

# Histoire et Archéologie spadoises.

Villa royale Marie-Henriette  
SPA.

BULLETIN TRIMESTRIEL



(Coll. Musée de la Ville d'Eaux)

Jun 1996

Histoire et Archéologie Spadoises

A.S.B.L.

Avenue Reine Astrid, 77b

4900 SPA

27e année

Juin 1996

**BULLETIN N° 86**  
**SPECIAL "SPA ET L'AUTOMOBILE"**  
**SOMMAIRE**

– Exposition d'été: Spa et l'automobile	Dr Henrard	51
– Chronologie des débuts de l'automobile à Spa (1896-1910)	Dr Henrard	53
– Un autodrome de rêve	Dr Henrard	81

Nous signalons à nos lecteurs que le numéro de septembre, également consacré à l'automobile, vous présentera:

- Le pilote automobile belge Lucien Hautvast
- Le meeting tragique de Spa
- Trois Spadoises du temps jadis
- Les boucles de Spa
- A propos des courses de "caisses à savon"

Les auteurs conservent seuls la responsabilité des articles insérés.

Editeur responsable: M.-Th. Ramaekers, Préfayhai 8 - 4900 Spa.

**NOUVEAUX MEMBRES**

- Mr BASTIN Spa
- Mr CHAMPIOMONT Liège
- Mr et Mme GOHY-DUMEZ Spa
- Mr HENRY Jules Spa
- Dr MIGNON Jean (Croix Rouge) Spa
- Mr MONVILLE Heusy
- ROTTERDAMSCH-COMMUNICATIE - NL
- Mr SACRE J.M. Spa

**PAIEMENT DES COTISATIONS**

Nous signalons aux personnes intéressées par notre revue trimestrielle que la cotisation annuelle s'élève à 500 frs. Les retardataires ou les distraits...trouveront un virement joint au présent bulletin afin de faciliter le paiement de leur cotisation.

L'A.S.B.L. et *Histoire et Archéologie Spadoises* assure la gestion du Musée de la Ville d'eaux ainsi que celle du Musée spadois du Cheval. Adresse des deux musées: avenue Reine Astrid, 77b, 4900 Spa - tél. 087/77.44.86.

Compte de l'A.S.B.L.: 348-0109099-38 Histoire et Archéologie Spadoises  
c/o R. Manheims - 4900 Spa.

Réalisation: Marie-Thérèse Ramaekers, Préfayhai, 8 - Spa - tél. 087/77.17.68.

Tirage du bulletin: 650 exemplaires - Tous les trimestres.

AVEC LE SOUTIEN DE LA COMMUNAUTE FRANÇAISE DE BELGIQUE.

MINISTERE DE LA CULTURE ET DES AFFAIRES SOCIALES.

AVEC LA COLLABORATION DU SERVICE DES AFFAIRES CULTURELLES DE LA PROVINCE DE LIEGE ET LE FOYER CULTUREL DE SPA.

## **EXPOSITION D'ETE**

### **SPA ET L'AUTOMOBILE: UN SIECLE DE PASSION**

La vocation des musées étant de rappeler le passé, personne ne s'étonnera de nous voir remémorer en cette année 1996 les activités automobiles ayant eu Spa pour cadre. Ceci d'autant moins que notre ville thermale s'associa très activement aux premiers tours de roue de ce moyen de locomotion qui connut chez nous sa première manifestation sur le sol de la Belgique. A cette époque, en 1896, Spa vécut cette période héroïque où des véhicules à vapeur ou électriques s'efforçaient encore de rivaliser avec les engins à essence, où les autos avaient la silhouette des voitures à traction chevaline et où les roues étaient parfois encore faites de bois garni de caoutchouc plein.

Pour quelle raison les chauffeurs - c'est ainsi que s'appelaient eux-mêmes les premiers conducteurs - furent-ils tellement attirés par Spa? On peut avancer quelques explications: le caractère accidenté de notre région qui augmentait les difficultés de pilotage, la présence à Spa, dans leurs villas, de résidents fortunés, la vie mondaine suscitée à partir de 1888 par le concessionnaire du Casino le Français Dhainaut. Ce dernier subsidiait volontiers des activités de prestige et collaborait dans ce sens avec l'administration communale de Spa.

Il faut citer ici dans le désordre les noms de quelques uns des apôtres de ce nouveau culte: les chevaliers Jules et Arnold de Thier, les barons Pierre, Joseph et Jean de Crawhez, le Liégeois Albert Roland, le comte de Liedekerke: ils furent au niveau national et international parmi les dirigeants ou parmi les pratiquants acharnés de ce nouveau sport. Spa fut donc en 1896 le cadre de diverses manifestations automobiles qui seront détaillées plus loin. Nous ne citerons ici qu'une des toutes premières expositions automobiles et la première course en circuit fermé.

Par la suite, jusqu'en 1914, Spa fut également le point de départ ou le point d'arrivée de multiples épreuves. Les routes vers Polleur, vers Stavelot ou vers Stoumont pour ne citer que celles-là, permirent la création de circuits routiers variés, accidentés, tracés dans un cadre pittoresque. Spa fut aussi associé à différentes épreuves motocyclistes.

L'entre-deux-guerres fut tout aussi glorieuse mais le centre de gravité des activités automobiles se déplaça après 1921 vers Francorchamps dont le circuit fut créé sur la suggestion du chevalier Jules de Thier et du baron Joseph de Crawhez.

Spa en eut néanmoins les retombées, d'autant plus que la présentation des concurrents, le pesage, l'exposition des voitures victorieuses ou la remise des prix eurent souvent lieu à Spa. La vieille course de côte de Malchamps continua à être disputée un dimanche matin par an, la Coupe de La Meuse pour motos fit courir les amateurs de Marteau au Thier de la Roche et du Gué des Artistes aux épreuves de virtuosité de la route de la Sauvenière. Les curieux voyaient chaque année rue Royale, dans l'obscurité donner l'envol aux concurrents de l'épreuve Liège-Rome-Liège. Rappelons aussi, à la veille du second conflit mondial, l'épreuve pacifique qui opposa les motocyclistes militaires des pays sur le point d'entrer en conflit armé: les Belges, les Français, les Italiens et les Allemands.

Après 1945, Spa connut les dernières coupes de La Meuse motocyclistes, quelques motocross et surtout les boucles hivernales de Spa créées il y a près de 40 ans par la famille Delette.

Notre exposition de 1996 n'a d'autre ambition que de rappeler et d'illustrer ces multiples compétitions et de remémorer ceux qui en furent les acteurs ou les organisateurs.

Puissent nos membres et le public être intéressés par ces souvenirs et en apprécier le charme.

Dr André Henrard, président.

L'exposition sera visible du 15 juin au 15 septembre, de 14h30 à 17h30.

## **CHRONOLOGIE DES DEBUTS DE L'AUTOMOBILE A SPA (1896 - 1910)**

L'année 1896 constitue une période importante dans l'histoire de l'automobile encore balbutiante. Le parcours Paris-Rouen, sans classement, a vu 21 véhicules se déplacer de concert. A la course Paris-Bordeaux, en juin, Levassor triomphe sur Panhard, couvrant 1 200 km à 24 km/h de moyenne. La Ville de Spa avait accordé à cette épreuve un subside de 1 000 frs. C'est aussi l'année où la firme de Dion-Bouton abandonne la construction de véhicules à vapeur et produit son premier tricycle mu par un moteur Daimler à essence. Les accidents suivent de près: Levassor décédera des suites d'une collision survenue lors de la course Paris-Marseille. En 1895, l'Automobile Club de France avait été fondé en novembre et la première exposition de véhicules à moteur avait eu pour cadre le Champ de Mars à Paris. En 1896, sous la présidence d'honneur du futur roi Albert 1er, la Belgique fut dotée du 3ème automobile club du monde, précédée seulement par la France et par la Principauté de Monaco. La Ville de Spa dota généreusement l'Automobile Club Belge, comme on l'appelait, d'une somme de 20 000 frs.

1896, c'est aussi l'année de la première manifestation automobile dans notre pays et elle eut Spa pour théâtre. En voici le programme. Huit véhicules avaient rallié Spa le 9 juillet: 3 Peugeot, 1 Panhard, 1 Rossel, 2 Benz et un tricycle à moteur de Dion-Bouton. Le premier jour, après réception des participants, fut présentée une conférence historique et technique sur l'automobile. Suivirent ensuite un concours d'adresse automobile, puis une course handicap tenant compte du poids et de la puissance des véhicules, disputée sur 12 km, c'est à dire sur 3 aller-retour Spa-Marteau. Furent déclarés vainqueurs Laumaille sur Peugeot, venu de la côte d'azur par la route, et Rossel sur voiture Rossel. En vitesse absolue, le véhicule le mieux classé fut le tricycle qui accomplit le trajet en 23'19" contre 26'22"2/5 pour Laumaille. Le sol belge venait de connaître sa première compétition automobile. Il y eut aussi une exposition de voitures dans le Parc de Sept Heures, exposition ouverte par la Reine Marie-Henriette, par la princesse Clémentine et par le prince Albert. Une excursion empruntant le classique tour des fontaines figurait aussi au programme. Le prince Albert avait pris place dans la voiture de Monsieur de Zuylen de Nievelt, voiture qui tomba en panne place Verte, à la hauteur de la rue Servais. les occupants durent attendre pendant un quart d'heure l'intervention d'un mécanicien



*La reine Marie-Henriette sortant de l'exposition automobile à l'Hôtel de l'Europe en 1896 ou 1897.  
(Coll. Musée de la Ville d'eaux)*

avant de repartir vers Barisart dont la route en côte imposa aux voitures pas mal de difficultés. Par la suite les véhicules prirent part à un corso fleuri et à une lantern-parade.

Rappelons à propos de 1896 un texte officiel daté du 3 mars précisant les règles de circulation des vélocipèdes:

Il convient de rouler à gauche et de dépasser par la droite, ce qui va mettre mal à l'aise les Bruxellois qui ont l'habitude de rouler à droite. La vitesse du cycliste ne doit pas dépasser celle d'un cheval au trot.

Dans l'Avenue du Marteau, les vélos sont tolérés dans l'allée des piétons, c'est à dire celle de droite lorsqu'on se dirige vers Marteau, ceci "en attendant la construction d'un trottoir cyclable".

Nous savons tous que cette piste cyclable n'a jamais vu le jour, malgré quelques velléités. Nous pouvons donc célébrer le centième anniversaire d'une promesse qui ne fut jamais tenue.

### **1897**

Robert Paquay, dans son étude de 1966, fait allusion à une grande saison spadoise de l'automobile. Nous n'en avons pas retrouvé la trace. Par contre, nous avons trouvé la mention, les 4 et 5 septembre, d'un parcours Bruxelles-Liège puis Liège-Spa suivi du retour à Liège. C'était une initiative de l'Automobile Club de Belgique. Sur dix véhicules partants, deux seulement atteignirent Spa dans les délais, dont celui de Pierre de Crawhez. L'automobile manquait encore de fiabilité.

### **1898**

L'année 1898, celle des courses Paris-Bordeaux et Paris-Amsterdam, fut caractérisée par un vif intérêt qu'expliquent les progrès réalisés dans le rendement des moteurs, dans les qualités des carrosseries et la généralisation des pneumatiques (R. Paquay).

Le 25 juin, 41 véhicules prirent le départ à Bruxelles pour rejoindre Spa en deux jours avec étape au Château d'Ardenne (Yv. Kupelian et al.). La Panhard-Levassor "Dévastation" du baron Pierre de Crawhez rallia Spa la première. Elle avait couvert les 210 km à une moyenne horaire de 26,650 km/h. Cette même voiture, pilotée par Charron, avait remporté l'épreuve Marseille-Nice et s'était classée dans Paris-Bordeaux à 52 km/h de moyenne. Le classement se faisait en trois catégories: motocycles de moins de 200 kg, voitures de 200 kg et plus, voitures à 3 ou 4 places avec poids de passagers de 250 à 300 kg. Le premier des motocycles, piloté par Marcellin, accomplit le trajet à 31,760 km/h de moyenne. Marcellin fut déclassé pour raison administrative, reçut néanmoins un prix de 500 frs et laissa la place à Bardin, lui aussi sur tricycle de Dion-Bouton.

Le programme des activités spadoises rappelle celui du meeting de 1896: exposition de voitures à l'Hôtel de l'Europe avec entre autres la voiture électrique de Pieper, tour des fontaines le 27-06, concours d'adresse le 27-06, corso fleuri le 28-06, excursion à La Gileppe le 30-06. Deux prix spéciaux furent décernés, le prix de Hemricourt-de Grunne pour le véhicule présentant le plus de qualités pratiques pour le tourisme et le prix d'élégance offert par Sir David Salomon.

Le 3 juillet était disputée une course pour motocycles, vélos, tandems et triplètes sur le circuit Spa-Warfaaz-Tiège-Polleur-Rainonfosse-La Reid-Marteau-Spa à couvrir trois fois. Le Français Ducom l'emporta dans le groupe des motocycles en 1h49'. Le premier cycliste fut Califice, de Soumagne, qui fit mieux que certains concurrents motorisés en couvrant les trois tours en 1h57'57".

A signaler encore en 1898:

- Le roi Léopold II vient d'acheter une automobile (L'Avenir du 13-03-1898).
- Les autorités nationales étudient des modifications à la police de roulage. Il est question d'imposer un avertisseur et un système de freinage, de limiter la vitesse maximum des véhicules à 10 km/h en ville et à 30 km/h sur route. On rappelle aussi l'obligation de rouler à gauche (L'Avenir du 27-03-1898).
- A côté de la voiture électrique de Pieper, l'exposition de véhicules mise sur pied à l'Hôtel de l'Europe présentait des autos des types suivants: des ducs, une charrette anglaise, des dog-carts, des voitures à quatre places, des phaétons, des limousines. Le vocabulaire de la carrosserie automobile était encore très proche de celui des véhicules à traction chevaline.

## **1899**

Cette fois encore, les festivités automobiles spadoises commencent à Bruxelles. Le 1er juillet les concurrents entament un parcours en deux étapes, Bruxelles-Namur et Namur-Spa. Les vainqueurs sont de Knyff sur Panhard en première catégorie, Pierre de Crawhez sur Bollée en deuxième catégorie, Hautvast sur de Dion-Bouton en troisième catégorie.

Le 3 juillet est disputée la course de motocycles sur le parcours Spa-Stavelot-Houffalize-Bastogne-Marche-Remouchamps-Spa. Des 21 inscrits, 3 seulement terminent l'épreuve. Marcellin fut vainqueur sur tricycle à 38,880 km/h de moyenne. Le 4 juillet, même parcours pour les voitures. L'emportent, chacun dans sa catégorie, de Knyff sur Panhard à 43,320 km/h, Pierre de Crawhez sur Panhard et Hautvast sur de Dion-Bouton. La pluie fut si abondante en ce début de juillet que corso fleuri et concours d'adresse furent annulés.

- A noter au départ de Bruxelles du meeting de Spa, le 1er juillet, la présence d'une femme pilote, Madame Labrousse.
- Le 27 janvier 1899, à Achères (France), Camille Jenatzy sur CITA dépasse le premier la vitesse de 100 km/h en atteignant les 105,882 km/h. Il pilotait une voiture électrique dénommée "La Jamais Contente".

## 1900

Le 10 juin fut disputée une épreuve Chênée-Spa-Aywaille-Liège longue de 110 km, mise sur pied par l'Automobile Club liégeois et réservée aux véhicules de construction belge. Une course de côte de 15 km venait s'y ajouter. Un arrêt d'une heure était prévu à Spa, au rond-point du parc de Sept-Heures. Dans le classement il devait être tenu compte de la consommation de carburant et du confort. Le résultat par points fut le suivant:

- voitures de plus de 10 c.v.: le chevalier de Mélotte qui roula à 35,2 km/h;
- voiturettes: Orban-Viot sur CLA Duryea;
- motos: Houard sur F.N.

Deux motos sur trois terminèrent et seulement 12 voitures sur 22.

Le 24 juin, course de côte Spa-Malchamps, longue de 5km700. L'événement est important car il s'agit de la première course de côte disputée en Belgique. Aucune voiture électrique ne se présenta.

Voici les résultats par catégorie:

- tricycles: Pierre de Crawhez sur Clément en 7'21"4/5;
- voiturettes de moins de 400 kg: Orban-Viot sur Cla Duryea en 16'28";
- voitures de 10 c.v. ou moins: Roland sur Gobron-Brillié en 11'24"3/5;
- voitures de plus de 10 c.v.: Jenatzy sur Snoeck Bolide en 8'14"4/5;
- voitures à vapeur: Black sur Stanley en 11'59"4/5.

Le 25 août, meeting de l'Automobile Club de Belgique à Spa. Il débuta par une étape Bruxelles-Spa passant par Huy.

Le 26 août fut disputée l'épreuve Spa-Bastogne-Spa, longue de 185 km. Le vainqueur toutes catégories sur Gobron 8 c.v. pesant plus de 400 kg fut Albert Roland qui roula à 41,885 km de moyenne horaire.

Le 27 août, course pour voiturettes de moins de 400 kg et moins de 4 c.v. : victoire de Madoux sur Mathys à 26 km/h.

Le 28 août, épreuve sur 82 km; les vainqueurs furent:

- pour les motos, Pierre de Crawhez;
  - pour les voiturettes de 400 kg et plus de 4 c.v., Hautvast sur Vivinus;
  - en plus de 400 kg et moins de 8 c.v., Grégoire sur Germain 6 c.v. à 32,2 km/h de moyenne;
  - en moins de 12 c.v., Roland sur Nagant Gobron Brillié à 42 km/h;
  - en moins de 15 c.v., Dewandre sur Germain 12 c.v. à 37,4 km/h de moyenne;
  - en plus de 15 c.v., Huguet sur Peugeot 20 c.v. à 39,4 km/h de moyenne.
- L'année 1900 est celle où fut disputée pour la première fois la Coupe Gordon-Bennett. Cette épreuve connut six éditions: quatre en France (1900,1901,1902,1905), une en Irlande (1903) et une en Allemagne (1904). Le donateur était un journaliste américain. Chaque pays ne pouvait être représenté que par trois voitures. Toutes les pièces des voitures devaient provenir de ce pays. Après 1905, la Coupe Gordon-Bennett disparut et fut remplacée dans le calendrier par le Grand Prix de France.
  - La composition de la Commission des Concours de l'Automobile Club de Belgique en 1900 donne une idée de la prépondérance spadoise dans ce milieu: parmi les 18 membres, on trouve 13 spadois ou hôtes habituels de Spa. Les citoyens spadois sont les deux échevins Guillaume et Henrard, le Directeur des Fêtes Lemaire de Warzée, le Docteur van den Bosch, Alex Havard le directeur adjoint des fêtes, L. Fraikin, ancien échevin, et enfin -il s'adaptait à tout- notre historien local Albin Body. Les personnalités résidant à Spa étaient le comte Albéric du Chastel, le Baron de Villenfagne, le comte Horace van der Burch, le baron F. de de Baré de Comogne, le compte Canisy, le chevalier Arnold de Thier.
  - On note le 19 août dans la presse un projet d'omnibus automobile sur le trajet Spa-Roanne-Coo, Stavelot-Frontière allemande. Longueur de la ligne 30 km. Les véhicules envisagés seraient à vingt places et le trajet coûterait 10 centimes par kilomètre parcouru.
  - En janvier 1900, "Le Journal Automobile" avait rendu hommage à la Ville de Spa au nom de l'Automobile Club de Belgique parce qu'elle avait été la première ville à encourager l'automobile.
  - Le numéro du 11 mars de "L'Avenir" apprend à ses lecteurs qu'une liste originale vient d'être déposée à Bruxelles en vue des prochaines élections législatives. Elle sera constituée de quatre personnes: un libéral, un catholique, un cycliste et un automobiliste. Cette liste a pour programme l'amélioration des routes, la défense des intérêts des usagers et annonce qu'elle s'abstiendra sur toutes les autres questions...

## 1901

Nous n'avons trouvé comme activité automobile à Spa cette année là que la course de côte de Malchamps du 21 juillet. Les vainqueurs furent:

- en motos (les premières que l'on vit en compétition à Spa), de Ridder sur Derby à 38,340 km/h de moyenne;
- en tricycles, Osmond sur de Dion à 62,956 km/h de moyenne;
- en voiturettes de moins de 400 kg, Orban sur de Dion;
- en voitures de moins de 650 kg, Roland sur Gobron 9 c.v. à 44,028 km/h.

L'après-midi sur Panhard 28 c.v., le baron Joseph de Crawhez, vainqueur de la catégorie supérieure le matin, remporta la course handicap départageant les premiers.

- L'année 1901 fut celle de la course automobile Paris-Berlin.
- Le 7 juillet le roi Edouard d'Angleterre venait d'acheter une voiture et fit à bord comme premier trajet le parcours Londres-Windsor.
- Dans le bulletin n°3 de l'Automobile Club de Spa du 30-08-1906, le chanteur Clément, en représentation à Spa, évoque des souvenirs. Il se rappelle avoir rencontré à Alger au début de 1901 un groupe de sportsmen spadois qui préparaient un raid automobile vers le Sahara. Il cite les barons Pierre et Joseph de Crawhez, le chevalier Arnold de Thier, le comte de Canisy, le comte de Lesignan, Eugène Dauw et le baron de Selys-Longchamps. Cette expédition saharienne, cet exploit dont il reste des photographies et même, nous a dit Monsieur Gaston Bedoret un récit, mériterait qu'une étude lui soit consacrée.

## 1902

La maladie et le décès à Spa de la reine Marie-Henriette avaient fait reporter au 13 octobre la course de côte de Malchamps. Les résultats furent les suivants:

- voitures légères: Roland sur Gobron-Brillié fut premier à 70,200 km/h;
- voitures: Hautvast sur Pipe à 57 km/h;
- voiturettes: Oury sur Clément à 56,080 km/h;
- motos: Prud'Homme sur Red Star à 52,560 km/h;
- autos touriste: Nagant sur Gobron à 51,840 km/h;
- motos de plus de 50 kg: Van den Borne sur Antoine à 31,680 km/h;
- tricycles: Joostens sur Korn à 46,080 km/h.

Ce fut aussi l'année du premier Circuit des Ardennes, dû à l'initiative du baron Pierre de Crawhez, épreuve disputée en circuit fermé le 31 juillet. Le parcours long de 85 km partait de Bastogne, passant successivement à Martelange, Habay la Neuve, Longlier et revenait à Bastogne. Ce fut la première course en circuit fermé sur le plan mondial. Pierre de Crawhez fut



*Le baron Pierre de Crawhez sur Panhard-Levassor, vainqueur de la course Bruxelles-Spa en juin 1898. (Coll. Musée de la Ville d'eaux)*



*Le baron Pierre de Crawhez sur pipe lors d'un voyage au Sahara. (Coll. Musée de la Ville d'eaux)*

éliminé pour accident alors qu'il menait la course. Il obtint néanmoins la Coupe Racinsky pour s'être trouvé en tête après les 100 premiers kilomètres de course.

- Le 12 octobre les chauffeurs se plaignent de la sévérité des règlements spadois de roulage. Ils projettent d'éviter Spa et menacent de se rassembler à Vielsalm avant de venir disputer la course de côte du 13 octobre.
- Le 26 octobre, "L'Avenir" parle d'une projet de piste automobile à Berlin.
- Au mois d'août déjà, le même journal faisait écho à un projet de circuit automobile à créer entre Malchamps et Bronromme; projet présenté par le conseiller communal Palla et le journaliste G. de Tolifaz. Le chevalier Jules de Thier et le baron Pierre de Crawhez, président de la commission sportive de l'Automobile Club de Belgique donneront leur avis sur la question. En mars 1903, une suggestion analogue viendra sur le tapis.
- Le 17 août, le bourgmestre reçoit la plainte d'un riverain de l'avenue de Barisart. Il habite la Villa Montcalm et il estime que la plupart des automobilistes roulent trop vite devant sa propriété. Pour toute réaction, le bourgmestre transmet la plainte à Josse Gihoul, président de l'Automobile Club à peine né. Celui-ci écrit au plaignant et lui conseille de prendre note du numéro de plaque de chaque coupable. Ceci vaudra au bourgmestre de la part du plaignant une réponse digne d'un polémiste indigné et aguerri.
- En prévision des épreuves automobiles des 5 et 6 septembre, une affiche signée du bourgmestre annonce au public quelques défenses de circuler. Le texte mentionne aussi qu'on est prié "de ne pas laisser sortir les enfants, les chiens et les poules dans les rues".
- "L'Avenir" du 6 décembre signale que Josse Gihoul vient d'être élu président du moto club de Belgique.

### 1903

Le meeting de Spa débute le 4 septembre par la réception des participants et le pesage à l'usine à gaz, avenue du Marteau. Quinze voitures automobiles seulement se présentent.

Le lendemain sont disputés la course de côte et le mille en côte, départ arrêté, sur la route de Malchamps.

Les meilleurs temps réalisés dans la course de côte sont les suivants:

- motos et motocycles de moins de 50 kg: Fagnard sur Sarolea, 4'55"2/5;
- motos et motocycles de plus de 50 kg: Pilette sur tricycle de Dion, 5'37";
- voiturette: Peltzer sur de Dion, 16'50";
- voitures légères: Pirmez sur Delahaye, 4'51"1/5;
- voitures: Langlois sur Vivinus, 7'38"4/5.

Meilleure performance pour le mille en côte: Barbaroux sur Benz, 1'20". Ensuite, circuit routier (Spa, Francorchamps, Sart, Tiège, Spa, 22 km) à couvrir trois fois. Le vainqueur est Lambert sur Panhard.

Circuit touriste (six fois le même circuit); c'est Hautvast sur Pipe qui l'emporte.

Disons un mot du Circuit des Ardennes qui s'est déroulé les 22 et 23 juin. La course du km, la course de côte et le circuit ont été l'occasion d'autant de victoires pour Pierre de Crawhez sur Panhard 70 c.v. La moyenne du vainqueur dans le circuit fut de 87,6 km/h.

Le 23-06, l'épreuve des motocycles vit la victoire de Demeester sur Griffon.

- 1903 est aussi l'année de la course Paris-Madrid. Cette compétition fut interrompue à Bordeaux après avoir été l'occasion de 15 accidents corporels et 7 décès (2 spectateurs, 3 mécaniciens et 2 pilotes, dont Marcel Renault).
- Le 7 février, ouverture à Bruxelles du Salon de l'Automobile, du Cycle et des Sports.
- "L'Avenir" signale la naissance toute récente, en juillet 1903, de l'Automobile Club de Spa. Le local se situe à l'Hôtel d'Orange. La présidence d'honneur est confiée au Dr de Damseaux, bourgmestre de Spa. Josse Gihoul est président, Paul Peltzer vice-président et Georges Bifer secrétaire.

## 1904

Du 26 juillet au 4 août se déroule le meeting automobile de Spa.

On trouve au programme bien sûr la course de côte de Malchamps où se distinguent:

- en voitures: Hautvast sur Pipe, 80,796 km/h de moyenne;
- en voitures légères: Guders sur Clément-Bayard, 73 km/h;
- en voiturettes: Grandjean sur Renault;
- en motos légères: Olieslagers sur Minerva;
- en motos de plus de 50 kg: Verschaeve sur Sarolea.

Le 26 juillet, course du mille en côte. En "voitures", Tart l'emporte sur grosse Panhard. En motos de moins de 50 kg, victoire d'André sur Sarolea en 1'53".

En motos plus lourdes, Meura sur Sarolea se classe premier.

Le 28 juillet se dispute un critérium de motos sur le circuit Spa-Malchamps-Francorchamps-Sart-Warfaaz-Spa, 20 km à couvrir cinq fois. En moins de 50 kg, victoire d'André sur Sarolea en 2h15'8"1/5. En plus de 50 kg, premier Meura sur Sarolea en 2h27'58"4/5, épreuve suivie immédiatement par une ascension de Malchamps où, sur Minerva, Olieslagers se classe premier en motos légères, Verschaeve en faisant autant en motos de plus de 50 kg sur Sarolea.

Nous retrouvons la trace le 29 juillet d'un concours de tourisme doté de la Coupe Gihoul et de la Coupe de Crawhez.

Le 30 juillet se déroule un rallye ballon où triomphe le baron Jean de Crawhez sur Fiat. On expose les voitures et le meeting se termine.

Le 21 août, concours d'adresse au vélodrome.

Le 29 septembre se dispute à Spa la première Coupe de La Meuse, organisée par les Automobiles Clubs de Spa et de Liège. Sur les 80 inscrits, 23 seulement se présentent au départ. Cette épreuve sera inscrite au calendrier spadois pendant quatre années consécutives. Le trajet est long de 98 km. Une première boucle passe par Francorchamps, Stavelot, Trois-Ponts, Coö, Stoumont, Remouchamps, La Reid, Marteau et Spa. Les concurrents entament aussitôt une seconde boucle, gagnant Malchamps, Sart, Tiège, Polleur, Marché pour terminer à Spa. Pour la circonstance, l'allée de l'avenue du Marteau que l'on trouve à sa gauche en venant de Spa est réservée à la compétition et fait partie de la piste. Chaque concurrent doit annoncer avant le départ le temps qui lui sera nécessaire et le classement se fera en raison inverse des écarts observés par le jury.

Dans la traversée des agglomérations, les véhicules ne doivent pas dépasser les 10 km/h.

Les vainqueurs furent:

- pour les voitures, Ophoven sur Vivinus 10 c.v. à 28 km/h de moyenne;
- pour les motos, Marnette sur Sarolea.
  
- Le 9 octobre, les journaux annoncent la fondation du Sployon Club à l'initiative du chevalier Arnold de Thier. En wallon, sployon signifie traîneau mais en l'occurrence le mot désigne des caisses à savon sur roues plus ou moins sophistiquées selon l'ingéniosité des jeunes ou les moyens financiers de leurs parents. Le 16 octobre déjà, une exposition de sployons est annoncée à l'Hôtel de l'Europe.
- Le Coupe de La Meuse disputée le 29 septembre était organisée par les chevaliers Jules et Arnold de Thier, Josse Gihoul, le baron Jean de Crawhez et Albert Roland.
- Le journal local "L'Avenir" du 2 octobre rapporte ce qui suit: "Le jour du concours de La Meuse, certaines voitures ont enfreint les règlements de roulage en circulant en ville à 35 ou 40 km/h. La voiture du Bourgmestre Peltzer aurait même atteint les 45 km/h."
- A Nieuport, on a fait mieux: le record du monde de vitesse automobile vient d'être battu par P. de Casters sur Mercedes en roulant à 156,508 km/h.

## *Circuit des Ardennes*



*Tricycle DE DION*



*Voiture PIPE*

## 1905

Il s'agit de l'année du meeting mort-né. Au printemps 1905, tout semblait se présenter favorablement pour la semaine automobile spadoise. La période choisie était septembre et le président de l'Automobile Club de Spa, Josse Gihoul, avait obtenu que le subside de la Ville fût porté de 6 000 à 15 000 frs. En raison d'un calendrier international très chargé, il fallut envisager de modifier les dates et successivement on parla du mois d'août, du mois de juillet, du mois de juin, de la fin du mois d'août et en dernier lieu de la fin du mois de septembre: tout cela pour apprendre le 27 août que l'épreuve était annulée pour 1905, faute d'inscriptions. Un collaborateur anonyme de "L'Automobile belge" émit l'opinion que le programme étalé sur neuf jours était trop délayé et ne comportait au fond "qu'une seule journée signifiant quelque chose". Du coup, le Président Gihoul et son secrétaire G. Bifer démissionnèrent et proclamèrent la dissolution de l'Automobile Club de Spa.

Heureusement, la deuxième édition de la Coupe de La Meuse avait eu lieu le 28 mai. Elle rassembla 36 voitures et 6 motos qui quittèrent la place Pierre le Grand de minute en minute pour un parcours les menant à Malchamps, Stavelot, Coë, Stoumont, Remouchamps, La Reid, Marteau, Spa et ensuite à un circuit plus modeste par Malchamps, Sart, Tiège, Warfaaz et Spa. Cela faisait en tout 87 km et les concurrents devaient respecter la vitesse moyenne annoncée par eux au départ. Le vainqueur dans la catégorie voitures fut Leehman sur Métallurgique et dans la catégorie motos, la palme revint à Dewandre sur Sarolea.

- Un journal de l'époque annonce le passage à Spa les 7 et 12 août, des concurrents du circuit de la Semaine automobile Liégeoise mis sur pied par la Commission des Fêtes de l'Exposition de Liège.
- Les 5 et 7 août fut disputé dans la province de Luxembourg le quatrième Circuit des Ardennes et à Dinant du 13 au 20 août, la première Coupe de Liedekerke. Cette dernière épreuve était mise sur pied par l'Automobile Club de Namur que présidait le baron Pierre de Crawhez. Cette coupe de Liedekerke connut trois éditions à Dinant et ensuite quatre à Ostende.
- Le 30 novembre 1905, à propos du prochain Salon de l'Automobile au Cinquantenaire, un journaliste français porte le jugement suivant: la Belgique est le pays du monde qui possède par rapport à sa population le plus grand nombre d'autos, de motos et de vélos. Elle possède aussi beaucoup d'usines qui les construisent et leur qualité est grande.
- L'année 1905 connut à Spa deux courses de sployons: celle du 28 mai et celle du 10 septembre.
- la liquidation de l'Automobile Club de Spa est annoncée pour le 13 novembre.

**1906**

La première épreuve organisée se situe le 24 mai et est mise sur pied par le Moto Club Liégeois. Il s'agit de parcourir 1 km lancé, dans chaque sens le long de l'avenue du Marteau. Le classement se fait selon le temps moyen des deux parcours. Les meilleurs furent:

- motos de course: Rigaux sur Sarolea en 44"1/5;
- motos de tourisme, 2 cylindres: de Lambert sur Sarolea 1'4"4/5;
- motos de tourisme, 2 ¾ à 3 ½ c.v.: Van Marck sur FN 57";
- motos de tourisme, 1 ¾ à 2 ½ c.v.: Piette sur Rapid 1'20"3/5.

Le 4 juin, lendemain de l'inauguration du siège du nouvel Automobile Club de Spa fut disputée la Coupe de La Meuse, épreuve de régularité empruntant le trajet Spa-Stavelot-Vielsalm-Baraque Fraiture-Aywaille-Louveigné-Theux-Spa puis le petit circuit Malchamps-Cockaifagne-Sart-Spa. La distance totale était de 128 km et le classement se faisait en 6 catégories. Cette épreuve rassembla 43 concurrents et couronna pour les voitures Braconnier de Hemricourt sur Fiat. Du côté motos, Rigaux sur Sarolea fut le meilleur. Les juges tenaient compte du respect de la vitesse annoncée par le concurrent dans les côtes, majorée de 50% dans les tronçons en palier.

Le 14 juin, épreuve de rallye-pigeon. C'était en fait un tir aux pigeons où les victimes étaient lâchées du centre d'une circonférence que parcouraient les voitures. Le tireur devait atteindre son gibier pendant que la voiture roulait.

Eu juillet, du 21 au 27, se situe le critérium selon une formule née une fois de plus dans le tête du baron Pierre de Crawhez. Les réalisateurs étaient l'Automobile Club de Spa et celui de Namur-Luxembourg. On pesa les véhicules à Spa les 20 et les 55 concurrents prirent la route le 21. Leur trajet les menait successivement à Nimègue, Cologne, Luxembourg, Reims puis Dinant. Là, les 29 pilotes encore qualifiés se mesurèrent dans une course de vitesse sur 504km560, la vitesse minimum étant définie en fonction de la puissance du moteur. 17 voitures terminèrent cette épreuve, le vainqueur étant Hautvast sur Pipe à 74,7 km/h de moyenne. Le 26 juillet, le peloton regagnait Spa pour y disputer le 27 une course de côte dans Spa-Malchamps et une épreuve de côte du kilomètre lancé. 28 voitures et 8 motos se présentèrent et ici aussi, Hautvast sur Pipe l'emporta. L'après-midi du 27 fut moins éprouvante: ascension

d'un ballon dans le Parc avec rallye ballon et un spectacle de revue le soir intitulé "Spa qu'est drôle".

Pendant que les sportifs accomplissaient leur périple international, diverses manifestations furent organisées à Spa, afin de distraire ceux restés sur place. On eut ainsi:

- le 21 juillet, une course de côte pour motos, dans Malchamps bien sûr. Furent les meilleurs:
  - a) en catégorie Touriste ½ litre maximum, Mullejans sur FN en 6'15"2/5;
  - b) en catégorie Touriste, plus d' ½ litre de cylindrée, Baudalet sur Adler en 4'57"3/5.
- le même jour, épreuve pour motos du kilomètre lancé en côte:
  - a) en catégorie 1, victoire de Mullejans sur FN en 1'9"3/5;
  - b) en catégorie 2, Reuleaux sur Peugeot fut le plus rapide en 43"1/6.
- le 22 juillet, une course de véhicules couplés (moto et vélo). L'idée était du baron Jean de Crawhez. L'épreuve devait emprunter le circuit routier Spa-Sauvenière-Géronstère-Stoumont-Desnié-Winanplanche-Marteau-Spa, soit 31 km à couvrir deux fois. Le mauvais temps en décida autrement et cette épreuve qui était au fond une épreuve cycliste derrière moto fut remplacée par une course de côte selon la même formule. Le cycliste Orban associé au motocycliste Mathoul y triomphèrent.

Il y eut aussi des épreuves post-critérium:

- le 26 juillet, un circuit pour voiturettes et motos.
- le 29 juillet, le championnat du Moto-Club Liégeois disputé par 35 pilotes en 5 catégories. Les concurrents devaient parcourir deux fois le circuit Spa-Stavelot-Trois Ponts-Stoumont-Marteau-Spa. Les meilleurs furent Mullejans sur FN, cylindrée 410 cc., 4 c.v. en 1h49'40". Les autres vainqueurs furent Villiers, Fagard et Mathoul.

En août, nous noterons seulement le 13, le Circuit des Ardennes pour voitures dans la région de Bastogne-Neufchâteau.

Septembre fut marqué successivement par:

- le 2, le championnat motocycliste de l'Automobile Club de Belgique et de la Ligue Vélocipédiste de Belgique. Il s'agissait de parcourir trois fois le circuit du 29 juillet. A cette épreuve interclub participaient des pilotes de Bruxelles, Anvers et Liège. Le vainqueur fut André, un des représentants de Bruxelles.



*Départ du Rallye-ballon automobile en haut de la côte de Malchamps.  
(Extrait de "l'Annuaire 1906 de l'Automobile - Club de Spa)*



*Gymkhana dans le parc de Sept Heures.  
(Coll. Musée de la Ville d'eaux)*

- le 9 septembre, à Neufchâteau était organisé le Circuit des Ardennes pour motocyclistes. Meura sur Sarolea fut victorieux.
- le matin du 15 septembre eut lieu dans Malchamps une course de descente automobile moteur arrêté. La distance était balisée par les bornes 40,8 km et 39,2 km (ces repères n'existent plus maintenant) et la pente moyenne était de 5,75%. Les véhicules étaient répartis en 3 catégories de poids: moins de 800 kg, de 800 à 1 100 kg et plus de 1 100 kg. Le meilleur fut le chevalier de Laminne sur Rochet-Schneider. L'après-midi, gymkhana dans le Parc de Sept Heures.

Quelques mots sur le second Automobile Club de Spa, fondé en mars 1906.

Sa structure comprend:

- un comité d'honneur, avec Président et membres;
- un bureau que préside le baron Joseph de Crawhez, avec le chevalier Jules de Thier comme secrétaire, le baron Pierre de Crawhez et le comte Horace van der Burch comme membres;
- un comité sportif composé du comte Rodolphe van der Burch qui préside, le chevalier Jules de Thier étant ici aussi secrétaire. Parmi les membres, nous signalerons Albert Roland.

Au moment de la publication de l'annuaire, l'Automobile Club de Spa compte 510 membres. Ils seront 600 quelques mois plus tard.

Bientôt apparaît un Comité des Fêtes présidé par le comte John van der Burch et dont le secrétaire est Edouard Henrard. Autres membres les barons G. de Villenfagne, Pick de Petegem, Raoul de Macar et Conrad de Pellan. La première manifestation du second Automobile Club local sera une séance inaugurale le 3 juin, dans un salon du Casino mis à la disposition des sportsmens par la Ville.

Comme on sait que ce bâtiment de l'ancienne Redoute doit être démoli en 1907, les automobilistes cherchent déjà l'endroit qui pourra les accueillir par la suite. Le 28 septembre, ils sollicitent la Ville afin d'obtenir la disposition du coin à la rue Royale faisant partie de la zone démolie en prévision de la construction tant attendue du Kursaal. Ce serait pour y installer un pavillon provisoire de 15 m sur 17 m, orné de plantes et de fleurs et doté d'un parking. La Ville sur injonction du ministre compétent qui devait être consulté, refuse d'accéder à cette demande. Le ministre craignait que cette solution provisoire ne devienne définitive.

- Robert Paquay dans son étude nous donne le nombre de voitures automobiles appartenant en 1906 à des Spadois. Il y en a 44 parmi lesquels G. Bifer, Jean de Crawhez, Messieurs d'Artet, de Villenfagne, Gihoul, Herrfeldt, Labbé, Lieutenant, Nagelmackers, Neyt, deux membres de la famille van der Burch, trois de la famille Peltzer, et aussi Messieurs Pirlot, Renard et Schulte.

- A la fin de 1906, avec ses 800 membres, l'Automobile Club de Spa est le plus important en nombre des Automobile Clubs du pays. Différents groupes sportifs spadois relevant d'autres disciplines se sont affiliés, à la fois pour soutenir l'Automobile Club et pour se placer sous son égide, répondant ainsi à l'invitation que leur avait faite le baron Joseph de Crawhez.

Fort de ses effectifs et des personnalités qui le dirigent, l'Automobile Club de Spa propose alors à la Ville de devenir l'organisme chargé de diriger l'ensemble des manifestations spadoises. Une voix discordante s'élève alors: celle de Paul Lambert. Organisateur des concours hippiques et des drags, il proclame bien haut qu'il ne se laissera jamais inféoder de cette manière. Dès lors, la Ville déclinera la proposition peut-être généreuse, peut-être aussi intéressée de l'Automobile Club de Spa.

C'est que les chauffeurs, comme ils s'appelaient eux-mêmes, avaient scruté les comptes communaux. Ils avaient observé que pour 1906, le concours hippique avait été doté de 36 000 frs, les drags de 10 000 frs, les courses de chevaux de 20 000 frs et eux-mêmes seulement de 10 000 frs. Ils viennent d'exprimer le voeu de voir leur subside pour 1907 porté à 30 000 frs.

- Parmi les festivités automobiles de 1906, nous aurions pu signaler le 13 juillet une excursion avec réception au Val Saint-Lambert et en août, une excursion à la vallée de la Hoëgne rehaussée de la présence de la princesse Clémentine.
- Ailleurs, nous trouvons des détails sur les épreuves imposées lors des concours d'adresse automobile: marche avant, marche arrière, anneaux à enlever à l'aide d'une lance fixée à l'avant de la voiture. Le concours dit de la poste est décrit: descendre de sa voiture, écrire une phrase imposée, signer le document, repartir en voiture après avoir refermé la lettre et aller la poster quelques mètres plus loin.
- Quittons l'automobilisme mais restons dans le sport. Le directeur des jeux Dhainaut avait fait aménager en 1893 au champ de Courses de la Sauvenière, un parcours de golf qui n'eut aucun succès. En 1906, la question revient sur le tapis mais Monsieur Koop, érudit dans ce domaine, considère que seul le champ de courses de Sart convient pour une telle implantation. Ce qui fut fait par la suite.

## 1907

L'année 1907 commence pour les engins motorisés par la Coupe Englebert. Il s'agit, pour les motocyclistes, de boucler quatre fois le circuit Spa-Polleur-Theux-Spa, ce qui représente un parcours de 80 km. A chaque tour, un temps imposé doit être respecté sur trois tronçons distincts. Le vainqueur fut Poskin.

La quatrième Coupe de La Meuse était programmée pour le 26 mai. Elle débute par une course de régularité, éliminatoire, sur le circuit de 32 km Spa-Sauvenière-Géronstère-La Gleize-Stoumont-Desnié-Marteau-Spa. La boucle doit être parcourue deux fois. Suivra une

course de côte Spa-Malchamps, course imaginée par le chevalier Jules de Thier et répétée par la suite à de nombreuses reprises. Dans le parcours en circuit, les concurrents se divisaient en deux groupes: la catégorie ayant choisi de rouler entre 20 et 39 km/h et celle de ceux ayant préféré rouler entre 40 et 60 km/h.

Après pesage place Pierre le Grand, 63 voitures et 11 motos prennent le départ. Les résultats donnent: prix de régularité routière à Colwell sur F.N. pour les motos, à Lexhy sur Minerva pour les voitures. Conformément à une formule nouvelle d'Albert Roland, d'autres facteurs interviennent dans le classement de l'épreuve routière, tels l'alésage du moteur ou le prix d'achat du véhicule! Seuls les meilleurs routiers disputeront le prix de la course de côte dont le vainqueur sera Bourlard sur Germain pour les voitures, tandis que Sauveur l'emportera sur son F.N. pour les motos.

La journée fut marquée par le grand nombre de contraventions dressées par la gendarmerie spadoise qui détermina les victimes à adresser au bourgmestre Peltzer une lettre de protestation. Les plaignants avaient dépassé les 10 km/h dans l'avenue du Marteau. D'après les journaux, les concurrents mécontents se dispersèrent dans les localités voisines manifestant ainsi aux spadois leur déception. Le chevalier de Thier fit une démarche auprès du bourgmestre. Ce dernier estima que les forces de l'ordre étaient victimes d'une campagne de dénigrement. Le parti des automobilistes demandait de porter à 20 km/h la vitesse maximum en ville et aux alentours de 60 km/h en dehors des agglomérations. Bien sûr un tel changement n'était pas de la compétence du bourgmestre. Quant à l'Automobile Club de Spa, il formula l'espoir de voir le bourgmestre recommander la patience au commandant de gendarmerie.

Le 22 juillet a lieu la course après critérium disputée sur la route de Tiège au Lac de Warfaaz qui vaudra au vainqueur une coupe offerte par le baron Jean de Crawhez. Il s'agit d'une course en descente, disputée sur 500 mètres avec moteur arrêté, le classement se faisant dans la montée qui suit: c'est à qui descendra le plus vite et remontera le plus loin. Le meilleur parmi les véhicules ouverts fut Boudart sur Darracq et parmi les véhicules fermés du Moulin sur Rochet-Schneider belge.



*Le pesage des voitures avant la course, Place Pierre-le-Grand, à Spa.  
(Coll. Fonds Body)*

A la fin du mois d'août, on apprend que la plupart des procès-verbaux dressés par les gendarmes au cours de la journée du 26 mai ont été maintenus et seront au programme d'une séance à la Justice de Paix le 6 septembre.

A la fin août également, les journaux annoncent que la Coupe Pilette sera disputée le 15 septembre. Il s'agit d'une course de vitesse dans la côte de Malchamps "Réservée aux voitures à essence". Chaque concurrent devra effectuer quatre montées de Malchamps en regagnant chaque fois Spa par Cockaifagne, Sart et Tiège à la vitesse réglementaire de 30 km/h. Dans chaque catégorie, le classement se fera selon la vitesse. La régularité départagera les premiers de chaque catégorie. Le vainqueur de cette coupe fut Spirlet sur Clément-Bayard, le donateur de la Coupe Pilette, se classant cinquième sur Mercedes.

- Le 25 juillet a débuté le sixième et dernier Circuit des Ardennes (prov. de Luxembourg) selon deux formules. Dans la formule "Prix Impérial", victoire de Moore-Barbazon sur Minerva. Dans la formule "Grand Prix" qui eut lieu le 27 juillet, P. de Caters sur Mercedes se classa premier et Jenatzy fut troisième.
- C'est en 1907 que fut créée à Liège par Adrien Piedboeuf la firme Impéria. L'année suivante, elle fut transférée dans les anciens établissements Pieper à Nessonvaux. Elle fusionna en 1912 avec les firmes Springuel de Huy, puis absorba Excelsior, Nagant et Métallurgique. A partir de 1933, elle produisit des modèles Adler. Après la guerre 40-45, ce furent des voitures Standard, Triumph ou Vanguard jusqu'à la fermeture en 1958.
- En 1907, la firme Mottay et Pisart étudie le goudrogénitage de segments routiers qui seront empruntés par les concurrents lors du critérium de Belgique. Elle questionne le 21 mai le Secrétaire Communal: quelle est la distance qui sépare la propriété d'Artet-Godin près du Lac de Warfaaz de la façade de la brasserie Bifer rue du Marché, où débutent les pavés? Réponse venant du cadastre: 2 400 mètres.
- Le critérium de régularité s'est déroulé du 12 au 21 juillet en Belgique et en France. Spa en fut la ville de départ et d'arrivée. 35 voitures rassemblées à Spa la veille prirent le 13 le départ pour Ostende. Là se dérouleront trois jours de compétition: concours sur 1 km, sur 1 mille et sur 5 km. Le 17 juillet, à Boulogne s/M, Wery sur Nagant remporte sur un parcours accidenté la Coupe Franchomme; le Challenge Caraman-Chimay, épreuve de côte, voit la victoire de Servais sur Germain. Le 9 juillet, étape Boulogne-Reims et le 20, rentrée à Spa. Les participants y disputeront une épreuve consistant en 5 ascensions de la côte de Malchamps.

Voici les concurrents classés premiers dans chaque catégorie:

- monocylindriques: Cissac sur Alcyon;
- 4 cylindres 1ère cat.: Lépine sur Darracq;
- 4 cylindres 2ème cat.: de Valence sur Regina-Dim;
- 4 cylindres 3ème cat.: Busson sur Nagant;
- 4 cylindres 4ème cat.: Ambron sur FN-RSB;
- 6 cylindres: Stekke sur Minerva.

## **1908**

Le première manifestation automobile se situe le 14 juillet et consiste en une modeste course aux cartons. Sur un itinéraire long de 22 km, les concurrents doivent retrouver en 1h30 le plus grand nombre possible de cartons disséminés au préalable par les organisateurs mais seuls comptent les cartons conformes à un modèle reçu au départ. Emile de Spirlet sur Clément Bayard remporta la palme.

Le 19 juillet, un peloton de 117 sportifs, en voiture, à cheval ou à vélo, se lancent à la poursuite de trois ballons qui viennent d'être libérés. Hélas, les ballons, sans doute trop bien gonflés, ne redescendirent pas et échappèrent aux poursuivants. Le 9 août, les organisateurs récidivèrent et 57 concurrents s'inscrivirent. Il est vrai qu'on leur avait promis de munir les ballons d'un dispositif provoquant leur chute après un certain nombre de minutes. Nous ignorons comment se termina la seconde expérience.

Le 15 septembre fut organisée l'insupportable course de côte de Malchamps, à escalader cinq fois. Le retour vers Spa se faisait par Sart à la vitesse réglementaire de 30 km/h. 42 concurrents s'inscrivirent, répartis en deux groupes. Le premier était fait de voitures de course et la Coupe Pilette devait être la récompense du vainqueur. Ce fut Sklin sur Dasse 20 c.v. qui l'emporta à la moyenne horaire de 66 km. Le second groupe, celui des voitures de tourisme, luttait pour la Coupe de Spa. Le meilleur fut ici Emile de Spirlet sur Clément Bayard, dont la vitesse moyenne fut de 33,4 km/h.

Pour le 16 septembre, l'imagination des organisateurs avait prévu une "Course aux Sites". Les concurrents recevaient 7 photos représentant des endroits de Spa ou des environs. Ils devaient les reconnaître et se rendre en voiture à l'endroit où chaque photo avait été prise. Le vainqueur fut Reuleaux sur Minerva.

- La saison automobile 1908 avait été pauvre en manifestations. Les Liégeois, toujours sous le coup de la sévérité de la police spadoise, n'avaient pas mis sur pied leur Coupe de La Meuse. D'après les spécialistes, cette année marque le début d'une période de désintérêt pour les compétitions automobiles dans tout le pays. Le grand public se prend d'enthousiasme pour les meetings d'aviation. L'Automobile Club de Spa qui compte près de 800 membres crée à ce moment dans son sein une section aéronautique Liège-Spa.
- Le baron Pierre de Crawhez, pour services rendus à l'automobiles et "pour avoir ouvert les routes algériennes à l'automobile" est fait en août chevalier de la Légion d'Honneur.

## 1909

En 1909 débute une période caractérisée pendant plusieurs années par la disparition de la plupart des compétitions automobiles. Pour la région spadoise, nous n'avons à signaler que la Coupe de La Meuse disputée sur les 13 km qui séparent Bethane de la Baraque Michel, route de côte dont la pente varie entre 3 et 13 %.

La compétition est également ouverte aux voitures à vendre. Les motos sont exclues. Des affiliés de l'Automobile Club d'Anvers prennent part au concours et une épreuve d'adresse est organisée par l'Automobile Club de Verviers. Le meilleur temps sera celui de Pilette sur Mercedes roulant à 104,4 km/h de moyenne. Le classement officiel qui se fait selon une formule de handicap donne la victoire à Adrien Richard sur Martini 1195 cc. à plus de 50 km/h.

Sont classés premiers:

- en voiture tourisme, Fröhlich sur Imperia à plus de 46 km/h;
  - en voiture fermée, on trouve une autre Imperia à 44,5 km/h.
- En mal de nouveauté, Ostende a organisé un concours mettant à l'épreuve l'ouïe des automobilistes. Le concurrent doit reconnaître la marque d'une voiture qu'il ne voit pas mais dont il entend tourner le moteur.
  - Dans un tout autre domaine, "L'Avenir" du 15 septembre publie le tarif des différentes excursions automobiles organisées par le Garage pipe vers les sites classiques de notre région.

Au début de 1909 existe un malaise sérieux qui compromet les bonnes relations entre la Ville de Spa et les automobilistes. Ceux-ci estiment être victimes d'un zèle excessif de la police dans l'application des règlements et d'une sévérité systématique du juge de paix local.

Albert Roland, correspondant sportif et organisateur de courses a été condamné par ce juge de même que le comte de Theux, le chevalier de Spirlet et Monsieur Grisar. On trouve dans les documents communaux une sorte de plaidoyer anonyme dont voici les éléments.

En 1906 et en 1907, la police de Spa a reçu de la presse des éloges. A cette époque, le nombre annuel de procès-verbaux était de 25 à 30. En 1908, il n'y en eut que 18, dont 7 infligés à des automobilistes. La loi est précise: elle limite à 10 km/h la vitesse autorisée dans les agglomérations. L'autorité communale n'a nullement le droit de modifier ce règlement. Les reproches des automobilistes visant la police font néanmoins l'objet d'une pétition dont le Conseil Communal doit discuter le 24 février. Le baron Joseph de Crawhez, conseiller communal de l'opposition depuis le début de 1908 a déjà interpellé le bourgmestre Peltzer sur cette question.

Les automobilistes liégeois annoncent le 28 février qu'ils ont décidé de faire imprimer à 10 000 exemplaires une lettre de protestation contre la rigueur de la police spadoise et contre "l'autophobie" du juge spadois Brossel. Le baron Joseph de Crawhez souligne de son côté que, en 1907, seule la gendarmerie était intransigeante. En 1908, la police communale est tombée dans le même travers. Le Bourgmestre est d'accord pour recommander la tolérance à ses agents et le baron de Crawhez fera part de ces bonnes intentions à ses amis automobilistes.

Le 14 mars, Albert Roland, condamné à Spa pour vitesse supérieure à 10 km/h, est acquitté en appel. Ce fait verse de l'eau au moulin des protestataires.

Dans le Journal de Liège du 13 mai, nous apprenons que la Commission sportive de l'Automobile Club de Belgique vient de se réunir sous la présidence du baron Pierre de Crawhez. Il est question de la décision prise par les dirigeants liégeois d'abandonner Spa comme cadre de la Coupe de la Meuse et le baron Joseph de Crawhez, qui participe à la séance, déclare comprendre cette décision, compte tenu de l'attitude trop rigoureuse des autorités spadoises. Il exprime l'espoir qu'un changement de comportement de ces autorités permettra à la Coupe d'être disputée à Spa l'année suivante.

Le Président rappellera à l'Administration Communale de Spa les promesses de bienveillance et de compréhension faites à son frère.

Dès le lendemain 14 mai, Joseph de Crawhez écrit au bourgmestre. Il l'interpelle. Les autorités spadoises tiendront-elles compte de la pétition signée par les automobilistes? Le bourgmestre tiendra-t-il la promesse donnée lors d'une séance du Conseil Communal d'écrire aux plaignants une lettre qui donnerait satisfaction aux griefs de ces chauffeurs à l'encontre des policiers et du juge spadois? Il est urgent de le faire car les Automobile Clubs de Liège et de Verviers ont bien l'intention d'organiser à La Gileppe les épreuves disputées jusqu'ici à Spa.

Ces exhortations venaient trop tard puisque le Mémorial de Spa du 16 mai annonçait la décision prise de mettre sur pied de Bethane à la Baraque Michel le 6 juin la course de côte.

En juillet 1909, la polémique fait toujours rage. Pour le Journal de Liège du 1er juillet, "Spa est un enfer pour les chauffeurs". Le juge de paix de Spa serait "leur ennemi acharné". Spa sera boycotté aussi longtemps que dureront les vexations policières. Le journal en question raconte que le notaire liégeois Aerts aurait vu doubler par le juge Brossel l'amende de 25 frs qui venait de lui être infligée parce que lui, le notaire,

figurait parmi les signataires de la pétition du début de l'année. Dans le Mémorial du 4 juillet, le juge explique que depuis 2 mois, 5 poursuites seulement sont venues devant le tribunal et qu'aucune ne concerne la police de Spa ni le territoire de la commune de Spa.

Enfin, le 12 juillet 1909, c'est le chevalier Jules de Thier, en sa qualité de secrétaire général de l'Automobile Club de Liège, qui s'adresse par lettre au Conseil Communal de Spa. Cette lettre, co-signée par des hôtes habituels de Spa au nombre de 19, demandent que les responsables réproouvent les vitesses dangereuses mais que le règlement en vigueur ne soit plus appliqué.

## CONCLUSION

Les événements relatés dans les pages qui précèdent méritent quelques réflexions. Pensons d'abord à cet intérêt pour le sport automobile -et sans doute aussi pour la clientèle des sportifs- qui amène la Ville de Spa à subsidier une des premières courses françaises ainsi que l'Automobile Club de Belgique naissant. Pensons au lieu de rencontre, de rassemblement que fut Spa pour ces sportifs. Notre ville leur offrait des locaux pour les membres et pour les voitures et aussi un cadre idéal pour les manifestations. Rendons grâce à la clairvoyance dans ce domaine de nos dirigeants dès 1896.

Quelques facteurs méritent d'être soulignés:

- La prospérité que connaît Spa à cette époque. La Ville collabore activement aux initiatives de Dhainaut, administrateur du Casino, durant la période en cause. L'année 1902 sera la dernière pour Dhainaut en raison de l'interdiction des jeux.
- Le fait qu'à la clientèle estivale, curistes ou villégiateurs, sont venus s'ajouter les séjours de plus en plus longs de la reine Marie-Henriette dans sa résidence et la création à la périphérie de villas et de châteaux. Ces implantations font de Spa un endroit de rencontre pour une société de choix, riche en noms à particule et en familles disposant de moyens financiers importants. Autre facteur favorable, beaucoup de ces nantis se sont pris de passion pour le sport automobile naissant.

Sur le plan de la pratique sportive, il n'est pas douteux que notre région pittoresque et accidentée offrait aux "chauffeurs" un terrain relativement difficile qui était un défi pour les nouvelles mécaniques et qui permettait d'en mieux apprécier les progrès. L'avenue Reine Astrid, avec l'épreuve en palier de 1896 et la route de Malchamps, théâtre de la première

course en côte, furent de très précoces bancs d'essai connus de tous et appartiennent à l'histoire de l'automobile. Au fil des années, les textes montrent qu'à tour de rôle, les routes vers Theux, Polleur, Stavelot ou La Gleize ou Aywaille furent empruntées à l'occasion des épreuves opposant les sportifs.

Les choses se gâtèrent sur le plan des compétitions en 1909 et 1910. la voiture automobile continua sûrement à séduire de nouveaux adeptes mais partout, l'intérêt du public pour ces manifestation sportives alla décroissant. A Spa vint s'ajouter le fait que gendarmes, agents de police et juge de paix voulurent faire respecter ce fameux règlement des 10 km/h maximum dans les agglomérations. Si ces agents de l'ordre revenaient, ils constateraient avec stupeur que la vitesse maximum permise dans ce qui était le haut de l'avenue du Marteau est de nos jours de 50 km/h et que beaucoup de conducteurs dépassent allègrement cette allure sans que personne semble s'en apercevoir.

Un autre facteur de raréfaction des épreuves semble avoir été la politique locale.

En 1907, le renouvellement partiel du Conseil Communal, tel qu'il se pratiquait à l'époque, amena à siéger à partir de 1908 sur les bancs du parti catholique, ce qui restait minoritaire, le baron de Crawhez.

Déjà au cours de la campagne électorale, il avait été dit par ses adversaires que si le baron arrivait au pouvoir, il n'y en aurait plus que pour les sports mécaniques, au détriment des sports équestres et des autres festivités. Le baron de Crawhez avait riposté en énumérant les nombreuses manifestations équestres auxquelles ses frères et lui-même avaient pris part. Il n'empêche que le fait de voir le président de l'Automobile Club de Spa à la tête de la minorité du Conseil Communal n'avantageait pas le camp des automobilistes dans ses relations avec le Collège. Les affrontements au Conseil Communal et dans les journaux locaux, tous très virulents à cette époque, étaient peu propices à une harmonieuse collaboration. Gilbert Gaspard fait d'ailleurs remarquer que c'est à partir de 1912 que les compétitions réapparaissent à Spa, lorsque le parti du baron de Crawhez est devenu majoritaire et que son chef ceint l'écharpe de bourgmestre. Cette renaissance des meetings fut stoppée par le déclenchement de la première guerre mondiale.

## BIBLIOGRAPHIE

L'exposé qui précède relatif aux débuts de l'automobile à Spa et dans sa région a surtout bénéficié:

1. Du travail si méthodique, si bien présenté et illustré de Kupelian Yvette et Jacques et de Sirtaine Jacques: 60 Ans de Compétition automobile en Belgique, 1896-1956, Kupelian et De Boeck éditeurs 230 pp.
2. De l'étude originale due à la plume de Robert Paquay, ancien administrateur et Trésorier d'Histoire et Archéologie Spadoises. Les cahiers ardennais, Spa, juillet-août 1966, 24 pp.
3. Du volume consacré à l'histoire de la moto par Gaspard Gilbert: Au temps des phares à Carbone. Les Courses motocyclistes en Belgique avant 1915. Vaillant Carmanne, Liège, 1982, 210 pp.
4. Archives du Musée de la Ville d'Eaux.
5. Arets Raymond et Faure Eric.  
Les grandes Heures de Francorchamps, éd. Gamma Sport à Tournai, 1983, 187 pp.

Journaux et périodiques:

6. L'Automobile (Spa), 12 juillet 1896.
7. Automobile Club de Spa, Annuaire 1906, 117 pp.  
Imp. La Meuse, Liège, 1906.
8. Automobile Club de Spa, Annuaire 1907, 107 pp.  
Imp. La Meuse, Liège, 1907.
9. L'Automobile Belge, 28-07-1905.
10. L'Automobile Club de Spa, 1906, numéros de 1 à 7.
11. L'Avenir, journal spadois, dir. Louis Lebrun, de 1897 à 1910.
12. La Belgique automobile 2ème année, 26 et 30 août 1900 (Organe officiel de l'A.C.L.).
13. L'Événement Illustré, Paris, 15-09-1909.
14. Gazette de Liège, 19-11-1908.
15. La Gazette de Spa n°52, 27-12-1908.
16. Le Journal de Liège, 13-05-1909 et 01-07-1909.
17. Mémorial de Spa, du 25-09-1904 et du 04-07-1909.

18. La Meuse, 16-11-1908.

19. Pourquoi pas, recueil des numéros de 1911 (notamment du 12-01 et du 22-01).

20. La Revue sportive illustrée n°2 de 1931:

Heirman Ed. Les Courses d'Automobiles de jadis. Quelques anecdotes.

21. Ibidem: L'émouvante inauguration du Monument à Jules de Thier à Francorchamps.

22. Dale Kistemaker et Kent James Smith: Passion and Precision: the Photographer and Grand Prix Racing 1894-1984.

Long Beach Museum of Art Foundation, Long Beach, California.

23. Programme des Fêtes spadoises en 1896 (dû à l'obligeance de Madame Caro-Hanrion).

24. Quid 1991, édition belge, Robert Laffont.



*(Coll. Musée de la Ville d'eaux)*

## UN AUTODROME DE REVE (1903-1910)

### Les prémisses

Le 26 mai 1903, sur papier à en-tête du journal "La Saison de Spa", Paul Dommartin écrit au conseil communal de Spa. Il rappelle aux édiles que le conseiller Palla a jadis suggéré la création à Spa d'un motodrome. Le préfixe moto signifie ici véhicule à moteur. Paul Dommartin estime pour sa part que notre ville, qui a perdu en 1902 les avantages procurés par les jeux de hasard, trouverait une compensation si elle devenait "le centre de prédilection des amateurs de voitures". Il suggère que le choix du terrain d'implantation soit confié à une commission de l'Automobile Club de Belgique par le canal de l'Automobile Club de Spa récemment fondé (en mars 1903). L'installation d'un "motodrome" serait une première en Belgique. Le projet devrait être annoncé aux sportifs français par des journaux tels que Le Vélo ou L'Auto.

Dans une lettre ultérieure arrivée à l'Hôtel de Ville le 4 juin 1903, Paul Dommartin annonce que la presse française a mis ses lecteurs au courant du projet spadois; il joint à sa lettre une coupure du journal Le Journal. On peut y lire que l'initiative spadoise serait la bienvenue car les courses de vitesse sur route pour automobiles, marquées par maints accidents, viennent d'être interdites. La Ville de Spa manque de moyens financiers mais elle pourrait offrir le terrain nécessaire à l'entreprise et des subsides pourraient être obtenus des fabricants de voitures. Le journal Le Vélo a lui aussi annoncé le projet et l'auteur de l'article parle favorablement de cette initiative.

En date du 11 juin 1903, le Conseil Communal réagit à la proposition et remercie Paul Dommartin. Il accueille la suggestion "dans un sens éminemment favorable" et marque son accord sur la possibilité d'offrir aux promoteurs le terrain indispensable. En septembre, Alex Havard, membre correspondant de l'Automobile Club de Belgique, qui habite Bruxelles, adhère lui aussi au projet et promet d'intervenir en faveur de la création du motodrome. Il estime toutefois que, pour pouvoir mener à bien l'entreprise, Paul Dommartin et lui-même doivent être mandatés officiellement à cette fin par la Ville de Spa. Alex Havard élargit le cadre du projet: il

est partisan bien sûr des courses de véhicules à moteur mais envisage aussi des courses cyclistes sur route en empruntant le même parcours. Alex Havard estime aussi que la route envisagée favorisera la création d'un champ de manoeuvre pour l'armée ou pour la garde civique. Le 2 décembre 1903, la Ville de Spa confirme aux deux protagonistes son accord, tant sur le projet que sur la mission d'exploration qui leur est confiée.

Le journal monégasque intitulé Monte Carlo annonce dans son numéro du 3 janvier 1904 que Spa va construire un grand Kursaal qui sera ouvert à la même époque que l'exposition internationale de Liège (on sait que celle-ci fut ouverte en 1905 et que le Kursaal ne le fut qu'en 1908), le gouvernement accordant à cette fin un subside de 2 millions de francs à la commune. La feuille monégasque fait part d'une autre nouvelle de Belgique. Sur demande dit-elle du roi Léopold II, grand partisan de l'automobile, "un rapport va lui être fait prochainement pour l'établissement à Spa d'un vaste autodrome comportant plusieurs kilomètres de ligne droite, ce qui dédommagerait Spa de la perte que lui a fait subir la suppression des jeux". Nulle part dans le dossier nous n'avons trouvé d'autre allusion à une intervention du roi dans l'affaire de l'autodrome. D'après ce journal, l'année 1904 sera marquée par des démarches en faveur du projet auprès de diverses instances ou d'éventuels sponsors; il n'y en a aucune trace dans les documents consultés.

Quant à l'année 1905, elle n'est signalée que pour l'échec de la semaine automobile spadoise de juillet-août, qui dut être annulée faute de concurrents. Cet échec entraîna la démission du président de l'Automobile Club de Spa, Josse Gihoul, et la liquidation de la société. Celle-ci reprendra vie l'année suivante.

### **Le projet refait surface et s'amplifie**

C'est en janvier 1908 que le projet d'autodrome revient à la une des journaux. Trois journalistes français ayant des liens avec le journal "Le Figaro" écrivent de Paris au bourgmestre de Spa, Auguste Peltzer, en fonction depuis 1904. Il s'agit de Frantz Reichel, de Louis Voisin et du vicomte de Hault de Lassus qui envisagent de fonder la société Spa-Excelsior dans le but de créer et d'exploiter à Spa un autodrome. La correspondance montre que des échanges de vues ont eu lieu, que la Ville met gratuitement le terrain de la piste

automobile à la disposition des promoteurs et qu'elle est prête à leur céder en location les autres surfaces indispensables au fonctionnement du circuit. Les parisiens veulent une clause qui leur permettra s'ils le désirent de faire l'achat des terrains loués.

C'est à ce moment qu'apparaît un nouvel acteur, le comte John van der Burch, qui occupe la gentilhommière de Chevrouheid et qui loue à la Ville de Spa les terrains de chasse du quadrilatère s'étendant de Malchamps au domaine des Biolles et de la route des fontaines à la Grande Vêquée. Sa lettre du 25 février 1908 ne parle pas encore de l'autodrome mais déplore les perturbations occasionnées dans son domaine de chasse par les tirs de gardes civiques venus s'entraîner au tout nouveau tir de Malchamps, inauguré en juin 1907.

Revenons au circuit projeté. La lettre adressée le 11 mars 1908 au bourgmestre Peltzer par le vicomte de Lassus, précise en quelques phrases les intentions des promoteurs. Ceux-ci sont venus sur place inspecter les terrains et craignent de n'avoir pas été assez clairs dans leurs explications. Nous les résumons:

- D'autres localités sont candidates à l'implantation chez elles de l'autodrome mais les promoteurs - convaincus surtout par Louis Voisin - leur préfèrent Spa.
- Une fois l'accord signé, ces derniers déposeront 1 million de francs dans une banque: cette somme couvrira les frais de construction de la route et des tribunes.
- La Ville ne doit rien dépenser; son apport se limite à l'octroi du droit d'utilisation du terrain nécessaire à la piste.
- Les promoteurs s'engagent à financer une importante publicité. Ils évoquent aussi les retombées dont bénéficieront la main d'oeuvre locale et les commerçants.

Le 16 avril, le Conseil Communal mis au courant et ayant délibéré promet son accord à condition que les plans du circuit soient préalablement avalisés par l'Automobile Club de Belgique.

Sans aucun doute, les parisiens se sont mis au travail car notre musée possède un plan daté de Paris, 12 octobre 1908, qui montre le tracé de la piste où de très longues lignes droites alternent avec les virages. Ce circuit s'étend de Malchamps à Bronromme, longeant la Vêquée du côté sud et parallèle à la route des fontaines au nord. La ligne de départ se situe à

Bronromme alors que la ligne d'arrivée, face aux tribunes, est à Malchamps. Les méandres sont conçus de telle façon que des tribunes, on verra les concurrents passer à trois reprises au cours du même tour. Sur ce plan signé "Jacques" figurent aussi des routes de desserte ou de service.

La concrétisation du projet semble approcher. Le 4 novembre 1908, Paul Dommartin transmet à la Ville une demande de l'entrepreneur français Vezin. Il s'agit d'obtenir l'autorisation de marquer sur le terrain par des piquets le tracé du circuit, d'effectuer quelques sondages et de prélever les bois nécessaires sur les arbustes croissant en terrain communal.

Le 12 novembre, une séance officielle du Conseil Communal permet aux trois promoteurs d'expliquer le point atteint par leur étude.

La Ville a sans doute demandé l'avis de l'architecte Julien Pirotte car celui-ci souligne dans une lettre datée du 14 novembre 1908, que le tracé de la piste coupera en différents endroits les drains collecteurs alimentant en eau le tir communal ainsi que les conduites destinées à fournir l'eau de diverses petites sources au quartier en pleine expansion de Spa-Extension (plateau de Balmoral, Corniche, ...). Les constructeurs devront veiller à ne pas interrompre ces canalisations lors de leurs travaux.

La Gazette de Spa du 15 novembre 1908 félicite Paul Dommartin du succès qui récompense ses efforts. L'ingénieur Desquins qui travaille pour Vezin, a donné aux conseillers des précisions sur le projet. La route sera large de 14 mètres. Le circuit, avec ses entrelacs, mesurera 42 kilomètres, pour une distance à vol d'oiseau de 8 kilomètres entre ses points extrêmes. Le vicomte de Lassus, qui participe ainsi que Louis Voisin à la séance, annonce que ce circuit sera unique au monde et que celui de Brookland, en Grande-Bretagne, ne sera rien à côté de lui. Son prix de revient sera de 2,5 millions de francs. Le capital de la société sera de 5 millions. Six mois suffiront pour le construire car il sera fait appel à 1 500 ouvriers et 6 chantiers fonctionneront simultanément. Un tunnel permettra à la piste de croiser la route qui va de Spa à Cour. La société promet un budget publicitaire annuel de 50 000 francs, où la cure et la villégiature à Spa ne seront pas oubliées. Sous peine d'amende, la société s'engage à donner chaque année pour 100 000 francs de fêtes. Au cours de l'année d'ouverture, ce poste atteindra les 250 000 francs, la grande Coupe internationale de Spa à elle seule distribuant pour

100 000 francs de prix. Sont dès à présent prévues des courses pour grosses voitures, pour voiturettes, pour motocyclettes ou bicyclettes. La durée de la concession sera de 25 ans avec option d'achat du terrain.

A la date du 15 novembre 1908, les promoteurs, sur papier à en-tête du Figaro, proposent de donner 25 000 francs de loyer annuel pour les terrains communaux ceinturés par la piste. Le Conseil Communal marquera son accord sur ce point le 19 décembre.

Le journal La Meuse du 16 novembre 1908 consacre un article à l'autodrome qui se prépare à Spa. Il souligne que les trois promoteurs parisiens ont repris une idée lancée par Messieurs Dommartin et Havard. Le journaliste explique que si le projet ne vit pas le jour en 1903, c'est qu'il ne se trouva aucun mécène disposé à faire l'avance du million de francs nécessaire à l'époque à sa réalisation. C'est grâce à un contact ultérieur de Paul Dommartin avec les sportsmen français que le projet reprit vie avec les études que l'on sait. Le chroniqueur de La Meuse décrit les méandres du circuit mais doute de l'opportunité des boucles projetées qui visent à allonger le parcours et à rendre ce dernier plus difficile.

La Meuse mentionne ensuite les autres activités que se proposent de créer sur le site les promoteurs:

- un aérodrome avec circuit balisé à l'aide de ballons captifs;
- des terrains de golf, de polo, de football, de sports d'hiver.

La première épreuve automobile est prévue pour juillet 1909. Une ligne de tramway sera créée qui, quittant Spa, desservira successivement la source de la Sauvenière, le champ de courses de chevaux, le tir à l'arme de guerre de Malchamps et bien sûr les tribunes du nouveau circuit. Le journaliste ne trouve pas judicieux le loyer de 25 000 francs prélevé par la Ville de Spa pour la disposition des terrains. Il nous apprend qu'en ce mois de novembre 1908, les parisiens n'ont pas encore pris de décision mais que les relevés sur le terrain se poursuivent.

Autre son de cloche dans la Gazette de Liège du 19 novembre, pour qui:

- la création du circuit privera les promeneurs du calme et de la solitude qu'ils apprécient tant;
- cet autodrome ajoutera ses nuisances à celles du tir de Malchamps dont les activités interdisent trop souvent les excursions dans les bois ou la fagne;

- les voitures "déhonoreront le site de Malchamps: dans tout cela, que deviennent nos bois, nos fagnes, la Vêquée romaine elle-même. Laissera-t-on transformer 8 kilomètres de la vieille route romaine en une piste qui ne sera, dans l'avenir, d'aucune utilité".

Il y a sans doute des vérités dans les lignes qui précèdent mais un a priori partisan doit aussi influencer le jugement du chroniqueur. En ce qui concerne la Vêquée, les plans montrent que la piste lui est parallèle mais n'empiète nullement sur elle.

Le 19 novembre également élaboration du contrat d'une durée de 25 ans pour cession du terrain de la piste plus 5 mètres de chaque côté. La Ville promet aussi aux promoteurs la concession de toutes les activités à venir dans le domaine du sport et ce, sur toute la surface de la commune. C'est un quasi-monopole qui est ainsi promis aux parisiens mais à condition que l'autodrome soit réalisé. Les dirigeants du futur circuit confirment leur promesse de consacrer chaque année un minimum de 100 000 francs aux prix remis lors des compétitions et à la publicité en faveur tant du circuit que de la ville d'eaux.

Est aussi confirmé l'accord relatif à la disposition au bénéfice des promoteurs a) des terrains ceinturés par le circuit et b) de certains terrains situés alentour de ce dernier (le tout couvert par le loyer annuel de 25 000 francs), et la promesse de vente si les promoteurs viennent à en faire la demande. Le prix d'achat ne pourra dans ce cas excéder 500 francs par hectare et cette faculté d'achat viendra à échéance le 1er octobre 1910.

Le 20 novembre, Messieurs Havard et Dommartin reçoivent les félicitations du Conseil Communal pour le rôle actif qu'ils ont joué dans la mise sur pied de l'autodrome de Spa. Le 20 novembre également, il est convenu qu'un groupe comprenant Alphonse Jacques, député permanent, l'architecte Julien Pirotte, l'ingénieur Desquins, représentant les trois promoteurs, et des délégués de la Ville de Spa, ira le 25 novembre sur le plateau de Malchamps afin d'en étudier le régime des eaux.

Nous avons atteint ici un stade où les dirigeants spadois nagent dans l'euphorie. Hélas, Frantz Reichel, qui a pourtant marqué son accord par écrit le 15 novembre, poste le 30 novembre à l'adresse du bourgmestre Peltzer, une lettre assez critique dans laquelle il regrette:

- l'absence de toute subsidiation par la Ville de Spa;

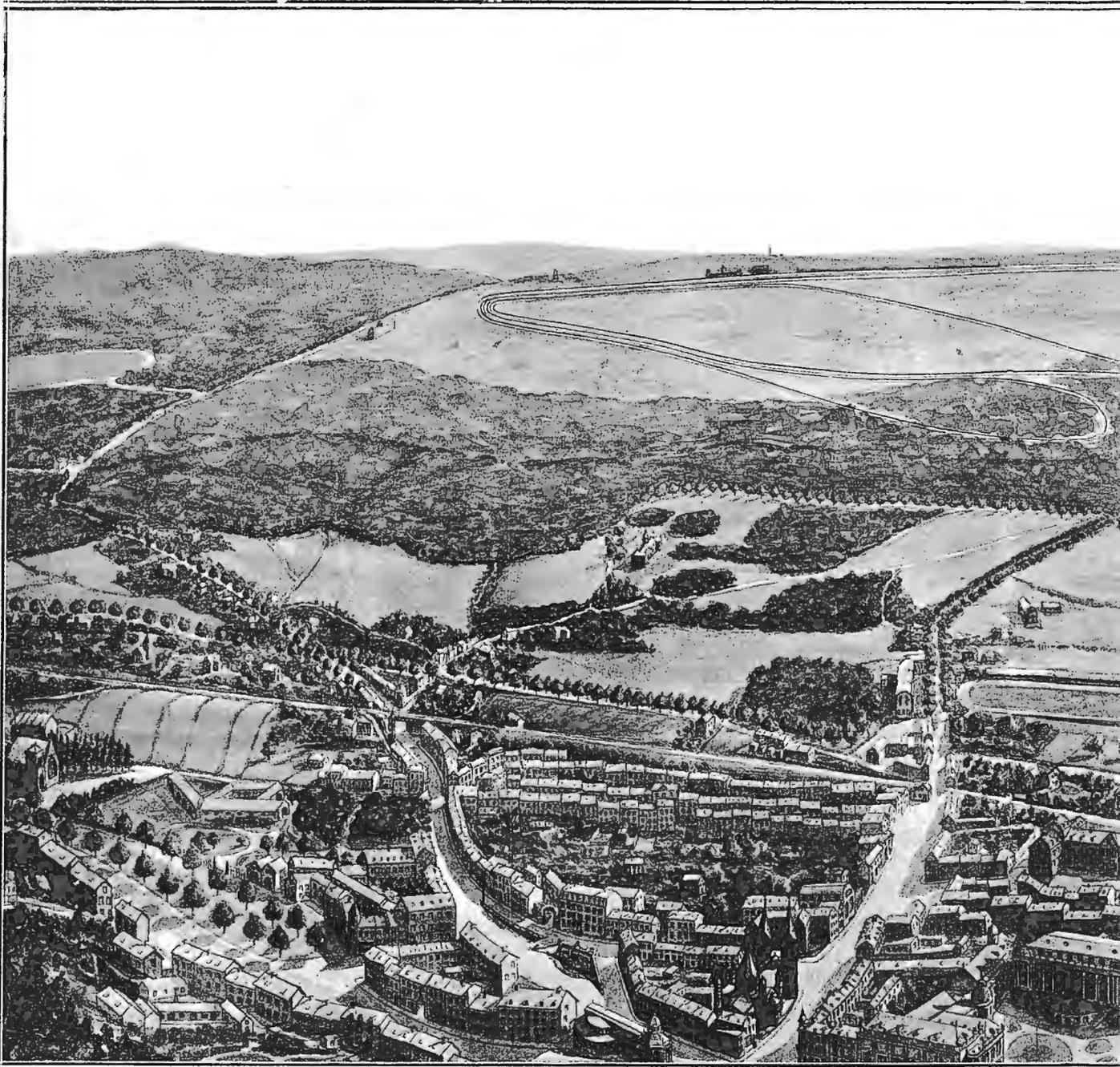
- la redevance locative annuelle de 25 000 francs pour location des terrains communaux voisins de l'autodrome;
- l'obligation de s'entendre avec le comte John van der Burch, locataire des chasses, à qui la Ville a consenti une prolongation de bail de 1910 à 1920;
- les exigences croissantes des propriétaires de parcelles privées enclavées dans les terrains communaux. Ils se seraient ligüés afin d'obtenir une indemnisation que Frantz Reichel estime exagérée.

Il prie la Ville de régler le problème en procédant à des échanges de terrains. On trouve néanmoins dans le dossier un mot qu'adresse à la date du 2 décembre Frantz Reichel à Louis Voisin: "Mon cher ami, je t'autorise à signer les contrats et plans acceptés par nous et la Ville de Spa, à les signer pour moi naturellement". D'où l'accord écrit conclu par de Lassus, Voisin et les membres du collège échevinal le 25 novembre et approuvé par le Conseil Communal le 6 décembre. Il est enregistré le 14 décembre. On y retrouve les conditions déjà énumérées.

Le 6 décembre également, un protocole d'accord est approuvé qui règle les rapports entre les promoteurs, la Ville et le comte John van der Burch concernant les droits de chasse de ce dernier. Cet adepte de Nemrod avait pourtant déposé le matin même une lettre adressée au Conseil Communal dont voici les points saillants:

- a) Il regrette que les promoteurs du circuit lui aient refusé un changement minime à ses yeux du tracé de la piste et qu'ils aient repoussé sa demande visant à réduire la jouissance qu'ils auront du futur autodrome.
- b) Ne voulant pas "priver la Ville de Spa d'un organisme qui, aux yeux de tous doit la sauver de la crise qu'elle traverse et la mettre à l'abri pour toujours d'une situation pénible qu'elle n'a que trop éprouvée depuis la suppression des jeux", il accepte néanmoins la convention. Le comte fait à cette occasion l'addition des frais occasionnés depuis 1902 par ce domaine de chasse et aboutit à la somme de 121 650 francs.
- c) Quant à l'indemnité qui lui est accordée par la convention (10 000 francs qui indemnisent le comte des inconvénients que vont lui causer les travaux et 10 000 francs pour limitation du droit de chasse), il en fera bénéficier des oeuvres de bienfaisance de Spa.

Le 17 décembre 1909, le Collège échevinal annonce l'ouverture d'une enquête commodo-incommodo relative à la cession, à la location et à la promesse d'achat des terrains.



Nous avons la bonne fortune d'offrir à nos lecteurs une vue panoramique de l'autodrome de Spa, spécialement dessinée pour la « Revue Sportive Illustrée » par M. Ernest Decq.

Mieux qu'un plan, cette composition montre bien ce que sera cet autodrome dont les routes, mesurant au total 42 kilomètres, se dérouleront dans un des plus beaux sites qui se puisse voir.

Tout en bas voici la coquette cité spadoise. Au centre, on distingue le célèbre Pouhon, l'église, le nouveau Casino et l'établissement des Bains. À gauche, la rue du Marché, conduisant à la promenade des Anglais; à droite, la gare.

Séparant la ville des environs, on aperçoit la ligne du chemin de fer au dessus de laquelle se découvre, de gauche à droite, la route de la Sauvenière se prolongeant vers Malchamps, laissant, à gauche, l'hippodrome de la Sauvenière et, à droite, le tir.

Cette autre route qui escalade le plateau, c'est la vieille route de la Géronstère. Elle longe d'abord le stand du concours hippique, conduit à la fontaine cachée dans les bois, et poursuit son ascension

vers Berinzenne pour, de là, gagner Cour et La Gleize.

À droite, on aperçoit la pittoresque vallée du ruisseau de Barisart, puis la route de Creppe et, au dessus de la gare, les champs du tennis.

Tous ceux qui connaissent Spa, tous ceux surtout qui ont vu le panorama que l'on découvre de la Montagne d'Annette et Lubin, s'orienteront aisément et pourront apprécier l'immense étendue du versant et du plateau sur lesquels seront créées les routes de l'Autodrome.

Le plateau qui s'étend de Malchamps, dont on aperçoit la tour, jusqu'à Bronrhomme, mesure huit kilomètres.

Là, la double route sera tracée en ligne rigoureusement droite et plane, se prolongeant à ses deux extrémités en deux immenses boucles, celle de gauche descendant jusqu'à la Géronstère, celle de droite, beaucoup plus considérable, descendant d'abord dans les fonds de Creppe pour remonter vers la Géronstère et Malchamps.

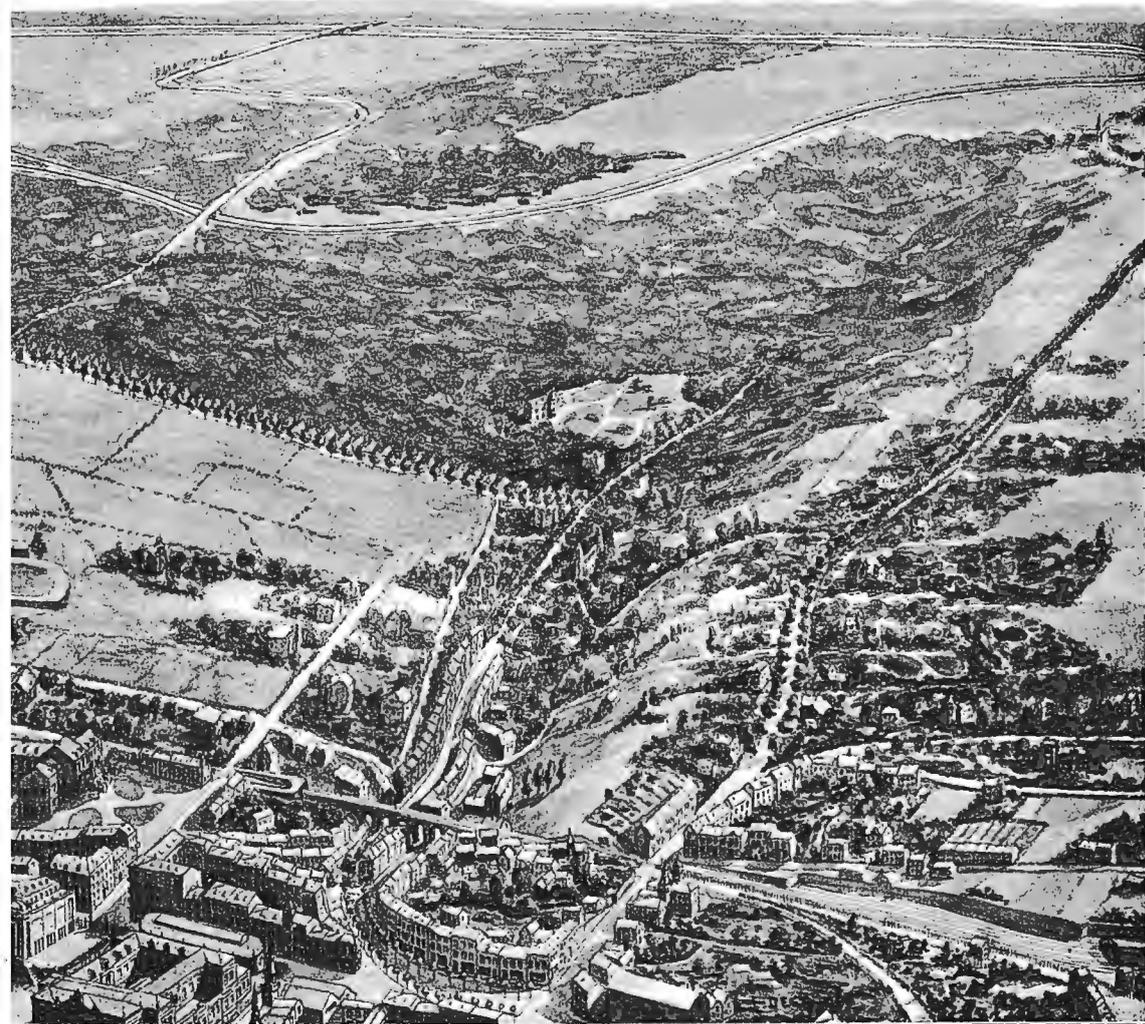
En admettant que le départ soit donné aux tribunes, dont on

aperçoit la  
dront donc  
une des lig  
de Creppe,  
dront à la  
vers Bronrh  
point de dé  
42 kilomètr

L'autodro  
routes avec  
ce qu'il faut  
qui y seront

Cependant  
pas seuleme  
ront des co  
attelés, puis  
concours d'

## Autodrome de Spa et ses Dépendances



Supplément à "La Revue Sportive Illustrée", de Janvier 1909.

silhouette au haut du plateau, les concurrents descendent la Géronstère, remonteront à Malchamps, suivront des droites de 8 kilomètres, descendront dans les fonds remonteront vers la Géronstère et Malchamps, redescendent la Géronstère et aux fonds de Creppe, graviront la pente comme et, par la seconde ligne droite, reviendront au point d'où ils pourront recommencer ce même trajet de 8.

ne offrira donc, non une piste, mais un ruban de vraies virages, côtes, descentes, lignes droites, bref, avec tout ce qui peut donner d'excellents enseignements des courses organisées.

Les promoteurs de l'Autodrome de Spa ne comptent pas seulement y donner des courses d'automobiles. Ils y organiseront des courses de fond pour cyclistes, des courses de chevaux sur le plateau, spécialement aménagé dans ce but, des concours de tennis, etc., etc. En hiver

même, ils comptent organiser des épreuves de skis, de toboggans et autres sports qui font la fortune de la Suisse durant la saison des frimas.

Comme on le voit, il s'agit d'une entreprise réellement grandiose qui sera réalisée l'été prochain.

L'autodrome de Spa, qui annonce déjà 250,000 francs de prix pour diverses épreuves, sera incontestablement le centre sportif de l'Europe et c'est par milliers que les sportsmen y afflueront, attirés tout à la fois par l'intérêt qu'offriront les concours et par le charme de Spa et de ses environs, géographiquement situés au centre de l'Europe sportive, à distances à peu près égales de Paris, de Londres, d'Amsterdam ou de Berlin.

Aussi, s'occupe-t-on déjà à Spa d'aménager de nouveaux hôtels, de construire un tramway pour relier Malchamps à la ville, tandis que les compagnies de chemins de fer prévoient l'organisation de nombreux trains spéciaux.

Jules de Thier.

(Coll. Fonds Body)

Le même jour, la députation permanente approuve les accords intervenus mais souligne que tout sera caduc si endéans les deux années à venir, l'autodrome n'est pas construit.

Le 26 décembre, la Ville est interrogée par l'inspection générale Nord-Belge des Chemins de Fer du Nord. Cette société demande des informations concernant le projet d'autodrome à construire sur le plateau de Malchamps car elle envisage l'organisation de trains spéciaux entre Paris et Spa. Le bourgmestre Peltzer répond deux jours plus tard.

Près de l'entièreté de ses deux premières pages est consacrée par la Gazette de Spa du 27 décembre 1908 à un résumé de la situation.

Un premier article est rétrospectif. Il y est question de l'initiative de 1903 émanant de Messieurs Paul Dommartin et Alex Havard, de l'aval donné aussitôt par la Ville, des contacts avec le trio du Figaro en 1907, de l'étude de faisabilité du projet par l'entrepreneur Vezin et l'ingénieur Desquins. Pour l'auteur de l'article, Paul des Fagnes - il s'agit de Paul Dommartin - les travaux seront entamés sans aucun doute dès le début de l'année 1909. L'article se termine par un petit plan montrant les longues lignes droites et les sinuosités du circuit. On y trouve aussi l'emplacement des tribunes, du pesage, du garage; l'ensemble est assez proche de la tour de Malchamps. Le second article, anonyme, donne des précisions sur la conception de l'autodrome, avec sa piste de 42 kilomètres et ses installations annexes. On prévoit notamment des pavillons pour la presse, pour un buffet-restaurant, pour le service médical. Les propriétaires de voitures, les vestiaires et douches et le pari mutuel, dont le fonctionnement est promis, auront leurs locaux. On envisage même la création d'un champ d'aviation. Le programme des courses de voitures n'est qu'esquissé mais on imagine déjà des courses libres et des courses par catégories de voitures. Une grande épreuve cycliste longue de 5 à 600 kilomètres est également évoquée. Le troisième article, signé Frantz Reichel, est emprunté au Figaro du 20 décembre 1908. Il reprend certaines données mentionnées ci-dessus. Nous y apprenons que la société qui va se créer gardera le nom déjà cité de Spa-Excelsior. Ses dirigeants espèrent pouvoir inaugurer leurs installations en juin 1909, en accord avec l'Automobile Club de Belgique et avec l'assentiment de sportifs belges aguerris tels que les barons Pierre et Joseph de Crawhez, le comte de Liedekerke et le chevalier J. de Thier. Frantz Reichel parle aussi des réalisations annexes: un aérodrome de qualité conseillé par

Henri Farman lors de sa visite d'août 1908, des épreuves cyclistes, des raids hippiques, des installations pour la pratique des sports d'hiver.

La France n'a encore rien de tel malgré les efforts du marquis de Dion; l'Allemagne rêve d'installer un centre analogue dans le Taunus. Suit une analyse financière envisageant les recettes (où apparaissent des rentrées annexes venant de l'aviation et du vélo). On parle aussi de 20 courts de tennis et de courses de chevaux. Nous voyons que le projet s'élargit...

Après évaluation des dépenses le tableau conclut à un total de recettes de 1 400 000 francs, ce qui laisserait un bénéfice annuel de 965 000 francs à la société. Le capital social à rassembler sera de 15 millions et les actionnaires bénéficieront d'un dividende de 16% chaque année!

Nous voici arrivés en 1909, l'année au cours de laquelle tant d'espoirs doivent se concrétiser.

Le 2 janvier, l'échevin Henri Schaltin fait observer que l'enquête commodo-incommodo n'a suscité "aucune remarque ou critique". Destiné à accompagner les actes officiels passés et futurs, le plan des terrains en cause avec tracé du circuit est dressé par le géomètre Defossez le 9 janvier. Nous y apprenons que la superficie à prendre en considération comporte 428 hectares, 10 ares de fagnes et 629 hectares, 70 ares de bois, soit au total près de 1 058 hectares.

Le ministre de l'Intérieur et de l'Agriculture (en même temps Président du Conseil) Schollaert est sollicité le 15 février 1909 par le Conseil Communal unanime de bien vouloir accorder le feu vert aux conventions intervenues.

### **Les obstacles et les doutes**

Le 23 février 1909, l'arrêté royal est promulgué. Il souligne d'abord que la convention concerne la pratique de l'automobile et d'autres sports. Voici les restrictions imposées par ce texte officiel. Elles concernent:

- 1) Les arbres situés en zone non concédée (donc en dehors de la route et des annexes du circuit) qui devront être préservés.
- 2) Toute vente de terrain communal, toute location, qui devront faire l'objet d'une nouvelle décision.

- 3) Toute autre installation sportive qui ne pourra se faire que si elle respecte les arbres existants.
- 4) Les chemins publics des surfaces louées qui devront être maintenus.
- 5) Le fait que les surfaces louées resteront soumises au régime forestier.
- 6) L'ouverture d'une carrière qui ne pourra se faire qu'après une nouvelle demande.
- 7) Là où la piste de l'autodrome croise un chemin public, elle devra le faire soit en tunnel, soit en viaduc.

Le 9 mars 1909, le Collège échevinal s'interroge. L'arrêté royal a été publié par le Moniteur du 27 février et les parisiens ne donnent pas signe de vie. Le 12 mars, les dirigeants spadois, inquiets, font parvenir aux promoteurs le texte de cet arrêté. Le journal spadois "Le Mémorial", pour remonter sans doute le moral dans la ville d'eaux, signale le 25 avril que la société Spa-Excelsior aurait déposé ses statuts et qu'une durée de cinquante ans est annoncée. Le programme d'activités s'est encore enrichi car il prévoit paraît-il la construction de villas, d'hôtels, de restaurants, de cafés, d'une ligne de chemin de fer ou de tramway. Des trams, il en avait déjà été question. On parle aussi de fêtes, de jeux, de distractions et de l'affermage de tous les établissements de la ville. Le Mémorial cite les trois promoteurs parisiens.

Le lendemain 26 avril 1909, le Journal de Liège précise que les statuts ont été déposés le 19 avril. Aux multiples activités déjà citées, ce journal adjoint courses à pied, jeux olympiques, courses de toute nature, polo et en général tous les sports et spectacles! Il est également signalé que des personnalités mondaines ou sportives accordent leur soutien à l'entreprise: le prince Radziwill, le duc Descazes, le baron Reilles, Monsieur Deutsch de la Meurthe. Lazare Weiler et Edmond Blanc sont cités mais sans certitude.

Nous voici à fin avril: l'autodrome doit être terminé au mois de juin et rien n'a encore bougé. Le 13 mai, la Ville demande à Louis Voisin une copie de l'acte constitutif de la société fondée le 19 avril.

On sait que Paul Dommartin est notamment secrétaire de la société Spa-Attraction. Sur papier à en-tête de ce groupement, le 15 mai 1909, il écrit au Conseil Communal de la part de Frantz Reichel. Celui-ci a prié son ami Dommartin d'expliquer à la Ville "qu'en raison de

multiples difficultés, nous ne pourrons pas être prêts le 1er juin", mais ajoute-t-il, "nous sommes sur la fin de nos négociations et la réussite est au bout de nos derniers efforts". Frantz Reichel demande que la Ville proroge d'un an les échéances fixées. Trois jours plus tard, le Collège échevinal postpose d'un an les dates acceptées.

Le 24 mai, Reichel et Voisin remercient le collège de cette décision et annoncent comme prochaine la création de "l'établissement magnifique que vous savez".

Dans le numéro du 15 septembre 1909 du journal parisien L'Événement, le projet fait de nouveau surface. Dans un premier article, il est question du tout proche meeting d'aviation qui se déroulera à Spa du 20 septembre au 5 octobre dans le voisinage de la tour de Malchamps. L'auteur de cet article, Gaston Daniel, signale que Spa a en vue la création d'un aérodrome. Le second article mentionne les personnalités qui soutiennent cette manifestation. Les pages 8 et 9 présentent un panorama de Spa dessiné par Ernest Decq. L'auteur y a figuré, proche de la crête des fagnes, le ruban sinueux de la future piste pour autos. L'Événement fournit des détails sur le circuit, parle des autres festivités, signale l'installation récente d'un terrain de golf sur l'ancien champ de courses de Sart, terrain que vient d'inaugurer la princesse Clémentine de Belgique. Il mentionne le nouveau quartier de Spa-Extension, l'Hôtel Balmoral récemment ouvert, le tir de Malchamps créé par Emile de Damseaux en 1907.

### **La fin du rêve**

L'année 1909 s'achève sans que rien se réalise du projet d'autodrome: l'échec de l'entreprise est patent. La Ville a relancé à trois reprises les promoteurs et le 9 avril 1910, Louis Voisin avertit le Dr Schaltin, échevin: "Dans quelques jours, nous vous enverrons avec tous nos regrets la lettre de renonciation à nos droits".

On ne parle plus dès lors de l'autodrome qu'au passé, pour souligner que le contrat est devenu caduc du fait de la non-exécution des travaux dans les délais fixés. L'ambitieux projet d'un circuit automobile s'étendant de Malchamps à Bronromme avait vécu.

## Epilogue

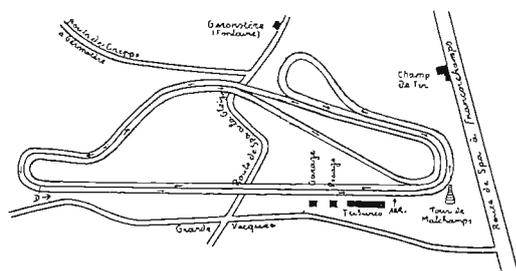
Raymond Arets nous apprend que dès 1913 lui succéda, émanant de l'Automobile Club de Belgique, l'idée d'un circuit Spa-Malchamps-Francorchamps-Cokaifagne-Sart-Tiège-Warfaaz-Spa. Une seule épreuve eut lieu, nous dit-il, car il y eut beaucoup de casse.

En 1920, Jules de Thier, propriétaire du journal La Meuse, Henri Langlois van Ophem, futur président de la commission sportive du R.A.C.B. et le baron Joseph de Crawhez, sportif émérite et bourgmestre de Spa depuis 1912, s'intéressèrent au triangle Francorchamps-Malmedy-Stavelot. Les travaux débutèrent en 1921. Le nouveau circuit fut inauguré l'année même par un grand prix de moto. Mais ceci est une autre histoire.

Il reste qu'après la suppression des jeux en 1902, les spadois avaient relevé la tête. Ils avaient achevé la construction de la tour de Malchamps, ils avaient concrétisé le projet de Spa-Extension sur le plateau de Balmoral, ils avaient édifié le tir à l'arme de guerre, ils avaient inauguré en 1908 un nouveau casino flanqué d'un Kursaal gigantesque et créé un terrain de golf. Ils échouèrent dans le projet d'autodrome.

Les images de ce circuit merveilleux avaient bercé les espoirs spadois pendant plus de 7 ans. Elles s'évanouirent dans la déception, comme tous les beaux rêves. A vrai dire, la décision appartenait aux promoteurs parisiens. Ceux-ci avaient-ils vu trop grand? Les conditions mises par la Ville ou les restrictions imposées par l'arrêté royal de 1909 étaient-elles trop sévères? Plus simplement, on peut croire que les journalistes du Figaro ne parvinrent pas à convaincre un nombre suffisant d'actionnaires.

Les fagnes s'étendant de Malchamps à Bronromme l'avaient échappé belle mais un autre type d'agression les guettait qu'elles ne purent éviter: l'invasion par les plantations d'épicéas.



*L'autodrome international de Spa*

Dr André Henrard

*Plan de l'autodrome réalisé à partir du dessin  
publié le 27-12-1908 par le Gazette de Spa.*

## ADDENDA

### 1) Paul (Jean Lambert) Dommartin

Cette personnalité, née le 9 août 1874 et décédée le 14 septembre 1969, joua, comme le montrent les lignes qui précèdent, un rôle actif à tous les stades du projet d'autodrome. Il me paraît opportun de remémorer quelques éléments de son existence.

Paul Dommartin habitait la maison familiale "L'Hôtel d'Irlande" qui se dresse encore rue Delhasse. Il fut en 1894 secrétaire fondateur de la société Spa-Attraction et assura ces fonctions durant de nombreuses années. Au début du siècle, nous l'avons vu, il était correspondant de l'Automobile Club de Belgique et du journal sportif Le Vélo. Il fut collaborateur de Spa-Monopole. Au lendemain de la guerre 40-45, il dirigea le Syndicat d'Initiative de Spa. Il fut l'auteur de multiples travaux dont tous ne furent pas publiés mais la liste à coup sûr incomplète qui suit montre la diversité de ses sujets d'intérêt:

- en 1900, comédies: "Il faut avoir trente ans" et "Malgré les Cancans";
- en 1902, histoire des courses de chevaux à Spa;
- en 1903, avec M. Hanrion: la revue "Spa tout nu";
- en 1903, bulletin du Touring-Club de Belgique: "En Tunisie";
- en 1922, dans la Semaine de Spa du 25-06, article sur Fenimore Cooper qui séjourna à Spa en 1832, précisément à l'Hôtel d'Irlande;
- sans date: Fête de l'Arbre à l'Arboretum de Tahanfagne

Vocabulaire des Selliers

Le brillant passé de Spa: ses droits à la sollicitude de l'Etat

Le Péché originel (dissertation)

Paul Dommartin reçut en janvier 1932 le titre d'Officier d'Académie de la République française, Mario Roustan étant ministre.

### 2) Robert Paquay

Nous tenons à rappeler à l'occasion du centenaire de l'automobile à Spa la mémoire de cet ami qui fut administrateur et trésorier dévoué d'Histoire et Archéologie spadoises. Il s'intéressa à plus d'une facette de notre histoire locale mais sa conférence de 1966, les images qu'il

rassembla sur ce sujet en collaboration avec Maurice et Alain Ramaekers et la plaquette publiée ensuite par les Cahiers ardennais constituèrent une heureuse synthèse de nombreux aspects de l'histoire des véhicules à moteur dans notre région. Il nous a appris beaucoup dans ce domaine où il était particulièrement compétent.

3) Les éléments postérieurs à 1910 sont empruntés à Raymond Arets et Eric Faure: "Les grandes Heures de Francorchamps", Editions Gamma-Sport, Tournai 1983.

4) Sans oublier, concernant l'aventure avortée de l'autodrome, les données tirées des journaux de l'époque ainsi que d'un dossier communal qui fait partie des collections du Musée de la Ville d'Eaux.