

Toutes ces routes avaient une largeur légale de 60 pieds, et leur ouverture était soumise aux conditions indiquées pour la première. Il y eut loin, toutefois, de la décision à la réalisation. Plusieurs d'entre ces chemins ne se trouvaient point pleinement achevés au milieu du XVIII^e siècle.

Au reste, d'autres voies encore avaient été l'objet de l'attention des Trois États. Signalons-en quelques-unes. Furent décrétés en 1717 l'élargissement et la rectification, de façon fort sommaire, de la chaussée de Liège à Chaudfontaine par Grivegnée et Chênée. Cette route extrêmement fréquentée dans la bonne saison était, elle du moins, très avancée au bout d'un an, quoique l'entreprise exigeât l'enlèvement de roches puissantes, en divers endroits. En 1725, l'autorité ordonna et adjugea la mise en état du Thier des Crikions (1), la seule voie conduisant alors de Chênée à Embourg. Cet ouvrage fut suivi de l'installation de la route allant de ce dernier endroit à Louveigné et à Spa.

A de nombreuses reprises, le chapitre cathédral *sede vacante* et les princes eurent encore à se préoccuper de maints chemins qui laissaient à désirer, généralement parlant. En 1724 par exemple, le pouvoir central dut faire ressortir la nécessité de « régler la pente et le cours des eaux qui retombent et croupissent sur les dits chemins ». Pour y obvier encore, il ordonna à toutes les communes de creuser des fossés aux deux côtés des routes, là où besoin en serait.

L'année suivante, le 6 décembre, Georges-Louis de Berghes, sur la demande des Députés des États, « voulant prévenir tous dommages qu'on pourrait faire sur les chaussées qu'ils ont établies à si grands frais », crut indispensable d'ordonner par un édit spécial « de respecter de tous points ces chaussées ». Bien que les contempteurs de cet édit fussent passibles, suivant les cas, d'une amende de dix à vingt florins d'or pour la première fois, du double pour la seconde fois, les routes ne furent pas à l'abri des déprédateurs. C'est ce que constatait le prince Jean-Théodore de Bavière en renouvelant l'édit précédent le 5 novembre 1744 (2).

Les États qui s'étaient chargés de la construction des grandes chaussées, s'étaient gardés, pour en payer les frais, de créer des impôts généraux. Ils préféraient recourir à l'établissement de **droits de barrière**, sur lesquels furent aussi prélevées les sommes nécessaires à la réparation et à l'entretien des mêmes routes.

Le placement de ces barrières avait été combiné de manière à empêcher toute fraude et à ne percevoir la taxe que pour les distances parcourues. C'est à cette fin que la plupart des barrières avaient été posées chacune à la distance de cinq à six kilomètres et que les autres se trouvaient espacées de deux kilomètres et demi à trois kilomètres. On considérait ces dernières comme des demi-barrières, c'est-à-dire que l'on n'y payait que la moitié des droits perçus aux premières (3).

(1) La montagne des Crikions, ainsi la dénommait-on au moyen âge, était dès lors utilisée comme voie de communication. Mais elle formait une route peu sûre à tous les points de vue. En 1624, par exemple, on y tua, d'un coup de mousqueton, François, fils de Nicolas Lepère. Peu avant ce meurtre, des marchands lorrains avaient été dévalisés au même endroit. Personne n'osait plus s'y aventurer soit le jour, soit la nuit, nonobstant les ordres spéciaux lancés par le prince Ferdinand de Bavière au bailli d'Amersœur et aux autres officiers pour prendre les mesures de surveillance nécessaires et débarrasser la localité des brigands qui l'infestaient. (CP, D, r. 21, f. 201 v^o.)

(2) Placard de notre coll. particul.

(3) A la réfection des routes — nous l'avons dit — étaient exclusivement affecté le produit des barrières, dont il vient d'être parlé. Ce produit, à la fin du régime princier, s'élevait de 90 à 100,000 francs.

La restauration, l'entretien des routes, ainsi que la perception et les revenus du droit de barrière, faisaient l'objet d'une même adjudication pour un terme de dix ans parfois. Tel est le cas de celle qui concernait la chaussée de Liège à Tongres et qui eut lieu en 1745. Les principales conditions y reprises sont restées en vigueur durant tout le XVIII^e siècle pour les diverses grand'routes.

L'entrepreneur avait à employer, à ses frais, les pa-véurs et les manœuvres nécessaires au maintien en état du pavage et à les munir des outils indispensables. Il était aussi chargé d'entretenir les terre-pleins, de nettoyer les fonds de cuve pour l'écoulement des eaux, de pratiquer des égouts ou aqueducs aux mêmes fins.

Indépendamment des visites des Députés des États, la route était l'objet de l'examen d'un inspecteur général. Si les défauts signalés dans l'entretien du chemin n'avaient point disparu quinze jours après, l'entrepreneur encourait une amende de cinquante à cent florins. Il est à noter qu'une visite plénière était effectuée tous les quinze jours, parfois même toutes les semaines, et qu'un rapport devait être dressé chaque fois par l'inspecteur général. Quand la négligence du repeneur faisait subir aux possesseurs riverains des dommages dans leur propriété, sous l'action d'eaux croupissantes ou autrement, il lui incombait d'en indemniser ces particuliers.

Néanmoins, les chemins donnaient lieu à de nombreux procès qui, de leur nature, étaient plutôt du ressort administratif. Tel fut l'avis de Jean-Théodore de Bavière. Dans une ordonnance spéciale du 20 juillet 1752, le chef de la principauté, se rangeant à l'avis des États, décida que toutes questions relatives aux chaussées, canaux, aqueducs, chemins et autres ouvrages publics tant construits qu'à construire par les États, seraient entièrement à la connaissance et décision des commis et députés des États — la Députation permanente de l'époque — à l'exclusion des juges ordinaires, auxquels le prince élevait toute compétence à cet égard.

Cette décision princière qui innovait grandement, souleva — on l'a constaté — des protestations de la part de la cour des Echevins de Liège, mais il fut passé outre (1).

La même année, Jean-Théodore de Bavière se crut obligé de prescrire des mesures pour l'application des règlements relatifs à l'entretien des chemins publics, règlements que les intéressés oubliaient trop aisément. Voulant s'assurer de l'exécution de ses volontés, il exigea que les administrateurs communaux lui fournissent un rapport précis sur les élargissements et réparations de chemins que chacun d'eux aurait fait effectuer et visiter.

Interprétant des édits antérieurs, Jean-Théodore de Bavière exigea que les haies fussent « coupées et entretenues à la hauteur de quatre pieds »; les arbres devaient « être ébranchés » de façon « à ne pas gêner la circulation sur les chemins » (2).

C'est par des instructions et des mesures aussi persistantes de l'autorité princière et des États que la principauté liégeoise avait fini par être dotée d'une voirie

(1) ROP, s. 3^e, t. II, p. 217.

(2) *Ibidem.*, p. 239.

des mieux aménagées, des mieux entretenues. Il se conçoit qu'un voyageur étranger ait émis, en 1786, cette affirmation louangeuse pour notre région : « Je ne connais point d'Etat où les chaussées soient mieux entretenues que dans le pays de Liège (1). »

Telle ne fut plus la situation favorable durant les deux derniers lustres du XVIII^e siècle et les trois premiers du XIX^e. Les guerres continuelles, les discordes civiles, les réquisitions de tous genres, les impôts vexatoires, absorbèrent toutes les ressources, tandis que les chemins, nullement entretenus, étaient livrés à la plus affreuse dégradation.

On se préoccupa de leur restauration sous le gouvernement hollandais. Mais les travaux exécutés alors furent tout à fait insuffisants, à côté de ceux qui seront opérés à partir du moment où la Belgique recouvrira son indépendance en 1830. L'historien qui les constate ne peut les passer en revue.

CHAPITRE II

REGIME DE LA VOIRIE ET DU DOMAINE PUBLIC EN LA CITE

I. — Biens communaux. — Wérixhas.

LIÈGE possédait jadis maints endroits qualifiés *Warihet* ou *Wérihet*. Ces désignations, à l'exception d'une seule, ont disparu officiellement du moins. Le peuple d'Outre-Meuse continue à connaître la petite place de la rue Grande-Bêche ainsi baptisée. Pour la généralité des Liégeois, le souvenir du terme *Warihet* est effacé. Il faut cependant découvrir en *Warihet* un synonyme de « terrain banal, communal, à l'usage de tous ». C'est ce que, en vieux français, on qualifiait chez nous de *wérixhas*, autre forme de « warihet ». On ne s'étonnera nullement qu'à Liège même, l'Administration française du début du XIX^e siècle ait fait apparaître les leçons « Vérihet » et « Vériha » (2). Elles sont dues à la suppression habituelle du *w* par les Français, qui veulent *vagon* au lieu de *wagon*. On ne peut s'y arrêter. Chose plus intéressante à constater : tandis que, aux XVIII^e et XIX^e siècles, le Liégeois appelait *Warihet*, l'humble place de la rue Grande-Bêche, sans plus se rendre compte, il est vrai, du sens du mot, il nommait une île voisine, *Wérihet*, quoique la définition soit identique dans les deux cas.

Warihet est naturellement un nom de localité très répandu. Kurth a relevé sept endroits ainsi spécifiés dans le Brabant wallon, sept dans le Hainaut, treize dans le pays de Liège, deux dans le Luxembourg. En réalité, il y en a beaucoup plus.

Nous sommes donc en présence d'un nom d'usage général et aussi d'origine fort éloignée ; mais il se présente sous de très nombreux aspects, suivant les dialectes romans ou wallons qui l'utilisaient, voire dans le même dialecte. Au Hainaut, en ancien rouchi, il est écrit *wérichas* et *wérischais* ; dans l'ancien namurois,

warissiau ; dans le présent patois de Namur, *wariché* ; à Malmédy, *war'hê*. Les vieux textes du pays wallon fournissent encore les orthographes : *warechai*, *warescal*, *wérixhal*, *waresquaux*, *wériscalz* ; enfin *wérissey*, *wareschai* et *warescai*, les trois dernières rencontrées dans des chartes du XIII^e siècle (1).

Ces diverses expressions, aux yeux de plusieurs étymologistes, correspondent au bas latin *warescapium* avec la définition : lieu public, pâturage commun. Du Cange, qui partage cet avis, croit pourtant pouvoir identifier le mot avec *waterscapium*, lequel ne serait autre qu'une latinisation d'un germanique *waterschap*. Des auteurs très érudits nourrissent de nos jours la même conviction (2). Cependant, Grandgagnage déjà émettait des doutes sérieux à cet égard. Aug. Scheler, continuateur de Grandgagnage, dans son *Dictionnaire étymologique*, niait catégoriquement semblable identification. « Il faut », écrivait-il, « disjoindre notre mot (*wériha*) de *waterscapium*. Les mots wallons », ajoutait-il, « accusent tous un type latin *weriscalis*, *wariscalis*, et je suis disposé à y voir un dérivé du moyen latin *veriscum* = *wreckum* = français *varech* (3). » Scheler, tout en parlant d'un principe juste, tirait ainsi des conclusions fausses à son tour. *Wérixhas* ou *warihet* n'a pas la moindre corrélation avec *varech*. Ce dernier mot a, d'ailleurs, une acception extrêmement limitée et est sans analogie en l'espèce pour nos régions.

Il y a plus de six siècles, un document de Liège même donnait le mot *wérixhas* comme sorti de *wariscapium* (4). L'étymologie sera désormais hors de tout conteste, car elle ressort à l'évidence des plus antiques mentions que nous ayons découvertes. En 1330 encore, la Paix de Flône donne la forme *wérischaps*. Antérieurement une charte du chapitre de Saint-Lambert, de l'an 1116, fait apparaître également l'orthographe *wariscapiorum* (5). Nous avons retrouvé le mot dans une charte beaucoup plus vieille, sous la forme *warescapis* (6). Cette charte remonte à l'an 837, alors que le roman et le wallon étaient seulement en voie de formation, alors par conséquent que le mot se rapproche le plus du terme initial (7).

Point de doute donc, notre *Warihet* a pour auteur *warescapium*. On a autant de certitude que ce dernier nom n'est pas d'essence latine. Forcément il faut voir en lui aussi le résultat de la latinisation d'une racine germanique. Quelle a été cette racine germanique ? Doit-on la reconnaître, avec quelques écrivains modernes, dans *weerd schaffen* ou *warenschaffen* qu'ils traduisent respectivement « pâturage à moutons, lieux où l'on garde ceux-ci » ? Ce serait plus que hasardeux, car ces leçons sont en opposition absolue avec la constitution régulière des noms germaniques.

Moins encore paraît-il possible de faire descendre notre

(1) 1292, 2 juin. (CESL, t. II, p. 487). — 1244, *Ibid.*, pp. 470-471.

(2) KURTH, *La Frontière linguistique*, t. I, p. 419. — A. DE RYCKEL, *BSAH*, t. V, pp. 169 et 174.

(3) T. II, p. 487, note 1.

(4) 1300 : Fuit mota questio contra nos coram scabinis Leodiensibus per incolas de Frangnée asserentes portam et murum monasterii nostri ab anteriori parte consistere supra *wariscapium* vulgariter *wérixhas* dictae villae. (Abbaye du Val-Benoit : Stock, f. 2.)

(5) CESL, t. I, p. 52.

(6) PIOT, *Cart. de St-Trond*, t. I, p. 5.

(7) Dans une charte de l'abbaye de Stavelot du 30 mars 824, apparaît la forme *Watriscapis*, mais les éditeurs des chartes de l'abbaye croient y reconnaître un vice de conformation de la part des transcritteurs (HALKIN et ROLAND, *Recueil susdit*, t. I, p. 70.)

(1) *Lettres d'un voyageur de Van 1786* : — HÉNAUX, *Histoire de Liège* (1875), t. II, p. 536 note.

(2) *Préfecture* : r. 357, f. 110.

mot de *waterscap* ou *watriscap* en lui donnant le sens de canal d'irrigation. Ces expressions sont inconnues dans l'ancien haut allemand. Aussi les chercherait-on vainement dans les dictionnaires spéciaux les plus autorisés ⁽¹⁾. Les dictionnaires du moyen haut allemand ne les citent pas davantage : Förstemann, auteur de *Die Deutsche Ortsnamen*, définit plusieurs centaines de noms du genre qui servent de vocables de lieux ou entrent dans leur composition ; ni *waterscap* ni *watriscap* ne s'y trouvent. Si une expression semblable, avec l'interprétation susdite, avait existé à ces temps éloignés en langue germanique, elle eût apparu sous la forme *wassar*, *wazar* ou *wazerscap*. L'allemand moderne désigne encore « eau » par *wasser*. Or, *warescapium* n'a pu dériver de *wazerscap*.

Nous ne tenterons pas de déterminer le prototype de notre *Warihet* ou de *warescapium* déjà usité, on l'a vu, en l'année 837 ⁽²⁾. Il est préférable d'avouer humblement que la question demeure à l'état de problème, mais quel qu'il soit, le mot paraît avoir exprimé dans le principe, comme pendant longtemps, un droit de pâturage sur des terrains d'alluvions, sur des terrains banaux.

La question des pâturages communaux, en général, fixa, dès les premiers temps de la principauté, l'attention du pouvoir central. Cette banalité existait au pays de Liège de toute ancienneté. Voilà ce que déclare un acte solennel de Hugues de Pierpont de l'an 1204. Cette année-là même, un synode général, tenu sous la présidence de ce prince, et auquel assistaient les archidiacres, les abbés et le corps de la noblesse, examina cette question importante. Il proclama que les pâturages communaux devaient être maintenus à la disposition du public ⁽³⁾.

L'expression *weriscapium* ou *warihet* eut de bonne heure une extension très grande. Les bruyères, les terrains communaux vagues ou non, « rivages », etc., furent qualifiés de *warihet* ou *wérixhas* ⁽⁴⁾. Les chemins et les places publiques étaient parfois compris, dès le XIII^e siècle, dans les *warihets*. Au XIV^e, Hemricourt, en son *Patron de la Temporalité*, consigne aussi la place du Marché à Liège parmi les *wérixhas* ⁽⁵⁾. Étaient encore rangés comme tels, en notre ville, les terrains qui se développaient le long des remparts, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'enceinte et qui servaient à la défense des fortifications. Le prince qualifiait les terrains publics de *wérixhas*, tandis que la Ville les nommait *aisemens*.

N'oublions pas qu'à Liège, primitivement et pendant longtemps, tout le sol relevait directement de l'évêque ou de son Église, puisqu'il était compris dans la charte d'immunités conférée par Clovis III, à saint Lambert. Dans la suite, les pontifes liégeois disposèrent de ce

territoire à leur plénière volonté, comme il conste de nombreux faits que nous avons invoqués à propos du partage du *fundus* de saint Lambert sous Notger.

On objectera que la capitale renfermait bon nombre de *wérixhas* ou terrains vagues, des *aisemens*. La réplique est aisée. Sur certaines terres libres du domaine épiscopal, les habitants jouissaient, à l'origine, de certains droits d'usage : pâturage des bestiaux et autres banalités. Au fur et à mesure que la Cité se développa politiquement elle transforma de simples usages en droit, et, oubliant les titres supérieurs du prince, elle en vint à se considérer comme propriétaire de toutes ces « communes » ou « *aisemens* » dont elle était seulement usufruitière ⁽¹⁾.

Dès que les échevins, représentants judiciaires du prince, eurent été institués par lui, les *aisances*, quoique restant, d'après une coutume immémoriale, à la libre disposition des habitants, furent placées sous la sauvegarde de ces magistrats. Les revenus en provenant — les produits des droits d'étalage sur le Marché, par exemple, entraient dans la caisse épiscopale, — on dirait aujourd'hui de l'État, le prince personnifiant alors celui-ci.

Comment la commune se serait-elle immiscée dans la perception de ces produits, puisqu'elle n'existait pas? Au XII^e siècle, la capitale liégeoise n'avait à sa tête d'autre institution que le tribunal échevinal. Elle n'aura d'administration proprement dite qu'au troisième quart de ce XII^e siècle. Et encore les échevins y seront-ils pour moitié.

Les échevins de Liège avaient donc été constitués les gardiens et les conservateurs des *wérixhas* ⁽²⁾ dont ils fixaient les bornes ⁽³⁾. Sur ces terrains, les avoués, un peu partout, jouissaient de droits importants ; ils percevaient, en règle générale, le tiers des amendes prononcées à la suite d'usurpations en matière de *wérixhas*. Cet avantage de l'avoué est reconnu dans un document du chapitre de Saint-Lambert de l'an 1116 ⁽⁴⁾.

Un acte de décembre 1244, rappelant un usage constant plus ancien, confirme que l'avoué de la cité avait un droit de 12 deniers pour chaque seuil de maison établi sur le *wérixhas*. En cas de contestation relative aux *wérixhas* encore, l'avoué devait examiner le litige et le faire poursuivre, s'il y avait lieu, par le mayeur et les échevins. Une pénalité pécuniaire en résultait-il, il lui revenait le tiers de l'indemnité à payer. Ces principes furent reconnus en 1244 même par la Cité et par les échevins ⁽⁵⁾ : ils le furent derechef le 6 décembre 1317 par un record des échevins donné à la demande du prince Adolphe de La Marck et du chapitre de Saint-Lambert ⁽⁶⁾.

A la fin du XIV^e siècle, Hemricourt faisait de nouveau état des attributions de l'avoué quant aux *wérixhas*, et des mêmes droits. Il ajoute que ce personnage était admis à former un « chachemanaige », — c'est-à-dire une enquête juridique en vue de préciser les limites des biens communaux, — qu'il pouvait supprimer toutes

(1) Tels que l'ouvrage de GRAFF, *Althochdeutscher Sprachschatz*, 6 vol. in-4°, 1842, et celui de OSK-SCHADE, *Alltdeutschen Wörterbuch*, 2 vol. in-8°, 1882.

(2) « Curtem cum casa indomincata et cetera edificia in ipsa curte constructa, et mansas vestitas sex ad ipsam curtem conspicientes vel pertinentes, cum perviis legitimis, *warescapii*, pratis, pascuis, egressum vel ingressum, mobile et immobile, et de silva scara ad porcos. » (Charte du 20 juillet 837 par laquelle Hotbert donne à l'abbaye de St-Trond les propriétés qu'il possède à Assent.)

(3) ROP, s. 1, p. 29. — CESL, t. I, p. 145.

(4) 1202, 2 juin : Sor celle bruyere ke on appelle communement *wérixsay* ki gist entre Herkes et Hale, et sor ce bruek ke on appelle ausi *wérixsay* ki siet devant Donke. (Charte de Jean, duc de Lotharingie, de Brabant et de Limbourg. — CESL, t. II, p. 487.)

(5) « L'y maison de plance à devant sour le Marchiet, giest sour le *wérixhas*. » (CPL, t. I, p. 208.)

(1) KURTH, *La Cité de Liège*, t. II, p. 135.

(2) C. DE BORMAN, *Les Echevins*, t. I, p. 30.

(3) CPL, t. I, p. 300.

(4) CESL, t. I, p. 52.

(5) CESL, t. I, pp. 470, 471 ; t. II, p. 76.

(6) Ce record a été reproduit par C. DE BORMAN, *Les Echevins*, t. I, p. 450.

les plantations, constructions illicites ou empiétements quelconques sur ces terrains ⁽¹⁾.

Les échevins et les avoués n'étaient point seuls à veiller, avec une attention soutenue, à la conservation, dans toute leur plénitude, de leurs anciennes attributions et de leurs vieux privilèges dérivant des werixhas. Plus que tous autres, les habitants défendirent vaillamment avec une ténacité indomptable, l'intégralité de leurs antiques droits d'usage sur ces terrains.

Cette persistance incessante à sauvegarder les droits provoqua maintes fois des conflits d'une gravité extrême. Au milieu du XIV^e siècle, dans la bonne ville de Tongres, le chapitre collégial percevait la dîme sur les *wariscapia* « qui enclos ont été et sont, et mis à prés ». Les habitants ne voulaient payer que deux « scouars » par bonnier. Ce fut l'occasion de troubles violents. La commune alla jusqu'à promettre, par une proclamation lancée au perron, que celui qui *occieroit* un chanoine recevrait cent écus et celui qui tuerait le doyen le double. Nul ne fut *occis*. Mais l'affaire finit par être déferée à une commission d'arbitres composée de l'évêque de Liège et des maîtres de la cité, Guillaume Cornu ou de Coir, chevalier, et Jean Waldoreal, échevin. Cette Commission rendit sa sentence le 9 avril 1356. Elle laissait à la commune de Tongres un délai de quinze jours pour déclarer si elle voulait, oui ou non, établir sur les terrains vagues le pâturage en commun ; dans l'affirmative, il n'y avait pas à solder la dîme ; dans la négative, on était tenu à la dîme des « *fourres* (foin), et autres fruits des prés ou wariscaux » ⁽²⁾.

À Liège aussi, une vingtaine d'années auparavant, les terrains communaux avaient amené de très sérieux différends. A l'expiration de l'année 1324, par opposition aux idées trop autoritaires du prince Adolphe de La Marck, les Liégeois s'étaient emparés des revenus tant de la mense épiscopale que des werixhas ⁽³⁾.

L'attitude du peuple de Liège força le prince à quitter la capitale et à se réfugier à Huy. Il s'ensuivit une violente guerre civile. Désirant appuyer ses actes sur des décisions de la justice, la Cité réclama des échevins un record relatif aux biens communaux. Elle l'obtint le 10 septembre 1325. Cette sentence, connue sous le nom de « Lettre aux Assailles », lui donnait pleinement raison. Elle reconnaissait que les « aiseменches » des ponts, des remparts et des fossés, comme ces fortifications mêmes, appartenaient à la commune et que celle-ci pouvait licitement en tirer profit. Exception était seulement faite quant aux terrains cédés régulièrement en accense à des particuliers, hors des susdits terrains. La Ville n'était admise à en disposer qu'en cas de nécessité, pour la défense de la cité ⁽⁴⁾. Ainsi se trouvaient annihilées les revendications du prince sur les revenus des *warescapia*.

Chargé par le pape de tenter une réconciliation entre le prince et la Cité, accepté comme arbitre par les deux parties, l'abbé de Saint-Nicaise, de Reims, dressa, le 5 juin 1326, un avant-projet de paix.

La question des werixhas ne reçut une solution définitive que par la Paix de Flône publiée le 6 juin 1330. Ce compromis annule la « Lettre aux Assailles » du 10 septembre 1325 et répartit par moitié, entre le prince et la Cité, les profits à retirer des ponts, des murs, des fossés et, en général, de tous les biens communaux. Des receveurs nommés de commun accord par les deux pouvoirs doivent tenir leurs comptes par écrit et en double ⁽¹⁾. Ces agents étaient les *ceariers* du prince et de la Cité. Ainsi se précisaient pour la première fois les droits respectifs des deux autorités sur le territoire urbain.

Cependant, quoique nul auteur ne l'ait relevé, nous dirons que le principe posé par la Paix de Flône était appliqué depuis très longtemps, depuis le XIII^e siècle au moins. En 1270, par exemple, lors de la cession, par la Ville à Thierry de Flémalle, d'une parcelle de terre située près de la porte de Beaufort, il est spécifié que des deux sols de redevance annuel à payer, « notre sire l'Esveque doit avoir douze deniers, et la Cité de Liège, les autres douze deniers » ⁽²⁾.

Nous donnons, dans le cours de notre ouvrage, d'autres preuves de ce partage par moitié, entre le chef de l'Etat et la Ville, du produit de cessions de domaines publics à des particuliers, faites antérieurement à la paix de l'an 1330.

L'exécution pratique, d'une façon générale, de la Paix de Flône fut déterminée le 25 octobre 1330. A cette date, le Conseil de la Cité, réuni en séance plénière, dressa la liste détaillée des revenus produits par la location de toutes espèces de « werissays et de aiseменches, dedens le franchise de nostre citeit et dehors ». L'ensemble comportait une somme de soixante-quatre marcs de cens par an ⁽³⁾.

La législation fixée à cette époque a, jusqu'à la fin de l'ancien régime, continué d'être en vigueur à Liège quant aux werixhas. La Paix de Saint-Jacques, promulguée l'an 1487, confirma seulement le droit pour le prince et la Cité d'avoir une Cour ou Commission spéciale ayant pour mission la perception des revenus des mêmes biens ⁽⁴⁾.

La Ville ne cessa, dans la suite, de veiller avec un soin jaloux à l'observation des prérogatives qui lui avaient été reconnues sous ce rapport. On la verra, le 22 mai 1568, intimé l'ordre, à tous ceux qui auraient tenté de porter atteinte à son domaine, d'abandonner les terrains communaux usurpés. Peu après, le 9 mars 1570, des doutes s'étant élevés de nouveau sur la légitimité de la possession de certaines parcelles de terrain, le Conseil de la Cité exigera encore de « tous ceux qui possèdent des accenses sur les aiseменches et ysleaux de la cité », d'exhiber dans les quinze jours leurs titres, sous peine d'être considérés comme usurpateurs. En 1678 enfin, on procéda à la recherche de toutes les emprises illégales sur la voie publique et l'on en fit déguerpir tous les intrus.

(1) CPL, t. I, p. 306.

(2) Charte de la collégiale de Tongres, BCRH, s. 4, t. II, p. 119, note.

(3) « Leodienses totam jurisdictionem Episcopi impedire ceperunt, villico, ne quem in civitate malefactorem caperet inhiendo, et *warescapia* in suis usibus applicando. » (HOCSEM, apud CHAPEAUVILLE, p. 380.)

(4) Cette sentence a été reproduite par le baron C. DE BORMAN, *Les Echevins*, t. I, p. 452.

(1) ROP, s. I, p. 204. — CESL, t. III, pp. 344, 363. — CF, r. 10, f. 159, r. 249, etc.

(2) Cartul. de Beaufort, r. 1, f. 61 v°.

(3) La liste des revenus des terrains communaux dressée en 1330, a été reproduite in extenso dans le CESL, t. III, p. 363. — Man. 482, f. 919, BUL.

(4) Chap. XVII, art. 1 et 2.

Même quant aux *seyeutes*, les parties de bâtiments en saillie sur la voie publique, le prince et la Cité se partageaient par moitié la redevance due de ce chef. Cette redevance était au XVI^e siècle de « 5 patars de Brabant de cens héritable, par pied de place en encorbellement » (1).

Principe de conservation sociale : dans les derniers siècles de la principauté tout au moins, aucune aliénation de bien communal ne pouvait se faire sans l'autorisation préalable du prince. Celui-ci tint à rappeler la doctrine aux communes à maintes reprises (2). Quant à la location des biens communaux, elle devait se faire par voie d'adjudication publique ou par soumissions cachetées.

Sous la Révolution française, l'art. 9 de la loi du 28 août 1792 portait que les terres vaines et vagues dont les communautés d'habitants ne pourraient pas justifier avoir été anciennement en possession seraient censées leur appartenir et leur seraient adjudgées par les tribunaux si elles formaient leur action dans le délai de cinq ans. La loi du 10 juin 1793 contenait d'autres dispositions. En vertu de l'article 10 notamment, les particuliers qui possèdent, avec un titre légitime et de bonne foi, et qui ont défriché, par leurs propres mains ou celles de leurs auteurs, les terrains par eux acquis et mis en valeur, ne seront tenus que de payer à la commune, les redevances auxquelles ils étaient soumis antérieurement.

II. — Naissance des voies publiques à Liège. — Propriété du tréfonds. — La Fermeté (Droits et Cour de). — Voirs-jurés du cordeau.

De tous temps, les rues de la cité ont été soumises à un autre régime que celui de la voirie générale. C'est pour ce motif que nous lui consacrons une notice spéciale.

Quelles règles présidèrent, à l'origine, à l'établissement des voies publiques à Liège? N'attendons pas de l'histoire écrite qu'elle résolve cette question. Au moins peut-on se prévaloir de son silence pour admettre qu'aucun principe réglementaire n'a été mis en application dans la voirie au premier âge de notre ville. A cette époque lointaine, chacun choisissait, au gré de son caprice et moyennant redevance le plus fréquemment, l'emplacement et la position de sa demeure en dehors de toute idée d'alignement. Les novices liégeois à l'esprit mercantile visaient à se placer en évidence sur le passage par où l'on se rendait communément à l'église, au marché, à une localité voisine, à un centre de réunion quelconque. D'autres, au caractère moins exubérant, moins actifs, préféraient s'installer en dehors du mouvement. Tous devaient avoir égard à l'état du sol ou aux limites des propriétés territoriales. Personne n'avait souci ni des raisons d'hygiène ni de la rectitude du tracé des chemins. Ainsi ces derniers se formèrent-ils, d'après un pur hasard, tortueux, à saillies brusques et répétées comme se sont tracées jadis la plupart des voies de nos villages. Il ne faut point chercher d'autres causes aux **irrégularités d'alignement** qu'offrent encore nos grandes

artères les plus anciennes : rues Féronstrée, Saint-Léonard, Vivegnis, Sainte-Marguerite, Sainte-Walburge, Basse-Wez, etc., nonobstant les redressements partiels et les élargissements successifs dont elles ont été l'objet.

Autre particularité qui frapperait nos contemporains : Les rues, en général, montraient une **étroitesse extrême** dont il reste des exemples en certains quartiers. Cette disposition restreinte des voies émanait d'une coutume antique qui s'observait dans la plupart des pays chauds, même des pays tempérés. Pareille coutume régnait et règne encore en Égypte ; elle se manifestait pleinement dans la capitale de la Grèce, dans la métropole de la vieille civilisation et des arts. Au dire du géographe Dicéarque, Athènes, malgré la splendeur de ses édifices, produisait un déplorable effet à raison de ses **rues resserrées**, en zigzags, obstruées fréquemment par des baraques, modestes demeures des citoyens. Est-il nécessaire de rappeler qu'à Jérusalem et en maintes villes anciennes de l'Orient, les voies publiques laissaient à peine la place suffisante au passage d'un homme ou d'une bête de somme? Rome elle-même, jusqu'au règne de Néron, était traversée par de nombreuses ruelles sombres et infectes où le jour pénétrait à peine (1). Aucune voiture moderne n'aurait pu y circuler. Néron, qui voulut innover, croyait faire les choses grandement en fixant à huit pieds la largeur des rues droites, et à seize pieds la largeur des voies à courbes prononcées.

Le seul avantage à retirer dans les pays chauds de ce mode de voirie étriquée, — avantage mentionné par Tacite — était d'abriter contre les rayons du soleil (2). Suffit-il, en présence des désagréments dans le sens contraire, pour expliquer la presque généralisation de semblable usage? Quoi qu'il en soit, Liège n'aura adopté celui-ci que pour suivre la tradition léguée par les anciens conquérants de son territoire, et parfois aussi à certaine époque pour des raisons d'économie territoriale.

L'autorité civile n'est nullement intervenue dans le tracé des voies pour le bon motif qu'à cette période du moyen âge et même longtemps après, il n'y avait point d'administration communale. A la fin du X^e siècle, il est vrai, la capitale liégeoise verra dresser sa première enceinte défensive. La Ville y resta étrangère, administrativement parlant. Ce rempart fut une œuvre de haute prévoyance due au sage prince Notger. Lui aussi et uniquement édifiera le Palais à l'emplacement actuel, puis la cathédrale Saint-Lambert ; lui encore asséchera à ses propres frais et assainira ainsi tout le quartier de l'Île, en approfondissant et en rectifiant le bras de la Meuse, appelé plus tard le canal de la Sauvenièrre. La Ville ne se mêlera en rien à l'exécution de ces importants ouvrages. Quand, après la mort de Notger, le premier pont des Arches aura été jeté sur la Meuse, vers l'an 1036, on en sera redevable — nous l'avons établi — à un autre prince-évêque, à Reginard. La commune n'était pas née encore. Elle ne se révélera qu'à la fin du XII^e siècle. Dès lors, elle aura à faire face aux frais énormes de son premier grand ouvrage public : le développement de l'enceinte défensive. A ce moment, l'an 1197, sera inauguré l'impôt sur les vivres, qui reçut le nom de la **fermeté**. Il avait pour raison primordiale la réédification et l'entretien des remparts. Son produit sera affecté en

(1) RCC, t. 1585-1586, f. 43 v°.

(2) ROP, s. 3, t. I, pp. 343, 418. — CP, Prot, 1769, t. 1768-1769 ; 2 mai 1772, t. 1770-1773.

(1) SCHAYES, *La Belgique et les Pays-Bas avant et pendant la domination romaine*, t. II, p. 330.

(2) TACITE, *Annal.*, XV, 39

outre, jusqu'à l'expiration du régime princier, à l'entretien de la voirie.

Ce ne fut pas sans de graves difficultés que le **droit de la fermeté** fut perçu. Dès son établissement, il souleva de vives hostilités : du peuple d'abord, qui, non sans raison, protestait contre une charge plus lourde pour lui que pour les riches ; du clergé ensuite, qui découvrait en la taxation une atteinte à ses privilèges séculaires. Apaisées en 1199, les dissensions se renouvelèrent à maintes reprises dans le cours du XIII^e siècle (1). On connaît les premiers différends. Nous dirons rapidement sur quoi ont porté les derniers (2).

Par son article 6, la paix de Huy, du 7 juillet 1271, avait formellement interdit aux chefs de la cité de lever à nouveau la fermeté sans le consentement préalable du chapitre cathédral. Depuis quelque temps, le produit de cet impôt qui conservait sa vieille appellation et sa destination primitive, avait aussi été appliqué au paiement de la généralité des travaux de la voirie. Il n'empêche que, peu après la conclusion de la paix de Huy, les ponts et les rues, comme d'ailleurs les portes et les murs de la ville, se trouvaient dans un pitoyable état. Le Conseil de la Cité, de concert avec les Echevins, décida de ressusciter la taxe sur les vivres : la fermeté, et d'y soumettre tous les Liégeois indistinctement, y compris les habitants de la Sauvenière, que protégeait également l'enceinte défensive. Cette résolution provoqua des tempêtes de récriminations. Les plus hautes autorités de l'Empire et de l'Eglise eurent à intervenir. Le 1^{er} mars 1275, Rodolphe, roi des Romains, défendit par diplôme spécial, aux administrateurs de la cité, de violer les privilèges impériaux accordés au clergé. Il chargea l'archevêque de Trèves de procéder à une enquête sur le litige. Semblable mission fut dévolue par le Saint-Siège au doyen de Laon, mais les maîtres et les conseillers de la cité, ainsi que les échevins, refusèrent de comparaître devant eux. Le Pape et ses délégués eurent beau insister, menacer pour faire respecter l'accord interdisant le rétablissement de l'impôt de la fermeté, les magistrats liégeois s'obstinaient à ne pas céder. Cependant, le 3 février 1277, ils consentirent à désigner un fondé de pouvoirs chargé d'entrer en négociations. Celles-ci aboutirent, le 7 mars suivant, à une convention, entre la Cité d'une part, le chapitre cathédral et les églises secondaires de l'autre. Par cette convention, les chefs de la Cité reconnaissaient qu'ils n'avaient point le droit de percevoir la fermeté ; ils ajoutaient ne l'avoir fait que pressés par des besoins impérieux et qu'ils restitueraient, aux chanoines et au clergé secondaire de Liège, les sommes prélevées indûment sur eux, au dire de deux arbitres.

En même temps, on décidait derechef de ne plus lever la taxe sous n'importe quel nom. Néanmoins, lorsque, comme c'était le cas, « *li chachies* » (3), li ponts, li entrées et li murs de la citeit de Liège » exigeraient de fortes dépenses pour leur réfection ou leur entretien, il serait permis extraordinairement de recourir à une taxe sur la *cervoise* ou la bière. Afin que cette perception s'opérât le plus loyalement et le plus impartialement possible, elle se ferait sous la surveillance d'une

commission mixte composée de six chanoines et de six bourgeois. Cette Commission serait élue tous les ans, le jour de la fête Saint-Hubert, le 3 novembre. Il fut arrêté enfin que tout chanoine de la cathédrale ou des collégiales, au jour de sa réception, tout maître, échevin, juré ou conseiller de la cité, au jour de l'élection, prêteraient solennellement serment d'exécuter d'une manière scrupuleuse la convention susdite.

Nonobstant ces diverses et prudentes précautions, la concorde eut une durée éphémère ; la convention fut violée. La situation devint si tendue que l'évêque Jean de Flandres dut, avec la majeure partie des tréfonciers et du clergé, se réfugier à Huy, en 1285, après avoir jeté l'interdit sur la Cité. Informés finalement, d'une part, des préparatifs du prince en vue de faire respecter son autorité par la force des armes, d'autre part, du refus absolu des gens du peuple de continuer semblable paiement, au profit des grands, disaient-ils, les patriens maîtres de la Cité se montrèrent disposés à avouer derechef leurs torts vis-à-vis du clergé. De nouvelles négociations furent engagées, sous les auspices du prince-évêque de Liège et du duc de Brabant ; le chapitre cathédral et la Cité conclurent un arrangement définitif. Cet arrangement, formulé et signé le 7 août 1287, a nom, dans l'histoire liégeoise, *Paix des Clercs*. Elle réglait d'une façon absolue les relations entre les clercs et les laïques. Envisagée sous cet aspect, l'année 1287 est célèbre dans les fastes de la cité et du pays de Liège. Elle y marque réellement une étape de la civilisation.

Le point capital de ce compromis est encore l'abolition de la fermeté. On y exige, comme dans la transaction de l'an 1277, le serment, de la part des échevins, des maîtres et des jurés, voire des chanoines et de leurs successeurs, de s'opposer de tout leur pouvoir au rétablissement de cet impôt. Seulement, à titre de dédommagement et pour couvrir les dépenses d'entretien des fortifications et de la voirie communale, les clergés primaire et secondaire consentaient à laisser la Ville prélever, pour un terme de dix-huit ans, une nouvelle taxe de huit deniers sur chaque aume de bière.

La Paix des Clercs exigeait, à son tour, l'institution d'une **Commission de la Fermeté** renouvelable annuellement et formée également de six chanoines et de six bourgeois. Sa mission comportait la juste et équitable perception de l'assise, et la surveillance attentive des ouvrages défensifs comme de la voirie, afin d'en assurer le bon état. A cette fin, le comité spécial avait l'autorisation de lever un droit de chaussage sur les transports de blés et de vins. Toutefois, le péage de ce droit, qui avait été mis en vigueur dès l'an 1203, dans des vues identiques, amena aussi des protestations. Ces protestations s'élevèrent d'autant plus vives que la Cité avait augmenté le taux de la perception et étendu celle-ci aux vins, grains et autres objets amenés du dehors à Liège avec le consentement du prince. Des arbitres proclamèrent en 1289 que l'évêque ne pouvait autoriser la Cité à établir un octroi aux portes de la capitale, sans l'assentiment du chapitre de Saint-Lambert. De son côté, le chef de l'Empire, par un diplôme du 20 janvier 1290, signifia au prince comme aux maîtres de la ville, que son approbation était indispensable pour rendre régulière semblable taxation et qu'en attendant, cette perception devait cesser ses effets.

Fut-il donné satisfaction aux injonctions impériales ? Chose certaine, l'impôt continua d'être appliqué, de

(1) *CESL*, t. II ; — DE CHESTRET, *La police des vivres, à Liège, pendant le moyen âge*, *BIAL*, t. XXIII, p. 217. — V. aussi p. 22 du prés. volume.

(2) V. pour le dossier de cette affaire, outre la note précédente, KURTH, *La cité de Liège*, t. I, p. 226 et *Appendices*.

(3) La voirie, proprement « les chaussées ».

temps à autre tout au moins. Quelque quarante années plus tard, par exemple, la Paix de Flône autorisa même « une fermeté » pour payer l'amende à laquelle la Ville avait été condamnée envers l'évêque (1). Il est vrai que la perception se faisait cette fois en « vertu del dispensation Nostre Saint-Peire le Pape » (2).

Le droit de chaussée figure encore dans la paix de Saint-Jacques de l'an 1487. En revanche, on y trouve maintenu le serment que tout bourgmestre, conseiller, juré, comme tout chanoine, lors de leur installation, devaient prêter, de ne jamais consentir à ce qu'on imposât la fermeté à Liège. Au XVIII^e siècle, de Louvrex interprétait ainsi ce serment : « C'est-à-dire qu'ils ne permettront pas que, sous prétexte des réparations des portes, murs, fossés et chaussées de la ville — ce qu'ils appellent *fermeté* — ni pour quelque autre nécessité, qu'on établisse sur les vivres et sur la bière un impôt plus grand que celui désigné dans cette paix, à moins qu'il ne survînt des réparations extraordinaires à faire. »

« Ce serment », ajoute le même jurisconsulte, « se fait encore à présent, mais fort mal, à mon avis, parce qu'il y a d'autres usages, et conséquemment on jure une chose que la plupart n'entend pas et qui est contraire aux coutumes d'à présent (3). »

Quoi qu'il en ait été, il faut voir dans la commission constituée par l'arrangement du 7 mars 1277, signalé plus haut et par la paix des Clercs du 7 août 1287, l'origine d'un organisme extrêmement connu autrefois à Liège, la **Cour de la Fermeté**. Fondée primitivement pour s'occuper de la *fermeture*, c'est-à-dire de l'enceinte défensive de la cité, cette institution appelée aussi *les fermeteurs*, étendit bientôt son action à l'entretien des rues de Liège. Elle fut abolie par la sentence du 28 novembre 1467 que Charles le Téméraire, après s'être emparé de la cité (4), émit contre le pays de Liège. Le duc remplaça les membres de la Cour par quelques commis ou par les personnes qui auraient désiré reprendre le travail en régie.

Avant même que le territoire eut été délivré du joug de fer des Bourguignons, la Cour de la Fermeté ressuscita avec ses prérogatives antérieures. Sa réapparition était chose faite en 1475. M. Hennen, archiviste de l'État à Liège, a, en effet, découvert le compte détaillé de cette Cour pour l'année 1475. Ce compte est cette fois adressé uniquement au chapitre de la cathédrale. Comme antérieurement, ce relevé financier annuel commençait à la fête Saint Hubert. Ainsi, tous les ans, en temps normal, la cour rendait un compte général de sa gestion dans la salle du chapitre cathédral, devant les clergés primaire et secondaire, les maîtres et conseil de la cité et les bourgeois qui voulaient assister à la séance.

D'après la paix de Saint-Jacques (1487), l'élection des membres de cette Cour continuait de se faire chaque année le 3 novembre, mais ils n'étaient plus qu'un nombre de six. La Fermeté se composait uniquement de laïcs notables dont trois à choisir par la Cité, un par le chapitre cathédral et deux par les collégiales. Le lendemain de leur élection, tous se rendaient en la salle du chapitre de Saint-Lambert et juraient solennellement de remplir leur office d'une façon juste et loyale. Par motif de délicatesse et pour ne pas ouvrir accès aux abus, au-

cun brasseur n'était admis à être membre de cette institution (1).

La paix de Saint-Jacques accordait à la Cour de la Fermeté « pouvoir, jouissance et auctorité de fair et ordonner une assiese sur tous les buvraiges fais et brasseis de grains », dans la Cité et franchise, de percevoir aussi un droit de chaussée sur les arrivages de vin ou de blé (2). Au moyen de ces revenus dont elle avait la gestion, la Cour entretenait et restaurait, outre les ouvrages de circonvallation de la ville, les fossés, les ponts et les rues en général.

Chacun des conseillers de cette cour jouissait d'un traitement annuel de cent livres. On leur avait adjoint un « *clercque* (secrétaire) au salaire de quarante griffons de Liège, et un varlet au salaire de deux cents livres (3) ».

Les attributions des Fermeteurs furent amoindries dans la suite : « La Cour de la Fermeté », constatait de Louvrex, il y a une couple de siècles, « ne jouit plus de l'impôt sur la bière et elle ne se mêle plus de la réparation des portes, murs, fossés et ponts de la cité ; mais seulement du pavé des rues de la ville et des chaussées jusques à certaine distance, et pour fournir à cette dépense, elle lève encore l'impôt des chaussées et quelques autres revenus que la Ville lui a accordés ».

C'est sous ce nouvel aspect que nous retrouverons la Cour de la Fermeté au chapitre III : *Pavage des rues*.

*
**

Il n'existait qu'une similitude apparente entre la compétence de la Cour de la Fermeté et celle d'un autre corps constitué, dont la juridiction s'étendait parfois sur des questions de voirie. Il s'agit de la **Cour des voirs jurés** (4) **du cordeau**. Celle-ci fonctionnait dès le début du XIV^e siècle. Son rôle, dans les affaires de partage, de délimitation de propriétés, comme dans les constructions de maisons contigues, dont les litiges de mitoyenneté, est spécifié en la Modération de la Loi nouvelle, publiée le 15 novembre 1361, par le prince Englebert de La Marck (5). On possède le texte du règlement du 3 février 1563, par lequel cette cour déterminait ses attributions (6).

Les voirs-jurés du cordeau intervenaient surtout dans les contestations en matières d'immeubles entre particuliers ou pour émettre leur avis sur la solidité ou la non solidité des bâtisses soumises à leur inspection, sur les droits de servitude, etc. En somme, leur mission se limitait à peu près exclusivement au contentieux. Établis par la Cour des échevins de Liège, c'est devant elle qu'ils prêtaient serment. Les échevins également donnaient force exécutoire aux « enseignements » des voirs-jurés. Si, à l'occasion, ceux-ci s'occupaient d'alignement, empêchaient les empiétements des bâtisses sur la

(1) Charte du chapitre de Saint-Lambert, n° 994. — ROP, s. 1^{re}, p. 457.

(2) Au XV^e siècle, la taxe était de 2 sols pour chaque voiture chargée de vin ou de blé qui entrait dans Liège, de 12 deniers pour une charrette à deux roues et de 6 deniers pour chaque cheval ou bête de somme. Au siècle précédent, elle avait d'autres bases. D'après la paix de Flône, le vin du pays était taxé à 4 sols par aïme, le vin étranger à 6 sols ; le sel à 9 sols la charretée, l'épeautre à 4 petits tournois le muid, comme le blé. Sur d'autres « venaulz et marchandises » on percevait quatre tournois par livre. La taxe, qui atteignait toute vente dépassant 30 deniers, était due par le vendeur.

(3) Paix de Saint-Jacques, chap. XXI ; — ROP, s. 1^{re}, p. 733.

(4) Le terme *Voirs jurés de la cité* qui désignait primitivement les conseillers de la Ville (V. *Quatrième Partie*, chap. I), fut repris dans les termes : *Voirs jurés du cordeau*, *voirs jurés des eaux*, et *voirs jurés des charbonnages*.

(5) ROP, s. 1^{re}, p. 304.

(6) Manuscrit 546, f. 257, BUL.

(1) Art. 6 (ROP, s. 1^{re}, p. 203). — CESL, t. II, pp. 457-459.

(2) CESL, t. III, p. 333, charte n° 1118.

(3) RE, t. I, p. 451.

(4) ROP, s. 1^{re}, p. 620.

voie publique, c'était plutôt en qualité d'experts ⁽¹⁾. En entrant en fonctions, ils juraient que « pour enseignement, rapport, ou jugement », ils n'exigeraient jamais plus de quatre deniers comme rétributions.

Préposés ainsi à l'application des lois et règlements dans leur sphère propre, ils n'avaient aucunement à s'immiscer dans le domaine public, à l'inverse des membres de la Cour de la Fermeté.

A ce dernier corps seul il appartenait de connaître de toutes les matières concernant la voirie urbaine, et, par voie de conséquence, de provoquer des règlements de police sur le charriage, etc. ⁽²⁾.

III. — Droits et compétence de la Cité. — Entretien des rues. — Travaux divers. Interventions de la commune. — Corvées.

Quelque étendus qu'aient été ses droits, quoique jouissant de revenus particuliers, la Cour de la Fermeté n'avait nullement à connaître des questions relatives au **tréfonds des rues**. C'est la Cité, d'abord usufruitière, — nous l'avons dit — qui en a eu bientôt la libre disposition. C'est elle qui les avait finalement appropriées, et qui avait pourvu aux dépenses occasionnées par ce travail. La Paix des Clercs (1287) le reconnaît catégoriquement en signalant les « frais que *cilz* (ceux, les bourgeois) delle vilhe de Liege ont fait en murs, en ponts, et en *cachies* (chaussées, voirie) ». C'est la Cité aussi qui, dès la seconde moitié du XIII^e siècle, use du domaine urbain comme de son bien légitime, donne, par exemple, des terrains vagues en jouissance à des particuliers moyennant redevance ⁽³⁾. C'est elle qui, au même temps, fait creuser des tranchées dans les chemins et lieux publics, pour amener l'eau de l'areine dite de la Cité, depuis le faubourg Sainte-Marguerite jusqu'à la place du Marché, pour l'installation de bassins, et pour l'érection de fontaines ⁽⁴⁾. C'est elle encore qui, dès l'an 1309, cède une partie de remparts ou fossés pour en transformer l'emplacement en rues ⁽⁵⁾, comme elle aura recours à l'expropriation dans un but identique ⁽⁶⁾. C'est à elle, enfin, au jugement du Conseil de la ville, que toujours sera réservée la réglementation du tréfonds de la voirie, de même qu'en Avroy, qui ne relevait pas de Liège, la cour scabinale, seule autorité locale en lieu et place de l'évêque, le seigneur particulier, réglementera également le roulage, le libre accès des *aisemens*, l'écoulement des eaux, le nettoyage des chaussées, etc. ⁽⁷⁾.

Sans doute, par l'exercice de ces droits, la Cité ne manqua pas de soulever des réclamations de la part du prince, qui se voyait ainsi dépouillé de prérogatives dépendant primitivement de son pouvoir souverain. L'art. 22 du Compromis de Wihogne (1326) et l'art. 14 de la paix de Flône (1330) eurent pour objet — nous l'avons

dit, — de résoudre le différend. Désormais le produit des ponts, des remparts, de leurs fossés, et, en général, de tous les terrains vagues, publics, devait être partagé également entre l'évêque et la Cité.

Dans la suite du régime princier, le système mixte établi ou confirmé par les paix susdites n'a cessé d'être observé, quoiqu'il ait, de temps à autre, fait surgir des litiges, de pure application, il est vrai ⁽¹⁾. Toujours, la Ville maintint la plénitude de sa puissance dans sa sphère d'action. Même pendant le régime instauré le 28 novembre 1684 par Maximilien-Henri de Bavière, la réglementation du tréfonds de la voie publique, nonobstant ce qui a été prétendu autre part ⁽²⁾, continua d'être réservée au Conseil de la Cité. Les ordonnances principales des 23 août 1706, 16 février et 13 août 1709 ⁽³⁾ qu'on a invoquées contre la vigueur de ce droit, concernent non l'usage, la jouissance de la voirie, mais l'aliénation réelle des biens communaux en la principauté. Jamais le chef de l'Etat ne subordonna à son approbation ou à celle de son Conseil privé les permissions délivrées par la Cité d'emprunter la voie publique pour un travail quelconque ⁽⁴⁾.

Si vive qu'ait été son ardeur à défendre ses prérogatives sur le domaine communal, la Cité n'apporta point, tout d'abord, à l'**entretien de ce domaine**, une attention soutenue, ne s'en occupant que d'une façon arbitraire, intermittente, selon le caprice des hommes placés à sa tête. Elle n'usa, en la matière, de ses pouvoirs et n'accomplit ses devoirs qu'accidentellement, sans la moindre méthode.

On en aura fait la constatation : l'un des principes fondamentaux des institutions politiques anciennes au pays de Liège paraît avoir été, en la succession des siècles, de faire le moins d'administration possible dans l'administration. C'était, sous beaucoup de rapports, le système du laisser-aller qui triomphait pleinement. Manquant d'unité de vues et de direction, les mandataires publics s'inquiétaient peu de l'avenir. A part l'adoption de quelques règles de police, les chefs de la Cité s'en remettaient d'ordinaire à l'initiative privée du soin de suffire aux nombreux services généraux, même à celui de la voirie. Par une conception mal entendue de la chose publique, les détenteurs du pouvoir, d'ordinaire, auraient craint, soit en entreprenant des travaux durables et utiles, soit parfois en les entretenant, d'être forcés de frapper leurs commettants d'un impôt supplémentaire, si léger fût-il, et de les léser dans leurs intérêts matériels. Déjà, Jean de Stavelot, à propos de la destruction du pont des Arches, qui fut renversé par les eaux en février 1409, ne pouvait s'empêcher d'émettre cette réflexion peu louable pour l'administration liégeoise de son temps. Le pont « avoit esteit mail gardeit dedens les fondemens, enssi que ons garde mail encore toutes choises en chest noble citeit, *pour le* (à cause du) petit ordinariche et *régiment* (règlement) qu'il y at. » Nos

(1) Voir CPL, t. III, pp. 200 et 287. — LOUVREX, RE, t. II, p. 188. Le dépôt de l'Etat à Liège ne possède aucun fonds des archives de cette cour dont la juridiction s'étendait au ressort de celle des échevins de Liège.

(2) Une sentence du 20 février 1775 confirmait que l'entretien des rues de la Cité n'incombait pas aux bourgeois, mais se trouvait à la charge de la caisse publique dite de la Fermeté, qui avait ses revenus particuliers gérés par la cour ainsi appelée.

(3) Cartul. de Beaufort, — BIAL, t. X, pp. 361-362.

(4) GOBERT, Eaux et fontaines publiques à Liège, 1910, pp. 146-137.

(5) Stock de Cornillon, n° 991, f. 113 v°, AE.

(6) Acte du 9 janvier 1313. — J. DE STAVELOT, p. 263.

(7) CESL, t. V, n° 2223.

(1) En 1771, notamment, la Ville ayant fait abattre les arbres plantés par elle sur le quai Saint-Léonard, qu'elle aussi avait établi et approprié, le Conseil privé, représentant le prince, revendiqua une part dans la vente de ces arbres, mais le Conseil de la Cité déclina le droit du prince en l'occurrence. (RCC, r. 1771-1774, f. 10.)

(2) SCHUERMANS, L'areine de la Cité, pp. 48-49. — BIAL, t. XV.

(3) ROP, s. 3, t. I, pp. 343, 401 et 418.

(4) On ne peut arguer du fait qu'une fois il fut recouru à ce prince autoritaire en vue d'obtenir la permission de fouiller le sol d'une voie publique pour la pose d'une conduite d'eau destinée à un particulier. C'est là un cas isolé, tout fortuit, issu d'une erreur. (CP, D, r. 26, f. 243 v°.)

aïeux avaient d'ailleurs toujours devant les yeux cet adage du moyen âge : « Ville belle, bourgeois serfs ».

Ce qui ne contribuait pas peu de même à provoquer la faiblesse administrative de jadis dans le gouvernement de la Cité, c'est le renouvellement complet chaque année de la magistrature communale, y compris les bourgmestres. On ne pouvait attendre d'hommes investis de fonctions annuelles qu'ils eussent les connaissances et l'expérience, fruits d'une longue pratique des affaires. Par la brièveté de leur carrière, ils étaient naturellement enclins à ne s'occuper que de choses transitoires, à ne jamais envisager l'avenir. Ce ne sont point eux qui auraient conçu la maxime : « Gouverner c'est prévoir ». Avec un mandat aussi passager, les chefs communaux se bornaient souvent à gérer les affaires sans envisager en rien les conséquences de leurs agissements.

Nous n'en disconvenons pas : au XVI^e siècle principalement, une série de bourgmestres, contrairement à ce que nous disons plus haut, abordèrent des entreprises considérables dès l'installation magistrale. Ils les commençaient sans disposer des ressources nécessaires. C'étaient, au surplus, des œuvres dispendieuses, inutiles parfois, qu'ils savaient ne pouvoir conduire à bonne fin. Ces bourgmestres étaient mus uniquement par la puéride ambition d'y attacher leur nom, au moyen de Mémoires lapidaires, comme c'était alors l'usage. Entretiens, ils abandonnaient les monuments commencés par leurs prédécesseurs. C'est pour obvier à ces abus criants que le Conseil de la Cité, le 3 janvier 1576, déclara formellement que, dorénavant, les bourgmestres ne pourraient plus, d'eux-mêmes, édicter des travaux publics de conséquence. Il exigeait que les projets fussent préalablement soumis à son examen (1).

La décision demeura à peu près lettre morte. Il fallut que, le 17 septembre 1603, le prince Ernest de Bavière intervînt pour défendre à nouveau aux deux premiers magistrats de la Cité, de mettre leurs **armes sur les édifices publics**, à moins qu'ils ne le fissent à leurs propres frais. Il n'hésita pas à ordonner de détruire les armoiries y apposées indûment (2). Néanmoins, Bouille l'atteste, « l'usage contraire a prévalu (3) ». Un autre historien, Chapeauville, contemporain de ces scandales administratifs, les déplorait, tout en les appréciant différemment. Chez nous, dit-il, on donne plus de soins à décider la confection de nouveaux ouvrages publics qu'à les conserver après leur érection, soit que, jaloux du bon goût et des belles productions de leurs prédécesseurs, les administrateurs suivants les voient sans regrets tomber en ruine, soit que d'habitude, personne ne prenne soin de ce qui est nécessaire à l'ensemble des citoyens (4).

(1) *RCC*, r. 1575-1577, f. 54.

(2) Voici le texte inédit de la sentence lancée par Ernest de Bavière le 17 septembre 1603. Cet ordre fut provoqué par l'entreprise de réédification du « balloir » de Hocheporte, entreprise faite sans autorisation de tout le corps communal de la Cité, comme tant d'autres travaux antérieurement. Le texte de cette pièce, qui n'a pas la forme habituelle, est emprunté au manuscrit Gossuart, n° 1152 (f. 409) à la BUL.

« Moy Ernest de Bavière, comme prince de Liège et de l'Empire, condamnons Philippe du Saint-Esprit et son confrère à 3,000 fl. de Brabant, et à parachever le balloir par eux commencé sans l'avis des trente-deux mestiers, et de le parfaire à leur despens, aussi haut qu'il doit estre pour soy defendre ; et les autres magistrats qui ont administré la république jusqu'à un tel an, seront tenus de racler et défaire leurs armoiries qu'ils ont mis sur les portes et sur les murailles, dedans huit jours après la sentence donnée, ou autrement ; s'ils ne veulent effacer leur armoiries, seront tenus de payer à leurs despens, les édifices qu'ils ont fait faire sans endommager la cité. »

(3) Tome III, p. 103.

(4) Chap. XVI, année 1570.

La dernière pensée de Chapeauville, reprise par son collègue en histoire, Foullon, paraîtra quelque peu sévère. Même à l'époque médiévale, l'édilité liégeoise tenait, à l'occasion, l'œil ouvert sur les nécessités générales. On la verra, en des périodes critiques, vers le milieu du XVI^e siècle par exemple, consacrer annuellement de 2,500 à 3,000 florins — somme très notable alors — à la réfection de la voirie (1). Il est de fait que les événements intérieurs et surtout ceux du dehors contrecarrèrent fréquemment les meilleures intentions dans le cours des siècles. Mais, reconnaissons-le, lorsque les circonstances lui permirent de fixer son attention sur les besoins locaux, l'administration communale n'agissait pas toujours avec un véritable esprit de discernement, avec ordre. Le jugement systématique faisait absolument défaut. Pas d'unité de vues, ni dans la conception des projets, ni dans leur exécution.

L'autorité, pour accomplir les œuvres de voirie, recourra tantôt à des ouvriers sans travail qu'elle paiera en nature, tantôt à des condamnés. Ainsi obligerait-elle, en 1531, les séditionnaires Rivageois, à réparer et à poursuivre la « chaussée » Sainte-Marguerite jusqu'à une lieue de la ville (2). Au siècle précédent, le prince Jean de Heinsbergh avait usé d'un procédé semblable pour la réédification du portail de son Palais. Les auteurs de la conspiration fomentée à Maestricht l'an 1449 contre sa personne, ou plutôt ceux qui s'efforcèrent de les soustraire à la justice, furent condamnés à fournir une somme globale de 2,000 fl. du Rhin, destinée à la construction du portail susdit (3).

Ajoutons que l'ère des **subventions industrielles** pour restauration des chemins était inaugurée sous l'ancien régime. Au XVII^e siècle, les maîtres des dépôts de houille, lesquels dépôts s'échelonnaient le long du quai Saint-Léonard, étaient forcés « de réparer le quai gasté par les charriages des houilles » (4).

La Cité recourait encore, pour l'exécution des travaux de voirie, au mode de **subsides** soit en argent, soit en matériaux, en pavés, par exemple. Moyennant cette intervention communale, les habitants du quartier ou de la rue intéressée, étaient tenus de se charger de la main-d'œuvre (5). Afin de se procurer l'argent nécessaire à l'entretien, à la reconstruction de certains ponts ou à d'autres travaux publics sur une rivière, la Ville tentait parfois d'établir un droit de péage, mais l'assentiment du prince était nécessaire et difficilement obtenu (6). A l'occasion, elle concluait un emprunt provisoire.

Un autre procédé usité de temps en temps, c'était la **corvée**. Les administrateurs communaux ne l'employaient guère que pour des travaux considérables, d'une urgence reconnue. Ils s'en servirent en 1643, pour l'enlèvement des débris du pont des Arches qui venait d'être renversé par une terrible crue de la Meuse (7). Les habitants des trente-deux paroisses furent successivement convoqués pour effectuer ce déblaiement. On se servit de la corvée encore en 1675 pour la réfection des remparts de Sainte-Walburge. Elle fut utilisée même au

(1) *RCC*, 1547, 29 nov. *Cartul. de la Cité*.

(2) *Man.* 1015, f. 190 v°, BUL. — BOUILLE, t. II, p. 320.

(3) ADRIEN D'OUDEBOSCH. — JEAN DE STAVELOT, pp. 603-605. — CORNEILLE DE ZANTFLIET, dans *Amp. C.*, t. V, c. 460.

(4) *RCC*, r. 1676-1678, f. 266 v° ; r. 1678-1680, f. 95.

(5) *Ibid.*, r. 1585-1586, f. 240 v° et 243.

(6) *Ibid.*, r. 1619-1623, f. 126.

(7) *Ibid.*, r. 1640-1643, f. 344 v°, 348.

milieu du XVIII^e siècle pour la construction du quai de Fragnée (1).

La corvée était, en temps normal, plus fréquemment usitée quant aux ouvrages concernant les voies situées en dehors des portes de la ville, auxquels travaux devaient s'attacher les habitants du faubourg et des communes environnantes. C'est pourquoi, le 10 octobre 1626, le Conseil de la Cité ordonna « aux surcéants du pont d'Amercéeur », de se tenir prêt, avec « chevaux, chars, charettes, harnas, picques, haweaz, trivelles, picquets », pour se livrer, par corvée, à la réparation des chemins, fossés, digues et abords du quartier (2).

La journée de corvée commençait d'ordinaire à 6 heures du matin, et finissait à 6 heures du soir. Il n'y avait point obligation de se rendre en personne à ce travail commun. La corvée pouvait être rachetée à prix d'argent (3). Un recès du Conseil de la Cité, du 9 septembre 1645, qui exigeait des corvées de la part des habitants des faubourgs, franchises et banlieue, pour « la réparation des chaussées hors des portes de la ville » nous fixe sur les conditions de ce rachat :

« Tous censiers (fermiers) et autres qui ont un char ou chariot dit hosta, seront obligés de donner chacun 4 florins de Brabant une fois.

» Ceux qui ont une simple charette, 2 florins Brabant une fois.

» Et tous les autres bourgeois et surcéants des faubourgs, franchise et banlieue, auront à payer 8 patars une fois ès mains des pasteurs et mambours des paroiches, pour, l'argent en provenant être mis ès mains d'Englebert de Chasteau, à ce commis, et appliquées aux réparations hors des portes tant seulement (4). »

En général, les travaux notables, d'ordre interne, qu'elle avait à son actif, la Cité les réalisa elle-même, en régie ou par voie d'adjudication. Pour nous borner ici au XVI^e et au XVII^e siècle, nous signalerons l'accomplissement des œuvres d'utilité publique suivantes : la Halle aux Viandes qui fut bâtie dans la première moitié du XVI^e siècle, peu après la mort d'Erard de La Marck. A son érection, succéda, là tout près, l'établissement des quais de la Goffe, de la Batte et de Maestricht, où auparavant, les flots de la Meuse baignaient les propriétés riveraines. Indiquons encore la construction, sur le second de ces quais, du monument dit de la Douane, précieux pour le commerce, l'érection aussi de quelques ponts secondaires et particulièrement d'un nouveau pont des Arches, en 1653, suivie de l'ouverture des quais Sur-Meuse et de la Ribué, en 1658, d'une rectification du cours du fleuve, avec élargissement du quai des Pêcheurs, suivie également, plus tard, de la création des quais Saint-Léonard et de Coronmeuse, etc.

IV. — Plans d'alignement. — Agents communaux de la voirie. — Voies excentriques. — Droits de barrière.

Quelque sérieux qu'eussent été ces ouvrages d'art, quoique les voies de communication les plus fréquentées

fussent relativement dans un état convenable, on n'en est pas moins en droit de reprocher aux vieux administrateurs liégeois leur manque de système régulier dans l'amélioration de ces voies.

Il est un autre grief à formuler contre eux. Sauf en ce qui concerne la création et l'appropriation des quais signalés dont le tracé apparaissait en ville tout indiqué par le cours de la Meuse, le Conseil de la Cité ne suivait et n'avait adopté aucun plan d'alignement d'ensemble, même quant aux rues prises isolément. Si, l'an 1650, le Conseil décida de « redresser les chaussées Sainte-Marguerite et Saint-Gilles », il ne s'agissait là que d'une rectification partielle des chemins, de la mise au point du pavage (1).

Un sinistre événement, terrible dans ses effets, vint bientôt engager les chefs communaux, mieux avisés, à suivre, pour le tracé de certaines rues, de bons plans d'alignement. Le 2 juin 1691, le maréchal français de Boufflers, s'étant emparé des hauteurs de la Chartreuse, fit subir, au centre de la ville et au quartier d'Outre-Meuse, le violent bombardement dont, en la *Première Partie*, nous avons énuméré les affreux ravages.

En raison de la centralisation des pouvoirs imposée par le règlement général du 28 novembre 1684, le prince lui-même, cette fois, de concert avec la Cité d'ailleurs, prit des mesures pour faire disparaître le tableau navrant de la dévastation. Il s'efforça de profiter de ce désastre pour le faire tourner finalement à l'embellissement de la ville. Dix-sept jours après le bombardement, Jean-Louis d'Elderen, par un mandement spécial, défendit de rebâtir, en des endroits déterminés, les maisons ruinées. Les bourgmestres devaient laisser examiner par des experts maîtres maçons, architectes plutôt, les maisons incendiées et dresser des plans d'alignement bien conçus pour la reconstruction des habitations (2). Ces plans ayant été élaborés, le chef de l'Etat leva, le 9 juillet, sa défense du 25 juin. Il permit de rebâtir, selon de nouveaux tracés, et en suivant des règles architecturales que nous faisons connaître au chapitre IV, *Police des rues*. Les plans-types avaient été mis à la disposition des intéressés dans la chancellerie du prince, comme au grand greffe de la Cité (3).

Beaucoup de fonds de maisons frappées par les boulets rouges du maréchal de Boufflers ont été acquis par la Cité, après expertise minutieuse et estimation faite de commun accord, là où il y avait lieu à élargissement de rue. Les parties de ces fonds non destinées à donner plus de largeur à la voie, étaient livrées aux enchères par la Ville. En raison de sa détresse financière, l'administration ne versait pas le capital représentant la valeur des maisons expropriées, mais réduisait ce capital en rentes au taux de 5 % (4).

On l'a vu, des maîtres maçons ou des architectes particuliers avaient reçu la mission d'experts en ces circonstances. La Cité n'aurait pu préposer à cette tâche l'un de ses fonctionnaires, pour la bonne raison qu'elle n'avait à son service aucun spécialiste. Vainement objecterait-on que, dès l'an 1507, la Modération de la Paix de Saint-Jacques avait institué deux maîtres experts appelés **baumeisters** — littéralement « maîtres des bâti-

(1) RCC, r. 1748-1750, f. 74 v°.

(2) *Ibid.*, r. 1626-1627, f. 33.

(3) C'est, au fond, ce qui se passe encore de nos jours dans les communes rurales, en exécution de l'art. 14 de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux. En cas d'insuffisance des ressources ordinaires, il est pourvu, chaque année, à l'entretien de ces chemins au moyen de prestation de journées d'hommes, de chevaux, de bêtes de somme, de trait ou de selle. La Députation permanente fixe annuellement la valeur en argent de la journée. Seulement, au lieu de *corvée*, on emploie maintenant le terme *prestation en nature*.

(4) RCC, r. 1644-1646, f. 34 v°.

(1) RCC, r. 1649-1653, f. 146.

(2) CP, *Dépêches*, r. 1684-1733, f. 129.

(3) CP, *Dép.*, r. 1684-1733, f. 176, 24 avril 1602.

(4) *Ibid.*, f. 146.

ments ». Leur besogne n'avait nullement trait à l'amélioration des rues et places publiques, ni même à l'entretien des édifices communaux. Ils avaient à veiller au bon état des fortifications et des engins militaires (1). Peu à peu, cependant, ils durent s'occuper d'ouvrages civils. L'un de ces emplois, — détail nullement connu — fut rempli par le célèbre Lambert Lombard. A cette époque, le nombre des *baumeisters* s'était multiplié et la fonction même semblait être devenue synonyme de « sinécure ». Aussi, après la mort de Lombard, le Conseil de la Cité prit la résolution, le 24 mars 1567, de ne pas le remplacer (2). L'année suivante, les commissaires de la Cité ayant témoigné le désir de voir supprimer une série de traitements d'agents superflus, le Conseil sur l'avis des métiers (3), maintint un seul *baumeister* « à titre précaire » (4). Le nom pourtant ne tomba point dans l'oubli chez nous. Environ un siècle plus tard, la qualification de *baumeister* figurait à nouveau dans la nomenclature des employés communaux. Le 22 juillet 1676, le Conseil de la Cité conféra l'office susdit au capitaine Lahaye (5); mais cet office avait singulièrement déchu. Le *baumeister* se trouvait être désormais un commis subalterne, un simple surveillant.

C'est une caractéristique de l'administration liégeoise de ce XVII^e siècle : le Conseil de la Cité procédait alors à la nomination d'un « aulnier » ou mesureur de drap dit de la Cité (6); il décernait des commissions de « plombier de la Cité » (7), de « batteur et forbisser de cuivres de la Cité » (8), de « chirurgien » (9), voire de « pâtissier » et « cuisinier de la Cité » (10). Dès lors également, la Ville avait son *syndic* ou directeur du contentieux (11). Néanmoins, elle n'avait à son service ni architecte atitré, ni ingénieur, ni directeur de la voirie.

Au siècle suivant seulement, l'administration reconnaîtra la nécessité de s'attacher des fonctionnaires techniques. Les difficultés de voirie qu'elle eut à surmonter après le bombardement de l'an 1691, lui avaient dessillé les yeux. La construction de l'Hôtel-de-ville, le développement intensif du commerce, les manifestations générales des particuliers tendant à l'embellissement de la cité, lui firent mieux saisir les lacunes existant dans son personnel administratif. Le 10 octobre 1735, le Conseil octroya à un spécialiste liégeois, P. Carpentier, le titre d'« architecte-directeur et expert sermenté sans gages de la Cité ». Peu après, il créa un vrai « architecte de la Ville », « sans gages » également. Celui-ci avait nom, Jean-Gérard-Joseph Leroy ; il occupa le poste de longues années durant (12). Lors de sa nomination, il avait été entendu qu'il ne pourrait entreprendre aucun travail « ni faire aucun devoir sans ordre du Conseil ou ordre direct des bourgmestres régents ».

A côté de lui, existait un « *baumeister* de la cité » qui, cette fois, était bel et bien l'inspecteur des travaux de la ville. Occupé, en 1736, par Beudoy (13), cet emploi

échut ensuite à Barthélemy-Léonard Defresne qui donna sa démission le 12 mars 1753 (1).

L'architecte de la Ville était chargé de la confection des plans des travaux publics et de dresser les devis et cahier des charges des adjudications, tandis que le *baumeister* avait alors pour mission d'inspecter et de conduire, au besoin, les ouvrages de voirie, de veiller aussi au bon état des bâtiments communaux.

Au fond, si l'administration locale du XVIII^e siècle se montrait économe des deniers publics, elle n'était ennemie que des prodigalités et des malversations. Nourrissant des idées de légitime ambition, elle visait à rendre Liège digne de son titre de capitale, par l'ampleur et la rectitude de ses voies principales, par des embellissements divers. Elle tendait aussi ses efforts à faciliter le développement du commerce et de l'industrie en multipliant et en améliorant de toutes parts les **routes qui convergeaient vers notre cité**.

En effet, la sphère d'influence du Conseil communal liégeois s'étendait, nous l'avons montré, en dehors du territoire urbain et des faubourgs.

C'est à raison de la juridiction dont jouissait la Cité dans la banlieue que, sous l'ancien régime les empiètements sur la voirie commis à Vottem, par exemple, ressortaient au Conseil liégeois (2). C'est pour le même motif que, dès le XVII^e siècle, la Ville affectait le revenu de la gabelle des houilles, dite du Haut-Thier à la réparation des chaussées des environs de Liège et que, de ce chef, nos bourgmestres traitaient avec les entrepreneurs de ces réparations (3).

La lourde tâche d'établir, de redresser ou d'élargir ces routes incombait naturellement aux Etats, mais l'intervention communale y jouait un grand rôle. Quand, en 1717, le prince Joseph-Clément de Bavière, au nom des Etats, décréta l'ouverture ou plutôt la rectification de la route de Liège à Chaudfontaine par Grivegnée et Chênée, la Députation des Etats demanda que les frais de réparation fussent supportés par les communes riveraines ; toutefois, en 1750, lorsque le mauvais état de la route exigea des appropriations, le Conseil de la Cité déclara, que, depuis l'établissement d'une barrière, elles rentraient dans les attributions des Etats (4), bénéficiaires de cette barrière.

Le plus souvent, cependant, l'entretien de voies excentriques importantes, voire leur établissement, se faisaient moitié sur la caisse des Etats, moitié sur celle de la Cité. De la sorte en fut-il pour le quai de Fragnée jusqu'à la fin de l'ancien régime (5). Vers le milieu du XVIII^e siècle, on avait reconnu la haute utilité, tant pour protéger la rive gauche contre les inondations que pour faciliter le charriage, de dresser le long de la Meuse également, un quai de Tilleur à Jemeppe. Ce fut de commun accord entre la Cité et les Etats que ce travail s'effectua et que les dépenses, au total de 18,705 fr., furent soldées par les deux parties, chacune pour moitié (6).

(1) CPL, t. II, p. 318.

(2) RCC, r. 1566-1568, f. 87 v°.

(3) *Ibid.*, f. 212 v°.

(4) *Ibid.*, r. 1568-1570, f. 200 v° et 202 v°.

(5) *Ibid.*, r. 1676-1678, f. 299 v°.

(6) *Ibid.*, r. 1619-1623, f. 433.

(7) *Ibid.*, f. 90.

(8) *Ibid.*, f. 627.

(9) *Ibid.*, r. 1676-1678.

(10) *Ibid.*, r. 1619-1623, f. 405.

(11) *Ibid.*, r. 1640-1643, f. 56 v°.

(12) *Ibid.*, r. 1735-1738, f. 235 ; r. 1748-1750, f. 37 ; r. 1753-1755, f. 192 v°.

(13) *Ibid.*, r. 1735-1738, f. 46.

(1) RCC, r. 1752-1753, f. 200.

Ce Léonard Defresne était un « maître-maçon » qu'on voit, en 1744, entreprendre divers travaux pour l'érection de l'aile du Palais dite « hôtel des Etats ».

(2) RCC, r. 1761-1765, f. 209.

(3) *Ibid.*, r. 1658-1662, f. 67.

(4) RCC, r. 1750, f. 15.

(5) *Ibid.*, r. 1778 ; — CC, exercice 1777-1778.

(6) RCC, r. 1753, 7 mai ; r. 1755-1756, f. 108 v°, 111, 113 v°, 125 v°, 250 v°. — La Cité avait nommé un inspecteur de ces travaux aux gages de 22 florins par mois. (RCC, r. 1755-1756, f. 250 v°.)

L'autorité se couvrait elle-même de ses débours, par l'établissement d'une barrière dont l'octroi appartenait au prince seul. En l'occurrence, le **droit de barrière** fut accordé en 1756 ⁽¹⁾. Trois années auparavant, la Ville encore ayant avancé l'argent nécessaire à la construction de la voie de Saint-Nicolas à Tilleur, avait reçu un autre droit de barrière à percevoir sur ce tronçon de route ⁽²⁾.

Ce n'était nullement une innovation proprement dite que ces droits de barrière ou de demi-barrière, en ce qui concerne la voirie extra-urbaine intéressant l'administration de la cité. Le XVII^e siècle en avait connu au Thier-à-Liège, notamment.

Octroi similaire fut délivré par le prince, lorsque, en 1782, les Etats et la Cité encore s'entendirent pour entreprendre la section de la route allant de Jemeppe à Flémalle ⁽³⁾. On remarquera combien l'intervention de la Cité s'étendait loin.

C'est la Cité encore et elle seule qui, dès 1735, entreprendra la construction ou le redressement de la chaussée de Sainte-Marguerite à Bierset ; c'est elle de même qui l'entretiendra. Il était juste que seule également elle jouit du produit d'un droit de barrière établi à cette fin. Dans ces conditions, les habitants de Voroux-Goreux, de Roloux, etc., sollicitèrent de la Cité toujours, le prolongement de la chaussée de Bierset ⁽⁴⁾ en leur faveur.

L'activité administrative de la municipalité liégeoise se répandait plus loin encore. Ainsi la Cité de 1756 à 1760, avisa aux mesures à prendre, même par voie d'emprise, pour l'érection d'une chaussée entre Fexhe-Slins et Tongres ⁽⁵⁾.

La Ville manifesta son action, vers le même temps, sur la rive droite de la Meuse, par l'établissement d'une route entre Cornillon et Jupille. Elle, en effet, à la demande de la dernière commune, a permis à celle-ci de réaliser la route dont il s'agit, comme nous l'établissons à la rubrique *Jupille*. Elle aussi a, par son syndic, procédé aux formalités nécessaires aux emprises de terrain. Et lorsque Jupille obtint du prince Velbruck la perception d'une *demi-tolle* ou demi-barrière, le Conseil de la Cité consentit à ce que la commune voisine exposât aux enchères l'entreprise de cette perception ⁽⁶⁾ ; mais il stipula comme restriction que toutes les contraventions y relatives seraient soumises à son jugement. Telle est l'origine de la barrière qui a été maintenue la dernière en notre province jusqu'en 1918.

Par son intervention en la matière, dans la banlieue, la Cité donnait une preuve péremptoire de sage et saine administration, bien que, directement, elle n'en retirât aucun profit. De la sorte, Liège consacrait annuellement, au dernier quart du XVIII^e siècle, plus de 2,500 florins pour l'amélioration des chaussées, c'est-à-dire pour les communications extra-urbaines.

V. — Rectifications des rues à l'intérieur de la ville. — Plans d'embellissement. — Emprises.

Depuis quelque temps, la Cité mettait plus de zèle encore dans l'embellissement et la rectification des rues de la cité même.

Au XVIII^e siècle, nous l'avons noté, la circulation publique avait pris une animation très accentuée. Les plus graves entraves que rencontrait le charriage en la cité résidaient dans les étroits arvaux ou arcades qui formaient l'entrée d'un grand nombre de rues. Quelques-uns ont survécu : rue des Aveugles, rue Beaugard, Porte-aux-Oies (maintenant rue des Prés), rue Roture, etc.

Les administrateurs liégeois finirent par s'émouvoir de la situation. Après avoir fait face aux plus pressantes réparations de voirie qu'avait nécessitées le bombardement de l'an 1691, puis aux frais de construction du nouvel Hôtel-de-ville, ils entreprirent de 1733 à 1739 la démolition d'une série de ces arcades qui avaient eu leur utilité au moyen âge, mais qui finirent par gêner considérablement le mouvement des relations commerciales. L'édilité fit successivement abattre les *arvaux* Sainte-Croix, de l'entrée de la rue Sainte-Ursule vers le Marché, de la rue Sœurs-de-Hasque, du pont de Torrent, du pont Saint-Nicolas, à l'extrémité de la Chaussée des Prés, etc.

Certaines de ces démolitions et les élargissements qui s'ensuivirent ne se firent pas sans provoquer des résistances de la part de propriétaires adjacents à ces arcades. C'est évidemment pour mettre la Cité à même de poursuivre sa tâche bienfaisante que le prince Georges-Louis de Berghes porta, les 24 août et 30 octobre 1735, des ordonnances renouvelant et amplifiant celle du 4 mars 1717 relative aux **expropriations pour cause d'utilité publique**. Georges-Louis y déclare que, dans l'emprise des maisons ou fonds, « on ne doit avoir égard au prix auquel les fonds et maisons auront ci-devant été rendues ou vendues, ni à aucuns dommages ou intérêts, mais précisément à la valeur actuelle des fonds et maisons ». Il ajoutait toutefois que les experts doivent « avoir les égards convenables à la situation des lieux plus ou moins commerçants ou autrement avantageux, en estimant chaque pied de fonds suivant la dite situation, sans néanmoins faire aucune attention au commerce personnel ». Le chef de l'État interdisait tout recours aux tribunaux contre l'occupation des biens, mais permettait seulement aux particuliers d'aller en appel contre l'évaluation de leurs immeubles expropriés ⁽¹⁾.

Fort de ces dispositions de l'autorité centrale, le Conseil de la Cité désirait ardemment poursuivre l'**œuvre d'amélioration de la ville**, dans ses voies de communication, mais il rencontrait un obstacle insurmontable : l'état obéré des finances communales. Le 3 septembre 1749, le Conseil en était encore à déclarer vouloir « parvenir *en son temps*, à l'élargissement des rues pour l'embellissement de la Cité ». Faute de mieux, il se borna à quelques emprises tout isolées : rues Sœurs-de-Hasque, Pont Saint-Nicolas, des Mineurs, Féronstrée, sur la Batte, là où ces voies subissaient un rétrécissement extrême ⁽²⁾. Dans l'ensemble, les riantes perspec-

(1) RCC, r. 1755-1756, f. 230 v^o, 252 v^o. — On trouve à ces pages d'intéressants renseignements comparatifs sur les conditions des adjudications de travaux de quais à cette époque et sur la façon dont on battait pilotis.

(2) *Ibid.*, r. 1752-1753, f. 100 v^o et 101 v^o.

(3) *Ibid.*, r. 1780-1783, f. 107 v^o.

(4) *Ibid.*, r. 1759-1761, f. 40 v^o.

(5) *Ibid.*, 19 mars 1756 ; r. 1759-1761, f. 123 v^o.

(6) *Ibid.*, r. 1771-1774, f. 169.

(1) CP. Prot., r. 1734-1736. — EL, Grand Greffe, Mandements, r. 1724-1730. — RE, t. III, p. 18. — ROP, s. 3, t. I, p. 686. — V. aussi ROP, s. 3, t. II, p. 567 ; — RCC, r. 1768-1771, f. 38 v^o et 53.

(2) RCC, r. 1748-1750, f. 129 ; 4 janvier 1758, etc.

tives de l'autorité municipale du temps s'évanouirent comme celles de ses successeurs.

Si misérables étaient les ressources en 1773 encore que, après avoir porté le traitement annuel du baumeister, de 460 fl. à 600 (1), le Conseil déclara « anéantir la place d'architecte de la cité vacquante par la mort de M. Le-roy, comme étant un emploi inutile à la Ville! » Par la même occasion, il chargea de cette mission « le baumeister Drion et ses successeurs ». Moyennant une nouvelle augmentation des appointements de 140 fl. par an, les baumeisters avaient à « faire à leurs frais, tous les plans, profils, et rendre tous devoirs incombant à un architecte (2) ». Pouvait-on, cependant, attendre d'un simple inspecteur des travaux qu'il dotât la ville d'un plan général d'améliorations et d'appropriations de la cité?

Qu'importait, à la vérité, l'absence d'architecte, puisque la Ville n'avait pas un liard dans sa caisse pour effectuer le moindre ouvrage public! L'on s'explique aisément, dès lors, les défenses intimées au corps délibérant communal, le 16 septembre 1771, par le prince Charles d'Oultremont et, le 27 avril 1774, par le prince Velbruck, « de faire dans l'état actuel des finances de la Cité, aucune dépense ultérieure extraordinaire en embellissement et ce jusqu'à ce que tous les ouvrages de nécessité urgente soient entièrement achevés sous peine d'en répondre en propre et privé nom » (3).

Le prince Velbruck fonda, en 1779, la Société d'Emulation. Celle-ci allait tenter de faire sentir sa salutaire influence sur la condition topographique de la Ville. L'année même de son institution, cette société ouvrit un concours ayant pour objet un plan de création d'une place publique entre ce qui forme maintenant la place de la République française et la Meuse d'une part, la place du Roi Albert et l'église Saint-Denis de l'autre (4).

Ce concours suscita la production de maints projets (5). Le peintre et graveur Dreppe, auteur du mémoire ayant pour devise : *Senatus populusque Romanus* obtint l'accessit. H. Ophoven participa aussi à ce concours (6). Le prix, d'une valeur de dix louis ou 200 francs fut décerné au plan de l'architecte Renoz, qui portait comme suscription : *Sans charger le peuple*. La Société d'Emulation fit imprimer, l'an 1781, le mémoire de Renoz avec le plan annexe (7). Cette publication fit surgir une réponse anonyme (8), où l'auteur s'efforce d'établir que l'architecte Renoz n'a pas rempli les conditions du programme. Quoi qu'il en soit, il résulte à l'évidence des éléments fournis par le contradicteur de Renoz qu'il n'aurait fallu aucunement innover en matière d'impôts, ni surcharger le contribuable pour mettre la Cité à même de changer la face des choses dans la condition des rues et donner corps aux intentions d'embellissements si souvent manifestées par le Conseil.

VI. — Plans généraux d'alignement et autres plans officiels.

Ce qu'il eût fallu posséder avant tout, c'était un projet général qui déterminât non seulement l'état du moment, mais les diverses améliorations de voirie dont la Ville était susceptible. Dans son mémoire, Renoz en exposait la nécessité :

« On est plein des sentiments d'admiration et de reconnaissance que doit exciter dans l'âme de tout Liégeois le civisme éclairé qui a dicté le programme, qui a inspiré le choix d'un sujet d'une utilité si générale et qui a suppléé la dépense occasionnée par ce sujet ; mais il eût été à désirer, sans doute, que le plan déposé, loin d'être borné au quartier de l'île, eût été étendu à l'universalité de la ville... Il eût été à désirer encore que le sujet proposé par cette société patriotique eût embrassé toutes les rectifications, corrections, embellissements, communications, agréments à faire ou à donner à la ville en général, les principaux édifices publics subsistants tels qu'ils sont. »

A cet égard, la Cité avait été au devant des vœux exprimés par Renoz. Dès avant la fondation de la Société d'Emulation, l'édilité chargea un autre architecte liégeois, Barthélemy Digneffe (1), d'élaborer un plan d'ensemble de la ville ayant pour objet la rectification, l'élargissement, l'embellissement des rues et des places. Ce plan fut présenté le 18 septembre 1779 au Conseil de la Cité, qui se plut à féliciter l'auteur et à lui octroyer une indemnité de trente louis. L'œuvre était destinée à servir « de direction dans les réparations et élargissements à faire et donner à l'avenir dans la ville de Liège (2). » Selon la volonté exprimée par le Conseil, le plan Digneffe devait être placé dans sa salle aux délibérations ; mais le prince Velbruck, ayant désiré en avoir communication, le garda assez longtemps. Il le conservait encore, quand, le 5 février 1781, le Conseil de la Cité donna mission aux bourgmestres régents de se rendre près du prince en vue de rentrer en possession du plan (3), ce qui se fit.

Afin d'en obtenir un certain nombre de copies, l'Administration communale, le 14 septembre 1781, chargea l'artiste liégeois Louis Dreppe, de reproduire par la gravure au prix de dix louis, soit 200 fr., le plan de Digneffe, à condition qu'il en remettrait un exemplaire à chacun des bourgmestres et des membres du Conseil (4). Avant d'avoir abordé le travail, Dreppe passa de vie à trépas. En ces circonstances, la Cité fit reprendre le plan original le 18 mars 1782 (5) et n'en parla plus.

Nicolas Bassenge, qui a eu connaissance du dessin, écrivait en 1806 qu'il « méritait l'attention et la reconnaissance de ses concitoyens ». Bassenge laissait pressentir que, dès lors, le plan avait disparu. Malgré les recherches les plus persévérantes et les plus minutieuses, on n'est point parvenu à le retrouver.

C'est profondément regrettable, car, ce plan n'eût-il eu qu'un caractère purement officieux, de simple direction, il eût empêché la Cité de commettre de lourdes fautes. De fortes dépenses ont dû être faites en vue de réparer les conceptions boiteuses qui ont été le résultat de l'absence de cette vue d'ensemble (6).

(1) RCC, t. 1771-1774, f. 215.

(2) *Ibid.*, t. 1775-1777, f. 9 v°.

(3) Mandement du 27 avril 1774, en placard, pp. 7-8.

(4) Un Mémoire in-4° fut publié (à Liège, imprimerie de la Société), en 1779, qui développait minutieusement l'objet du concours.

(5) Liège, J.-J. Tutot, in-4°.

(6) Le 3 septembre 1781, le Conseil de la Cité, voulant, sans doute, consoler Ophoven de n'avoir pas obtenu de distinction, lui accorda quatre louis « pour les plans présentés à la Société d'Emulation ».

(7) Nous connaissons un mémoire manuscrit dont l'auteur anonyme suggérait la suppression du biéz « passant du Pont-d'Île à celui de Torrent » près de la rue de l'Étuve et son remplacement par un autre « perpendiculaire à la rue du Pont-d'Avroy ».

(8) Observations sur les Notes relatives au plan d'une place publique. — Liège, 1781, in-4° de 8 pp.

(1) REMONT, Notice sur B. Digneffe, architecte, BIAL, t. XVI.

(2) RCC, t. 1778-1780, f. 138.

(3) *Ibid.*, t. 1780-1783, f. 36.

(4) *Ibid.*, f. 86.

(5) *Ibid.*, f. 91.

(6) Les esprits sérieux se rendaient compte des conséquences fâcheuses de pareille lacune. Espérant y remédier, la Société d'Emulation mit au concours en 1785, la question suivante : « Quels sont, en général, les ou-

Aucun plan général ne vint remplacer celui de Di-gneffe sous le régime princier. La période qui suivit les événements de 1789, loin de faciliter la tâche de transformation de la ville, lui légua de multiples embarras : finances nulles, édifices dégradés, pavage détruit partout, ports et quais tombant en ruines, etc. Telles sont les difficultés auxquelles eut à faire face la municipalité, sous la République et sous l'Empire.

Le plan de la ville de 1812. — Cependant, dès l'empire même, Liège fut dotée d'un plan beaucoup plus précis que tous ceux dont on connaissait l'existence, plan dont le tracé avait été précédé d'un levé général de la ville. Voici dans quelles conditions, il vit le jour.

La loi du 16 septembre 1807, suivie d'un décret impérial du 27 juillet 1808, avait ordonné que, dans les villes, les alignements pour l'ouverture de rues nouvelles et pour l'élargissement des anciennes se feraient conformément à des plans généraux, qu'elles devaient dresser et faire approuver par l'autorité supérieure. Le gouvernement napoléonien attachait la plus grande importance à l'exécution de cette prescription, qui fut complétée et expliquée par de nombreuses décisions postérieures.

Le 1^{er} septembre 1808, le préfet Micoud d'Umons, publia une circulaire pressante, adressée aux maires des villes, pour les inviter à faire lever le plan général de leur ville respective (1).

« Toutes les rues », portait cette circulaire, « y seront présentées. On y indiquera par une échelle métrique leur largeur actuelle, celle qu'il convient de leur donner et l'alignement à régler, y désignera les rues à percer, leur direction, leur largeur, les bâtiments qu'il faudra détruire. A chaque plan sera joint un rapport du géomètre qui l'expliquera, et vous me l'adresserez avec votre avis et la délibération du Conseil municipal. »

Le préfet insistait pour que le travail fût promptement mis à l'étude en notre cité. A la fin de l'année suivante, rien n'était réalisé, quoique le chef du département eût rappelé l'affaire au maire Bailly le 15 mai et le 5 octobre 1809. Entretemps, le préfet lui-même s'était adressé officieusement au géomètre Carron, mais l'impossibilité pour ce dernier de remplir les obligations qui lui auraient incombé fut bientôt reconnue. Bailly chargea de ce travail les géomètres du cadastre. Ces agents s'engagèrent le 12 février 1810 à lever le plan de la ville *intra muros* sur échelle d'un millimètre par mètre moyennant une somme de sept mille francs. Le plan serait développé par arrondissement de police et chacun de ces arrondissements en autant « de sections qu'il faudra », spécifiait la soumission, « pour être contenu dans une feuille de papier grand aigle dont il sera formé un atlas, en tête duquel se trouvera un tableau d'assemblage ou plan général réduit sur l'échelle d'un à cinq mille ». Les géomètres déclaraient être à même de terminer toutes les opérations dans un délai de dix mois.

Cette soumission, acceptée par le Conseil municipal le 28 février 1810, reçut l'approbation préfectorale le 5

mars (1). Plus d'une année s'étant de nouveau écoulée dans l'expectative, le ministre de l'intérieur pressa de-rechef le préfet de faire confectionner le plan général, à quoi Micoud d'Umons répondit le 14 décembre 1811 : « Le maire de Liège m'annonce que le plan sera mis au net incessamment et soumis ensuite à l'approbation du Conseil municipal (2). »

Le Conseil avait voté les fonds nécessaires, et le plan fut, en effet, soumis en 1812 à l'examen d'une commission spéciale nommée par la Ville (3). Entretemps succédèrent une série de dépêches ministérielles donnant des instructions complémentaires (4) et réitérant les instances pour le prompt achèvement du plan. Ces instances restèrent vaines. Sur de nouvelles réclamations du préfet, le maire expliqua, le 18 octobre 1813, que deux des principaux membres de la Commission ne pourraient se livrer à l'examen demandé que « dans quelques mois ». Le préfet exigea alors du chef de la municipalité qu'il lui rendît compte chaque semaine du degré d'avancement des opérations de la Commission. Intentionnellement, ces opérations traînèrent en longueur. On s'attendait à la chute du régime napoléonien.

En fait, le plan général était pleinement établi, puisqu'il est conservé en sa presque totalité dans le cabinet de M. Pol De Bruyne, ingénieur chef du service général des travaux de la Ville. Le levé porte effectivement sur toute la ville *intra muros*. Il servit à dresser un plan d'assemblage au 1/3000^e et des plans de détail au 1/1000^e. Un original du premier, conservé à la Bibliothèque de l'Université, a été reproduit à plusieurs exemplaires en 1922, par le service général des travaux de la Ville. Les plans de détail sont au nombre de 17, dont six feuilles pour le quartier du Nord, trois pour celui de l'Ouest, cinq pour celui du Sud et trois pour celui de l'Est. Seize de ces feuilles d'un dessin très soigné existent en parfait état. Seule la feuille 1^{re} du quartier du Sud fait défaut ; elle comprend toute la partie du quartier de l'Île située entre la boucle du canal de la Sauvenière et les rues Hazinelle, Bonne-Fortune et Sœurs-de-Hasque (5).

Les auteurs du plan levé s'étaient abstenus soigneusement d'indiquer les transformations, alignements, élargissements de rues, créations de voies nouvelles, etc., à envisager. L'exécution de semblable travail sous l'ancien régime était à souhaiter. On n'aurait point eu à le soumettre officiellement à l'approbation du pouvoir supérieur. Ce n'eût été qu'un projet destiné à imprimer une direction d'ensemble aux ouvrages de l'avenir (6).

La situation fut changée à partir de l'Empire. Les plans généraux qu'exigeait alors le gouvernement de-

(1) AP, r. 415 D, n° 151.

(2) *Ibid.*, Liasses Voirie, Alignement.

(3) Cette commission était composée de MM. Hébert, ingénieur des ponts et chaussées, Dukers, fils, architecte, Vivroux, id. de la Ville, et Collinet, inspecteur vérificateur du cadastre.

(4) En dates des 29 octobre 1812, 17 juillet et 17 août 1813.

(5) Des doubles de certaines de ces feuilles se trouvent à la Bibliothèque centrale, rue des Chiroux. Ils proviennent, paraît-il, de la collection du capitaine Dejardin.

Ajoutons qu'un plan géométrique de la ville, tracé sous l'Empire aussi, a été adjugé à la vente de gravures (salle Gothier), le 25 novembre 1919. Ses proportions sont minimes. Il a été acquis par la BUL.

(6) Très intelligemment, M. l'ingénieur en chef des travaux De Bruyne a reporté sur un double du plan de 1923, les diverses modifications apportées, depuis l'an 1800, par la série de travaux d'assainissement. Des teintes différentes indiquent 1° les terrains qui ont été empris en raison de ces travaux, 2° ceux qui devront l'être ultérieurement, 3° les modifications apportées dans les cours d'eau par suite de ces mêmes travaux.

Ces indications ont été produites d'après les plans officiels ayant servi de bases aux diverses transformations. Les plans ainsi tracés sont appelés à rendre de réels services.

vrages nécessaires ou utiles à faire aux rues de la ville de Liège, en désignant par gradation, celles qui méritent la préférence, soit pour l'avantage du commerce, soit pour la commodité des citoyens, et principalement quels seraient les moyens de subvenir successivement aux frais de l'exécution. » Le prix fut décerné à M. Lucion, mais le problème n'en demeura pas moins sans solution réelle.

(1) MA, *réglme français*, n° 456.

vaient être soumis à son approbation. Or, l'adoption par l'autorité centrale de semblables plans eût lié la Ville autant que les particuliers. Elle l'aurait obligée à la réalisation, si onéreuse fût-elle, de toutes ces améliorations de voirie dans un délai trop court par rapport à ses ressources financières. Voilà pourquoi on se garda sous l'Empire de faire le tableau de tous les travaux en perspective et pourquoi pareil plan n'a point été effectué sous les gouvernements suivants et jusqu'à nos jours. Par prudence, la Ville a toujours procédé à des modifications partielles successives. Le terme « *plan général d'alignement* » a même perdu, dans le langage administratif, la signification qu'on lui donnait primitivement, sous le régime français ; il s'applique actuellement au plan d'aménagement d'un quartier, d'une rue ou même d'une partie de rue, par opposition avec les plans partiels d'alignement qui sont les extraits des précédents délivrés à des propriétaires déterminés.

Le plan cadastral de 1827. — Sous le régime des Pays-Bas, on put seulement de 1816 à 1820 procéder à divers alignements partiels, à ceux des rues latérales au Théâtre royal, et de la rue des Dominicains notamment. A partir de la dernière date, le Conseil de régence se préoccupa de cette question d'une façon plus suivie. Des arrêtés royaux approuvèrent successivement quatre plans d'alignement de rues en 1820, un en 1825, et huit en 1829, dont la plupart, aujourd'hui effectués, ont doté la ville de belles et larges artères au centre de la cité.

Quant au plan général, exigé par la loi de 1807, le gouverneur de la province le rappela en 1821 à l'attention du conseil de Régence. Mais celui-ci éluda la question. Il fit observer notamment que le plan levé sous l'Empire se trouvait effectué sur une trop petite échelle pour y tracer des alignements et apprécier sainement les rectifications ; il ajoutait que ce plan n'avait point trait aux faubourgs.

De leur côté, les géomètres du cadastre étaient occupés à cette époque à dresser les plans parcellaires de toutes les communes. Ce travail, commencé dans les dernières années de l'Empire, fut continué sous le régime hollandais et se termina, en 1827, par une révision générale de ses résultats.

Un original du plan cadastral de 1827 repose au service général des travaux de la Ville. Il comprend 25 feuilles. Celles correspondant à la partie *intra muros* et 4 feuilles du quartier Sud (Avroy) sont à l'échelle de 1/1250° ; les autres à 1/2500°. Ces deux échelles sont encore usitées par le cadastre.

Une feuille manque à cette collection : la feuille D du quartier de l'Ouest. Pour tout le territoire de la ville, l'année 1813 est donnée comme date du levé et 1827 pour celle de la révision. Les feuilles relatives aux parties suburbaines portent les indications : « Levé en 1812 par Leblanc ou Keppenne, et en 1821 par Talmant ou Delachevallerie, et révisé en 1828, 1829 ou 1830 par Van Oppen, Levarlet, ou Sotiau. »

Plans officiels dressés entre les années 1840 à 1860. — Dès que, après 1830, l'indépendance nationale fut solidement assise, le Conseil de régence porta son attention sur l'amélioration de la voirie. Il reprit l'œuvre des alignements, mais des alignements isolés. Cette tâche n'a cessé d'être poursuivie depuis 1833. Déjà de cette date à 1856, le Conseil avait approuvé 307 plans qui furent décrétés ensuite par arrêtés royaux. Dans ce nombre ne sont pas comptés les plans concernant la grande voirie.

En exécution de la loi du 10 avril 1841, Henri Heuschling, inspecteur du cadastre de la province du Brabant, avait été chargé de l'élaboration des plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins vicinaux. Ces plans soumis à l'enquête publique en 1846, furent modifiés quelque peu et arrêtés par la Députation permanente le 25 janvier 1848. Ils forment un atlas conservé au service général des travaux de la ville. Cet atlas comprend un plan d'assemblage au 1/10.000° en deux feuilles et 26 plans de détail au 1/2500°. Les plans de détail mentionnent les limites de toutes les parcelles, les largeurs de tous les chemins vicinaux et les numéros de toutes les parcelles contiguës. Un second volume contient les noms des propriétaires de ces parcelles.

D'autre part, à diverses reprises depuis 1834, les chefs de la province se basant sur une interprétation abusive de l'art. 76 § 7 de la loi communale de 1836, sommaient à leur tour la Ville de dresser le plan général des alignements. Mais aucune suite sérieuse ne fut apportée à ces demandes.

Entretemps, l'épidémie de choléra de 1849 décida la Ville à entreprendre un ensemble de travaux d'assainissement. A la suite d'un voyage à Londres, l'architecte communal, M. Rémont, aborda l'étude d'un réseau d'égouts pour la ville entière. Son rapport était accompagné d'un plan général des anciens égouts et de ceux dont il proposait la réalisation.

Le gouverneur, baron de Macar, de son côté, multiplia les rappels à la Ville, sur l'utilité d'un plan général d'alignement ; le 31 juillet 1851, il réclamait, en outre, un plan général de nivellement. Le 30 avril 1852, la Ville exposa pourquoi l'adoption d'un plan général d'alignements, tel qu'on le demandait, était chose indésirable. Elle répétait, en somme, qu'il faudrait prévoir l'élargissement de presque toutes les rues, et dès que ce plan serait adopté, la Ville aurait pour devoir la réalisation au fur et à mesure des reconstructions, ce qui aurait des conséquences financières démesurées. Vainement, le chef de la province objecta que ces améliorations devant surtout profiter aux générations futures, il était équitable de les mettre à leur charge par la voie d'un emprunt ; l'édilité s'en tint à son point de vue. Quant à la question du nivellement, « notre personnel des travaux », répliquait la Ville le 30 avril 1852, « y travaille activement ».

La vérité est qu'on ne s'occupait alors que du nivellement... des égouts.

Plan général levé et dressé par Brixhe et Mulkai (1860-1863). — La création, par le Conseil communal, au début de l'année 1857, de la Direction générale des travaux, hâta l'élaboration d'un plan général précis qui faisait encore défaut. Le programme établi par la Commission spéciale des égouts servit de base à ce travail qui fut fait par adjudication-concours, malgré l'avis contraire de Blondin, ingénieur-directeur des travaux. Ce haut fonctionnaire eût préféré faire exécuter ce travail par son personnel renforcé. L'ouverture des soumissions eut lieu le 10 octobre 1859. Il y avait trois offres : une pour 230.000 fr., une pour 47.500 et une pour 30.000. Cette dernière émanait de Louis Brixhe, ingénieur civil des mines et Nicolas Mulkai, géomètre, lesquels furent déclarés adjudicataires le 2 décembre. Ils commencèrent le travail en avril 1860. Dès le 20 avril 1861, ils remirent à la Ville les 57 premiers plans de détail et fournirent le reste au fur et à mesure de l'achèvement

des documents. Les derniers plans ont été livrés le 2 décembre 1863. Tous ont été vérifiés et reconnus exacts par l'ingénieur Blonden.

Cette collection précieuse, qui repose au service général des travaux, comprend : 1° un plan d'ensemble de la triangulation effectuée à l'échelle de 1/5000°, 2° un plan d'ensemble de la Ville au 1/2000° en dix feuilles de 1 m. 20 sur 1 m. chacune, et 3° les plans de détail de toutes les rues, places, quais et cours d'eau en 272 feuilles à l'échelle de 1/200° sauf pour les chemins vicinaux qui sont dessinés à l'échelle de 1/500°.

Éditions postérieures. — Ces plans, d'une précision remarquable, constituent encore aujourd'hui la documentation topographique essentielle dont dispose la commune. Elle a servi de base à toutes les éditions de plans de la ville à des échelles plus réduites qui ont été faites depuis 1880, par la Direction des travaux communaux. Citons : A l'échelle de 1/10,000° : La 1^{re} édition, par Blonden, en 1880 ; les divers plans des égouts par M. Mottard en 1885 ; puis diverses éditions, chaque fois remises à jour, du plan Blonden de 1880 ; soit 1° en 1889 ; 2° une édition sans titre ni date ; 3° celle de 1896, de M. Mahiels ; 4° celles de 1903 à 1904, éditées par la maison Claessen ; 5° l'édition de 1905, imprimée par Bia et 6° celle de 1910, imprimée par la maison Bénard.

L'échelle de 1/10,000° paraissant insuffisante pour l'usage que doivent faire de ces plans plusieurs services de l'administration communale, il fut édité, en 1905, sous la direction de M. l'ingénieur en chef Mahiels, un plan au 5,000° qui eut une seconde édition en 1910, et une troisième, complètement mise à jour en mai 1921. Cette dernière se distingue en ce qu'elle a été imprimée en quatre feuilles, par l'Institut cartographique militaire. Le plan a été mis à jour sous la direction de M. Pol De Bruyne, ingénieur chef du service général des travaux auquel la Ville doit la réunion et la remise en état de sa superbe collection de plans généraux géométriques de Liège.

Enfin, le 28 avril 1923, le Conseil communal, reconnaissant la nécessité d'un nouveau plan général parcellaire du territoire de la ville, a voté un crédit de 25,000 francs pour faire face aux frais de la confection de cette œuvre importante. Ce plan, que lèvera et confectionnera le service général des travaux, sera dressé à l'échelle de deux millimètres par mètre et imprimé à l'échelle d'un millimètre par mètre. Il sera de plus utilisé pour l'étude et l'élaboration des projets de travaux de voirie et autres. La triangulation qui lui servira de base a été effectuée en 1924.

Autres documents topographiques. — Le service général des travaux a réuni et conserve soigneusement tous les plans d'alignements partiels de la ville de Liège approuvés successivement depuis la constitution du royaume de Belgique et même plusieurs antérieurs à cette époque. Tous constituent des documents topographiques et historiques de grande valeur.

Notons aussi les **cartes de l'état-major**, publiées par l'Institut cartographique militaire : celles au 1/40,000° et au 1/20,000° donnent de la ville un plan assez précis, où, toutefois, les amplitudes des rues sont exagérées. Elles offrent surtout de l'utilité quant aux indications de nivellement qu'elles donnent sous forme de courbes de niveau (1).

Nous ne pouvons passer sous silence les **plans du cadastre**. Cette institution, née en 1810, réorganisée vers 1843, tient à jour les plans parcellaires de la ville à l'échelle de 1/1250°. Ces pièces, dressées surtout dans un but fiscal, manquent de la précision absolue qui caractérise le plan général de Brixhe et Mulkai, mais possèdent cependant un degré de justesse relatif ; elles constituent telles quelles des données de haute valeur.

VII. — Plans et vues gravés, anciens et modernes.

De tout ce qu'on vient de lire, il ne faudrait pas conclure que Liège ne possédait pas jadis de plans généraux tels quels consignants le tracé de toutes les rues et places. Ne nous arrêtons ni aux vues d'ensemble de Liège ni à celles prises à vol d'oiseau, où les diverses voies apparaissent indistinctement (1). Les plus instructives sous ces rapports, et les plus détaillées sont celles de Blaeu et de Hollar du XVII^e siècle. Il ne s'agit point ici de plans géométriques proprement dits.

Dès 1724, la Cité avait fait confectionner un **plan** du quartier de l'Île, avec les cours d'eau qui le traversaient, par le sieur **Bellevaux**, lequel perçut de ce chef la modeste somme de 40 florins. Quelques années plus tard un ingénieur liégeois, **Lambert Thonus**, muni d'un privilège du prince Georges-Louis de Berghes, entreprit de dessiner un vaste plan détaillé de toute la ville et de ses faubourgs. C'est le premier grand plan géométrique d'ensemble. Nonobstant quelques erreurs de détail, il apparaît des plus remarquables. En légende figurent la liste des églises de la ville et des faubourgs et celle des rues qui comprend 245 numéros. Ce plan, que grava Harris, avait été commandé à « Renier Thonus », par la Cité au prix de 300 florins (2). Il n'a pas été édité en un grand nombre d'exemplaires. Aussi est-il devenu extrêmement rare. Il a été reproduit au dessin à la main par Léon Bethune, mais les proportions notamment ne concordent point avec l'original. La famille a fait hommage de cette copie à la bibliothèque de l'Université par l'intermédiaire de M. Armand Bethune.

Ce plan n'a pas été le seul de son espèce en la première moitié du XVIII^e siècle. Vers l'an 1735, un nouveau plan géométrique, de sérieuse valeur également, fut levé par le Père Christophe Maire, de la Compagnie de Jésus. Ce plan a été inséré dans une carte générale intitulée : « *Carte de la principauté de Liège et de la comté de Namur, tirée des observations faites sur les lieux par le R. P. Nicolas Leclerc, ... dédiée à Son Altesse Eveque Prince de Liège et à ses Etats par leur très humble serviteur P. Maire* ». Les Etats ne se montrèrent nullement ingrats envers les auteurs à preuve le recès suivant que prit le chapitre de Saint-Lambert le 22 janvier 1738 :

« Ayant eu lecture d'un projet de recès fait le 16 de ce mois par les Députés des Etats Noble et Tiers, au sujet de la convention à faire avec Everard Kindts, imprimeur, touchant la carte générale du pays de Liège et de l'Entre-Sambre-et-Meuse faite par le P. Leclerc, qu'il offre

de l'armée, n'est pas livrée au commerce, comme les autres cartes d'état-major. Peu intéressante pour l'agglomération de la ville de Liège, vu les autres plans existants sur ce sujet, cette carte présente un grand intérêt pour les territoires environnants et pour les précisions que fournissent les courbes de niveau sur l'altimétrie de la région.

(1) V. à ce sujet Dejardin, *Recherches sur les cartes et plans de la principauté et de la ville*, avec ses cinq suppléments. (BIAL.)

(2) CC, ex. 1729-1730.

(1) Il existe encore, sous le nom *Plan directeur*, une édition de cette carte, au 1/10,000° limitée au territoire se trouvant dans un rayon d'environ 15 kilom. autour de Liège. Cette carte, dressée pour les besoins

THÉODORE GOBERT

Conservateur Honoraire des Archives de la Province de Liège
Ancien Président de l'Institut Archéologique Liégeois

Liège à travers les âges

LES RUES DE LIÈGE

1^{er} Volume — 6^{me} Fascicule



LIÈGE
GEORGES THONE, ÉDITEUR

—
1924