

de rectifier et réduire en une feuille plus longue de demi-pied et plus large à proportion que celle de Hougné, au moyen de 3,000 florins Brabant, sont d'avis de se conformer au dit projet <sup>(1)</sup>. »

Ce plan aura paru vers l'an 1745, avec à droite une section de la carte du Brabant. Au dessus du plan, en une espèce de fronton, dû à Remacle Leloup, sont représentées quelques-unes des professions exercées à Liège ; à gauche apparaissent les armoiries de la principauté avec, brochant sur le tout, celles du prince Jean-Théodore de Bavière. A n'en pas douter cet ensemble était destiné à être annexé aux *Délices du Pays de Liège* édité également par Ev. Kindts.

Au même moment à peu près fut publié un autre plan général de Liège « à Paris, chez le sieur Le Rouge, rue des Grands Augustins ». C'est pour ainsi dire, quant à Liège, une copie du précédent, en format plus restreint.

Le XIX<sup>e</sup> siècle produisit, de son côté, toute une série de plans généraux de Liège. Sous l'Empire, un plan anonyme, possédé en dernier lieu par feu Ern. Houssard, représenta la ville dans ses détails, sans les faubourgs.

Plusieurs plans géométriques gravés furent édités dans les dernières années du régime hollandais. Ils semblent tous avoir été tirés du plan cadastral de 1827. Tel celui de 1827 même intitulé « *Plan de Liège* dressé par l'ingénieur vérificateur du cadastre Bayet. Lith. Dewanne-Pletinckx, lith. de la Cour des P.-B., L. Armand sculpt. Echelle de 1 à 3000. » La même année vit paraître le plan de Liège « de la lithographie royale de Jobard, dressé et lithographié par Arm. Echelle de 1 à 6000 ». Copie réduite du précédent, elle a été reproduite en 1853, avec les modifications survenues entretemps.

En 1828, l'on édita le « plan de la ville de Liège dressé d'après le plan du cadastre, publié par Avanzo et Morgante, marchands d'estampes rue du Pont-d'Ile, échelle d'une palme pour 300 aunes » ; il a été repris en 1838.

En 1830 est imprimé le « plan communal de la ville de Liège », dessiné par C.-J.-R. Boyens. Ces deux derniers plans, très fidèles, sont devenus rares.

Autrement conséquent est le plan édité sous le régime belge et portant pour titre *Plan parcellaire de la ville de Liège et partie de sa banlieue dressé par l'inspecteur du cadastre (Bayet), et dessiné par J.-J. Jamar, inspecteur des travaux publics de la ville*. Lithographié par Palante frères. (Liège le 1<sup>er</sup> septembre 1843.) Il resta longtemps le plus complet, le plus largement détaillé, le plus exact et le plus grand à la fois des plans imprimés.

Signalons enfin que l'éditeur Avanzo imprima en 1860-1862, le plan cadastral de tout le territoire de la ville à l'échelle de 1/2500<sup>e</sup> en 16 feuilles et en outre celui de la partie centrale à l'échelle de 1/1250<sup>e</sup> en 32 feuilles. Ce plan parcellaire est remarquable.

Il ne faut, au contraire, rechercher aucune précision topographique dans les plans publiés par des particuliers depuis 1860. La plupart sont des plans-guides pour lesquels une grande précision serait un défaut, parce qu'elle embrouillerait le plan de détails inutiles pour l'usage commun. Les largeurs des rues sont, en général, inexactes, uniformisées ; ce sont plutôt des schémas que des plans. Exceptons le plan du 1/10,000<sup>e</sup> édité par Bénard en 1919, lequel plan a été imprimé à l'aide de clichés gravés pour l'édition de 1910 du plan de la ville.

## CHAPITRE III

### PAVAGE DES RUES

#### I. — Le pavage dans le principe. — Progrès et développements. — Cour de la Fermeté. Son passé.

L'UN des motifs qui nous incitent à consacrer un chapitre distinct au pavage, c'est que, sous ce rapport, Liège a conquis anciennement une renommée justement méritée, tant sous le rapport technique qu'au point de vue administratif. Elle s'était fait en la matière, une spécialité remarquée à l'étranger. Actuellement encore, les chaussées, dans la partie nord de l'Allemagne, sont appelées *chaussées liégeoises* (*Lütticher Pflaster*), parce que, comme l'indiquait déjà Ferdinand Henaux, elles ont été faites d'après la vieille méthode liégeoise. Il est établi qu'au XV<sup>e</sup> siècle, les paveurs liégeois continuaient d'être en grande faveur en Allemagne.

On ne peut déduire de là que nos aïeux ont été les premiers à paver les rues. Le pavage était pratiqué avant que Liège prît naissance. Les Romains se servaient des roches volcaniques pour durcir le sol de leurs routes. En revanche, le pavé des rues de la Trèves ancienne se composait presque partout de terre et de pierraille <sup>(1)</sup>. Bien plus compliqué était le pavage des routes romaines traversant notre contrée. On commençait par niveler le terrain, puis on le damait. Il était maçonné ensuite à bain flottant de mortier et dans toute la largeur de la voie. Sur cette assise reposait une maçonnerie de blocage, espèce de béton formé de petits moellons et de cailloux qu'on mélangeait dans le mortier. Au dessus de cette couche, était répandue une autre en véritable béton, où n'entraît que du gravier assez menu. Enfin, on couvrait le tout de dalles très dures, quelquefois rectangulaires, plus ordinairement de forme irrégulière, mais taillées et juxtaposées l'une contre l'autre avec précision, de façon à empêcher l'infiltration des eaux. En l'absence de semblables matériaux, on plaçait des cailloux qui étaient posés à la main et enchâssés dans le mortier. Jamais les accotements ne recevaient de couvertures de dalles <sup>(2)</sup>.

La préparation de ces routes exigeait donc des travaux coûteux. En revanche, elles étaient d'une solidité sans pareille et d'un entretien presque nul, vu le faible roulage de l'époque.

Dans ces conditions, il semblera étrange que, durant le haut moyen âge, les cités européennes n'aient pas été dotées de pavage. Cordoue, en Espagne, aurait été la première pavée en 850, précédant de plus de trois siècles la capitale de la France. En effet, selon Rigord, médecin historiographe de Philippe-Auguste, Paris n'aurait commencé à être pavé qu'en l'année 1185. Là aussi le pavage consistait en grosses dalles ou carreaux de grès. Elles avaient environ un mètre 17 c. en longueur et en largeur sur 17 centimètres d'épaisseur.

Nous n'oserions certifier que, dans l'utilisation du pavage, Liège a devancé Paris ; mais il est incontestable

(1) SCHAYÈS, *La Belgique avant et pendant la domination romaine*, t. II, p. 369.

(2) MALHERBE, *La voirie au pays de Liège*, p. 6.

que les paveurs liégeois étaient organisés longtemps avant ceux de la capitale de la France. Ces derniers reçurent seulement leurs premiers statuts le 10 mars 1501. Il est incontestable aussi que notre cité a eu son pavage avant toutes les autres villes belges, avant Louvain même qui comptait parmi les centres les plus denses et les mieux administrés de la Belgique. Tandis que cette ville, en 1339, n'avait qu'une seule rue pavée (1), la nôtre en possédait une série au siècle précédent, le Marché notamment. Il n'est pas jusqu'à la rue Saint-Pierre qui, au premier tiers du XIV<sup>e</sup> siècle, ne fût pavée « de bonnes pires », suivant l'expression de Jean d'Outre-meuse (2).

Les ouvriers occupés au pavage des rues recevaient alors la dénomination de nos jours : *paveurs*. Seulement on écrivait *pavoirs* (3). C'était là, au surplus, une profession honorable qui vit maints de ses affiliés parvenir à la plus haute magistrature de la cité. Un de ces professionnels, Jacques Badut, devint bourgmestre de Liège, en 1402 et en 1407. L'auteur du *Recueil héraldique des Bourgmestres* a beau affirmer que ce bourgmestre « n'exerça point les fonctions de *paveur* (4) », Foullon, Mélar, etc., disent le contraire. De plus, un chroniqueur du XV<sup>e</sup> siècle, Corneille de Zantfliet, le désigne catégoriquement *pavimentator calceatae* (5), en se basant sur de plus anciens écrits encore. Jean de Stavelot le donne aussi comme tel (6). Admettons qu'il était un entrepreneur de pavage. Les artisans adonnés à cette branche industrielle relevaient du métier des maçons ; jusqu'à la fin du régime princier, ils eurent pour obligation d'acquiescer le métier dont ils formaient un membre ou section (7).

Nonobstant leur compétence traditionnelle, il est un progrès qu'ils ne réalisèrent qu'après une succession de siècles. Il concerne la disposition du pavé. Celui-ci n'avait pas le même nivellement que de nos jours. La rigole, au lieu d'être placée aux deux côtés de la voie comme présentement, en occupait le centre. Le niveau était donc plus élevé à mesure qu'on s'éloignait du milieu et qu'on se rapprochait des maisons. De là la vieille expression parvenue jusqu'à nous en prenant un autre sens : « Céder, tenir le *haut du pavé* ». Les eaux des toitures tombaient jadis sur la chaussée même, soit directement pour les habitations ordinaires, soit par les gargouilles pour les bâtisses les mieux conditionnées. On se dépeint aisément la situation du pauvre piéton. S'il gardait le *haut du pavé*, le long des maisons, les gouttières ou tuyaux de descente étant inconnus, il recevait une douche intempestive sur tout le corps. S'il s'aventurait au milieu de la voie, il prenait un bain de pied peu désirable dans la rigole. Et dire que cet état de choses s'est perpétué des centaines d'années durant ! Il y avait là une situation générale.

Ce n'est donc point pour ce motif que le pavage de Liège suscita parfois des lamentations de la part des touristes ou même de concitoyens. Notre poète Henri-

Blaise de Waleffe, à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle encore, exhalait des plaintes amères en parlant irrévérencieusement du pavé de notre ville. A l'entendre, ce pavé blessait ses cors et ses durillons (1). D'autres écrivains quelque peu postérieurs se sont demandés comment on avait de si mauvais paveurs dans le pays qui donnait et continue à donner, disaient-ils, à l'Europe entière, les meilleurs maçons et les plus beaux pavés du monde (2). Si de Waleffe a gémi sur l'irrégularité du niveau des pierres de pavement à Liège, Philippe de Hurgés, lors de son séjour en notre ville l'an 1615, trouvait des inconvénients tout opposés à notre pavage, qui avait dû être réfectionné cinq années auparavant (3) :

« Les faubourgs », note-t-il, « durent près d'une lieue en longueur et continuellement descendant jusques à la Meuse et dedans Liege, estants tous pavez de grands et larges carreaux, voire allants tellement en pente, quand on approche la ville, qu'à toute peine les chevaux ne peuvent se retenir, *ains* (mais) glissent le plus souvent et tombent sus le train de derrière, devalant, comme l'on dit, à escorchecul (4). »

Le temps de l'emploi de ces larges dalles pour pavage à Liège était près d'expirer. Ce sont des dalles identiques vraisemblablement qui auront été mises en œuvre dans l'exécution du contrat de pavage le plus ancien dont nous possédions le texte, celui qui a été conclu le 29 mai 1534, pour le pavement de la première cour du Palais princier (5), au moyen de *pasturealz* (6).

Dans le dernier cas, c'est aux frais du prince que le travail s'effectuait, puisqu'il s'agissait de la cour de son propre palais. Ainsi n'en était-il pas pour le pavage des rues de la ville. Les Liégeois, sous ce rapport, n'étaient nullement soumis au régime des habitants des Pays-Bas. Là, dans les villes, dès le moyen âge, les statuts exigeaient des riverains qu'ils pavassent la voie le long de leurs immeubles. De fortes amendes rappelaient aux défaillants leurs devoirs à cet égard (7). Mais ils n'en recouraient pas moins à un pavage tout rudimentaire, sans méthode ni unité de procédé.

Nous avons fait connaître l'origine et les premiers actes de l'institution spécialement chargée de l'exécution de ce travail à Liège : **la Cour de la Fermeté**. On ne peut guère être prolix sur le passé de ce corps, car, de ses diverses archives séculaires, seuls nous ont été transmis un registre « aux noms des maîtres fermeteurs » de 1686 à 1756, des comptes du XVIII<sup>e</sup> siècle, des procès-verbaux sur feuille volante de la reddition des comptes pour les exercices 1474-1475 et 1559-1560, et maintes pièces de procédure des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle.

Il est possible, néanmoins, de fixer les limites des pouvoirs qui avaient été réservés à cette administration. A elle appartenait de connaître de toutes les matières concernant le pavé des larges rues, des empiétements faits sur celles-ci (8), de la qualité des matériaux mis en

(1) MARSHALL, *Bible des antiquités belgiques*, t. II, p. 108.

(2) T. VI, p. 311.

(3) 1351, Libiert le *pavoir* (CESL, t. IV, p. 593).

(4) Page 115.

(5) Page 363.

(6) BCRH, s. 4, t. XV, p. 13. — JEAN DE STAVELOT, p. 104.

(7) Notons, cependant, qu'un édit princier du 27 juillet 1776 décida que les charretiers et les paveurs employés à la réparation des chaussées pour le compte de l'Etat, ne sont point astreints de ce chef seulement à l'obligation d'acquiescer le métier. (CP, Prot., r. 1773-1776.) Les livransiers des pierres pour les mêmes chaussées furent, à leur tour, exemptés de l'acquisition du métier par un édit du 25 juillet 1778. (Ibid., r. 1776-1779.)

(1) *L'Anarchie à Liège*, publié en 1871, par la SBL, p. 5.

(2) BIAL, t. XXXVIII, p. 293.

(3) Cath., DO, 23 oct. 1609.

(4) *Voyages à Liège, en 1615*, p. 60.

(5) EL, *Greffe Bernimolin, Oblig.*, r. 21.

(6) Ce mot, très usité jadis pour désigner les dalles de pavé, est apparenté à l'ancien français *plâister*, ainsi qu'au haut allemand *plaster* « pavé, plancher carrelé ». La forme diminutive désigne ici une des parties du pavement. (GRANDGAGNAGE, *Dictionnaire étymologique*, t. II, p. 200.)

(7) HENNE, *Hist. de Charles-Quint*, t. V, p. 174.

(8) G.-L. de Berghes supprima par édit du 24 nov. 1738, comme abusif, la perception ou l'octroi d'accenses, qui incombait uniquement au prince et au Conseil de la Cité. (CP, liasse *Fermeté*.)

œuvre, de la forme et de la manière dont on pratiquait le pavage ; des personnes qui vauaient à cette mission par ses ordres, etc. Sa compétence l'autorisait à faire des enquêtes concernant les usurpations ou les empêchements sur les chemins et places publiques, les outrages ou violences à l'égard du personnel attaché à leur entretien, et à infliger les amendes encourues de ces chefs. Des sentences de la Fermeté l'on ne pouvait appeler à nul autre juge ; le condamné était seulement admis à solliciter devant ladite cour une diminution éventuelle de la condamnation.

Il serait erroné de découvrir une sinécure dans la mission dévolue aux membres de la cour de la Fermeté. D'après la paix de Saint-Jacques (1487), c'est eux qui devaient se préoccuper de la perception de l'*impôt de la fermeté*, veiller, par exemple, à ce que les brasseurs ne se dérobaient point d'une façon quelconque à la taxe sur le brâz (1). Ils avaient à relever par écrit, chaque semaine et sous la foi du serment, toutes les dépenses, tous les ouvrages qu'ils effectuaient « pièce par pièce », en quels endroits, les matériaux employés, etc. Ils avaient aussi à rendre hebdomadairement un compte détaillé des recettes, afin qu'à l'expiration de l'année, ils pussent soumettre publiquement l'état général de leur gestion (2).

La compagnie de la Fermeté jouissait, en effet, de revenus distincts de ceux de la commune. Aux perceptions énoncées, il faut ajouter le produit de la vente des vieux matériaux de voirie.

A la longue, le système de gestion avait été modifié. La cour mettait en adjudication la « reprise des chaussées ». Les adjudicataires, qui s'engageaient à entretenir le pavé des voies en bon état, se voyaient autorisés à percevoir, en nom et place de la cour de la Fermeté, quelques menues monnaies de cuivre « sur tous chevaux, charges, charettes, sployons (3) et chars ». L'entreprise du « chausséage » de la cité fut ainsi adjugée en 1640, à un Léon Xhoge (ou Hogge), au prix de 2,200 florins liégeois (4).

L'an 1650, à la suite des troubles civils qui avaient sévi sur la cité, le pavé des rues était fort délabré, pour ne pas dire ruiné. En même temps, les prix des matériaux et de la main-d'œuvre avaient considérablement haussé. Dans cette situation, les fermeteurs s'adressèrent au Conseil de la Cité, et le sollicitèrent de consentir à une légère augmentation des droits de chausséage en faveur des *reprenneurs* du pavage. Ils désiraient les voir fixer ainsi :

« Pour un cheval chargé, douze solz liégeois pour la voye ; pour une charette et sployon chargé, un aidant ; pour un char, deux aidants ; pour ceux qui sont résidant dans la cité, franchise et banlieu ; et quant à ceux du dehors ledit banlieu et des estrangers, le double. »

Le Conseil de la Cité finit par accorder l'augmentation de droits, sous la réserve de l'agrément du prince (5). Celui-ci dut en approuver d'autres, à la longue, notamment le 9 novembre 1660, le 14 décembre 1693 et le 24

septembre 1716, pour faire face aux besoins sans cesse grandissants de la réfection de la voirie.

Dans l'exercice de sa mission, la Cour de la fermeté faisait preuve d'une grande rigidité, même contre le prince. En 1717, Sébastien Mitié, un des maîtres cuisiniers de Joseph-Clément de Bavière, était établi en ville où il tenait un restaurant, et deux carrosses qu'il mettait à la disposition des clients. Les fermeteurs exigèrent pour chacun de ces carrosses la taxe régulière de six écus par an. Le serviteur du prince, se fondant sur ses attaches avec la Cour, et sur un édit du 14 décembre 1693, déclara n'être pas tenu de payer. Menacé de poursuite pour non paiement, il recourut au prince Joseph-Clément de Bavière. Celui-ci insista près de la commission compétente en faveur de son cuisinier. Mais la Fermeté fit valoir la justesse de l'imposition, ajoutant qu'« un étranger ne doit pas jouir de plus de privilèges que les bourgeois ». Mitié n'eut pas plus de succès en adressant un recours au Conseil privé du prince.

La Cité subventionnait la cour de la fermeté. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, elle lui accordait annuellement 625 florins Brabant « pour la gabelle des houilles du Haut Thier ». Elle intervenait encore par des subsides dans des travaux de pavage spéciaux. Elle mettait à la disposition des fermeteurs un terrain sur les rives de la Meuse près des Croisiers pour y faire un dépôt de pierres et de gravier.

Nonobstant les faveurs dont on la gratifiait, la caisse de la cour des Fermeteurs, au nombre de douze « maîtres », finit, dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, par ne plus suffire à l'entretien général de la voirie. Telle était la pénurie des ressources — elles s'élevaient à 5,000 florins par an, — telle était aussi l'aggravation des frais de restauration du pavage, que les fermeteurs durent borner leur tâche à remplir de-ci de-là les ornières, à ne faire que de faibles réparations. Ils prévoyaient les conséquences fâcheuses de pareils agissements.

Le mal apparaissait d'autant plus accablant que le charroi se faisait de plus en plus actif et que le nombre des équipages circulant à travers la ville devenait très considérable. Les charretiers ordinaires payaient leur quote-part dans la taxe destinée à la réfection du pavé. Pour circuler avec un seul cheval, ils donnaient par abonnement douze florins Brabant chaque année. Il parut juste d'obliger les possesseurs de carrosses et autres voitures de luxe à fournir leur écot. C'est ce que la cour de la Fermeté fit ressortir dans un mémoire imprimé (1). Elle y concluait à l'établissement, pour un terme de trois ans, « d'une nouvelle imposition d'un louis d'or sur toutes les maisons situées dans la capitale, faubourg et banlieue, tenantes équipages de maître, soit un ou plusieurs carrosses, deux chevaux ou davantage et sur celles tenant chaises ou cabriolets, la moitié, et une couronne sur chaque cheval de selle, à payer annuellement par tous exempts ou non séculiers ou membres du clergé ».

Le prince ayant présenté la proposition à l'assemblée en juin 1785, obtint l'assentiment des États. La Cité la vota à son tour le 24 août 1787 (2) et le mandement exécutoire parut le 6 septembre suivant (3).

(1) Depuis le moyen âge, on le sait, les brasseurs ne pouvaient faire partie de la Commission de la Fermeté, à raison de l'intérêt professionnel qui aurait pu entrer en jeu. (ROP, s. 1, p. 457.)

(2) CPL, t. II, p. 273.

(3) Traîneaux.

(4) Cath., DO, 6 novembre 1640.

(5) RCC, r. 1649-1653, f. 155

(1) Mémoire touchant l'état de détresse de la Fermeté, 1786.

(2) RCC, r. 1785-1788, f. 175.

(3) CP, Dép., r. 1778-1787.

Grâce à ce renfort pécuniaire, pendant quelque temps encore, la cour de la Fermeté put avec une nouvelle vigueur se livrer à la restauration des voies publiques, mais les événements sociaux qui mirent un terme au régime princier, devaient également mettre fin à la cour de la Fermeté <sup>(1)</sup>.

## II. — Réglementation du pavage.

Initié à la vie intime de la cour de la Fermeté, on n'est point au courant, par cela même, des règles qui présidaient au pavage en notre bonne ville. Sans doute, cette institution avait uniquement pour but l'appropriation de la voirie communale. Mais l'organisation de ce service était autrement compliquée. La cour de la Fermeté n'en formait pas l'unique rouage. Un rôle important y était aussi rempli par la Cité, et d'autres interventions entraient éventuellement en jeu pour faire manœuvrer l'ensemble du mécanisme.

Effectivement, la Cour de la fermeté n'avait pas pour obligation de paver toutes les rues de Liège. Ses attributions s'étendaient seulement aux rues de la cité « où les charrettes et les chariots » peuvent pénétrer. L'administration communale, au contraire, était tenue aux réfections de pavage des ponts, des rivages, comme des rues étroites là où le charriage n'était point praticable <sup>(2)</sup>.

Il y avait encore là matière à conflit. En certaines rues, des véhicules parvenaient à entrer et sortir pour desservir uniquement les habitants. On ne pouvait pas quand même ranger ces rues parmi les voies carrossables. Les différends surgirent à diverses reprises. La question d'interprétation reparaisait encore dans toute son ampleur quelques années avant la suppression de la cour de la Fermeté, à propos de la rue dite maintenant des Brasseurs. A cette occasion, en 1783, le 27 novembre, il fut décidé à nouveau par les autorités compétentes que « les petites rues et rivages sont du ressort du magistrat », c'est-à-dire de la Ville, et leurs pavés à charge aussi de la Ville, de même que « les ponts, murs et fossés de la Cité dont les aisements », porte le recès, « lui appartiennent entièrement et peuvent les bourgeois, jurés et Conseil de la Cité en faire le plus grand profit <sup>(3)</sup> ».

La solution était, en somme, assez boiteuse. Ainsi le compriment la cour de la Fermeté et la Ville. Dès l'année 1786, des négociations s'ouvrirent derechef. Elles aboutirent à une convention qui bouleversait toute l'économie administrative ayant régi l'entretien de la voirie communale pendant une longue série de siècles. Vu son importance nous donnons ici dans son texte intégral, cette convention qui fut signée le 27 décembre 1787 :

« Sur conférences tenues entre Messieurs les députés et membres de la Fermeté et respectivement du Magistrat de la cité de Liège de l'an 1786-1787, sur celles renouées avec les députés et membres susdits, de même que Messieurs les magistrats et conseil de la ville actuellement régents et ensuite de la remise fixée à ce jourd'hui, les députés des

deux corps ont, sous leur agrération, arrêté et conclu le présent arrangement envisagé respectivement pour un bien-être public et l'avantage des deux caisses :

1<sup>o</sup> La Fermeté, moyennant une somme de 2,375 florins à lui payer la moitié au dernier mars, et l'autre au dernier septembre prochain, et ainsi d'an en an à perpétuité, et c'est, au delà de six cent vingt cinq florins dus d'ailleurs par la Ville, se chargerat au futur, à son enseignement accoutumé, de l'entretien et réparations de toutes les parties de pavé dans l'intérieur de la cité, qui sont à charge de la Ville, à la réserve de l'intérieur du Grand Marché.

Scavoir, tous les ponts, nul excepté, y compris ceux d'Avroy, d'Amerceœur, de Saint-Léonard et Maghin, qui sont entre deux portes, — ce dernier jusqu'au Bouque, hors de la porte, — tous les rivages dans l'intérieur de la ville et celui des Croisiers, le pavé sous et entre les portes de la cité, tous les culs de sacs et ruelles quelconques, tous les pannelets, qui sont sur les canaux <sup>(1)</sup> ou aqueducs souterrains sur les tuyaux qui conduisent les eaux des areines de la cité aux fontaines de la ville, lorsqu'il s'agira d'ouvrir le pavé pour y faire faire quelques réparations : Bien entendu, cependant, que, lorsqu'il devra être ouvert pour raccommoder les buses ou tuyaux des fontaines des particuliers, ou en placer des neuves, l'ouverture et réparation du pavé seront faits par les ouvriers paveurs de la Fermeté aux frais de celui qui exigera telles ouvertures et réparation.

» Conditionné aussi que quand il s'agira de paver sur les ponts et canaux, l'inspecteur de la Fermeté devra en avertir le baumeister de la Cité, pour veiller à la conservation des voûtes et respectivement lorsque le pavé devra être levé pour faire des réparations aux ponts, canaux et tuyaux des fontaines, le baumeister devra en prévenir l'inspecteur de la Fermeté qui fera lever le pavé et le réparer comme dit est.

» 2<sup>o</sup> Lorsqu'il s'agira de construire des parties de pavé neuves sur terrains à acquérir au futur par édictales ou autrement, pour l'élargissement des rues, la Fermeté fera tels ouvrages et la Ville sera tenue de rembourser la moitié de ce qu'ils auront coûté, au cas que telle construction n'excède pas cinq verges, mais dans le cas contraire, le magistrat sera tenu d'y intervenir pour deux tiers et la Fermeté pour l'autre. Conditionné cependant qu'il a été convenu que la réparation et construction à faire l'année prochaine depuis la porte de Sainte-Marguerite jusqu'au pied de la montagne de Hocheporte se fera aux frais communs de moitié, de même que le coin de la rue Neuve <sup>(2)</sup>.

» 3<sup>o</sup> Quand il s'agira, pour l'utilité, aisance et beauté des rues de la cité, de changer des embouchures des canaux, comme, par exemple, près de la porte d'Avroy, au pied de la montagne Hocheporte, et autres non prévus, la Ville sera obligée de faire procéder à tels changements parmi une visite préalable des deux corps.

» Les députés respectifs ayant eu relecture des articles et conditions du présent arrangement conclu de bonne foi y ont souscrit dans la maison du seigneur grand écolâtre de Ghisels, chanoine de la très illustre Cathédrale, ce vingt sept décembre 1787. »

Cet arrangement fut ratifié par le Conseil de la Cité le 7 janvier 1788 <sup>(3)</sup>.

Il ne pouvait mettre obstacle à des litiges d'un autre genre qui s'étaient précédemment élevés entre les deux corps. Le dernier contrat n'avait trait qu'aux travaux de voirie à exécuter à l'intérieur de la Cité. Or, le pavage des faubourgs n'incombait nullement à la cour de la Fermeté. A la Cité revenait le droit d'y procéder et aussi la charge d'en payer les frais. Conséquence d'un différend provoqué en l'espèce, une transaction intervint le 30 octobre 1723, autorisant les fermeteurs à fixer assez avant dans ces faubourgs, leurs postes de perception sur les véhicules, ce qui augmentait considérablement leurs recettes. Ainsi donc, la Cité permettait à la

(1) Le dernier rentier ou receveur de la cour de la Fermeté est Dieu-donné-Jacques Sior, né à Liège le 18 août 1774. Il acquit le 5 juillet 1792, au prix de 4,200 florins, l'office susdit qui lui valait un traitement annuel de 400 florins.

(2) Cette œuvre imposée à la Ville exigeait de sa part de lourds sacrifices quand même. En 1698, par exemple, alors qu'elle se trouvait sous le coup du terrible bombardement de l'an 1691, la Cité n'en dépensa pas moins plus de 12,500 florins « pour réparation et exécution de divers pavages ». (*Balance de la Cité, de notre collect. part.*)

(3) RCC, r. 1783-1785, f. 140 v<sup>o</sup> et suiv.

(1) Egouts.

(2) Rue de Bruxelles.

(3) RCC, r. 1785-1788, f. 242 v<sup>o</sup>.

Fermeté d'établir un droit de péage sur des voies qu'elle, Ville, devait paver à grands frais. Dans une entrevue subséquente, du 13 septembre 1776, les fermeteurs parvinrent, en outre, à faire reconnaître par la Cité, que, « dans toutes les parties du pavé dont l'entretien et la réparation incombent à la cour de la Fermeté, les *hurteaux* <sup>(1)</sup> ne peuvent et ne pourront se placer sans leur autorité, restant, en conséquence, emprès de ce qui s'est pratiqué dans tous les temps <sup>(2)</sup>. »

La Ville et la cour de la Fermeté n'intervinrent pas toujours d'une façon exclusive dans les frais de pavage des rues de la cité. D'autres autorités y participèrent. Elles ne le firent, toutefois, que dans des conditions exceptionnelles. De la sorte en fut-il pour le pavage de la rue Sainte-Ursule et de la place du Vieux Marché, qui longeait le Palais et qui relevaient du prince. Il fut convenu, au XVIII<sup>e</sup> siècle seulement, que la cour de la Fermeté exécuterait le travail, mais que les dépenses seraient acquittées, un tiers par cette cour, un tiers par la Cité et le dernier par le prince. Pour l'entretien de la voie, la Chambre des comptes du prince et la Cité paieraient chacune annuellement à la cour de la Fermeté, une somme de 25 florins Brabant <sup>(3)</sup>. Le chapitre Saint-Lambert ou ceux des collégiales contribuèrent aussi aux frais de pavage quand leurs territoires claustraux étaient en jeu <sup>(4)</sup>. Les travaux sur la place de la République française, qui relevait du territoire claustral de Saint-Lambert, se faisaient souvent de compte à demi entre la Cité et le chapitre cathédral <sup>(5)</sup>; mais parfois le chapitre recourait à d'autres moyens pour le pavage des places dépendant de lui. Ainsi imposait-il à cette fin des corvées aux localités dont il était le seigneur et maître. En 1652, il exigea de tous les habitants de Tilff et de la Boverie, qui possédaient des bateaux ou de simples nacelles, de les amener chargées des cailloux « nécessaires pour le repavement de la place devant le beau portail » de Saint-Lambert. Ceux de la commune d'Alleur devaient arriver avec des charrettes de cailloux dans le même but. Une amende de dix florins d'or eût atteint les récalcitrants <sup>(6)</sup>.

Le régime se manifestait tout autre pour le pavage des routes extra-urbaines de la banlieue, et pour leur entretien. Bien entendu, l'ouvrage s'effectuait de commun accord entre les États et la Cité, lorsque la recette des droits de *tolle* ou de barrière se partageait entre ces corps constitués <sup>(7)</sup>. N'importe, du chef des réparations des chaussées, la Ville supportait de lourds sacrifices. Ils se chiffraient dans le premier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle par 22,000 florins annuellement.

Une inspection minutieuse et périodique des chaussées au point de vue du pavage avait été organisée par le Conseil de la Cité. L'examen général s'opérait tous les trimestres par le *baumeister*; il avait lieu aussi par les bourgmestres, les conseillers, les greffiers de la Cité, etc. Des abus s'étant révélés à ce sujet, le prince Jean-Théodore de Bavière tenta d'y mettre fin par l'article 21 de son mandement du 8 mars 1753. Le texte de cet ar-

ticle laisse facilement deviner en quoi consistaient les abus :

« Les visites des chaussées par les bourgmestres, conseillers, greffiers, et tous autres, se feront *gratis* et sans repas; et le baumeister sera obligé de visiter ces chaussées au moins une fois tous les trois mois et sans pouvoir exiger aucuns salaire ou *exposés* (frais, indemnité). »

Autant en emporta le vent, d'autant que ce mandement fut retiré l'année même. Les années suivantes, continuait de figurer, dans les comptes de la Cité, une somme de plus de trois cents florins parfois « pour droits compétents aux bourgmestres et autres qui ont assisté à la visite des chaussées, *comme de coutume* » <sup>(1)</sup>. Cependant, en 1771, des réfections de pavage ayant dû être ordonnées au Thier-à-Liége, le Conseil lui-même affecta au paiement de la dépense les indemnités inscrites pour la « visite des chaussées », indemnités qui furent effectivement supprimées cette année-là.

La suppression provenait de l'état misérable des finances communales. Pour les relever et permettre à la Ville de restaurer sérieusement la partie de la voirie dont l'entretien la concernait, Velbruck, sur la proposition du Conseil de la Cité, approuva le 27 avril 1774 un projet de rectification des droits appelés « poids de la ville » et un autre créant un véritable octroi <sup>(2)</sup>. Celui-ci consistait en un nouveau péage d'entrée et de sortie aux portes de la ville sur les denrées, les marchandises, les voitures et les chevaux. Son produit devait être versé dans une caisse spéciale et employé exclusivement « aux réparations les plus urgentes et nécessaires, nommément des ponts et particulièrement du pont des Arches, des boulevards, des murs, des murailles d'eau, des remparts, etc. »

L'État primaire et l'État noble, dont les membres jouissaient de sérieuses exemptions en matière d'impôts, refusèrent de se soumettre à ceux qu'on venait d'établir en faveur de la Cité, pour la raison que les taxes dérogeaient à leurs privilèges. Le prince, désireux d'aplanir ces difficultés et d'introduire insensiblement l'égalité dans la distribution des charges fiscales, eut recours à la voie des conférences, mais inutilement. Ses efforts échouèrent devant la persistance des classes privilégiées. Le litige fut porté jusque devant un des tribunaux suprêmes de l'Empire. Le 20 février 1775, le Conseil aulique cassant les édits du prince des 27 avril et 12 juillet 1774 lui ordonna de remettre le tout sur l'ancien pied et le condamna même à réparer tous dommages.

Le haut tribunal appuyait principalement sa sentence sur ce que, d'après lui, l'entretien des rues dans la ville de Liège ne se trouvait pas à la charge du magistrat, mais à celle de la caisse publique appelée « Fermeté » qui avait ses revenus spéciaux. On sait ce qu'il en était en réalité.

Sur avis du Conseil privé, le Conseil de la Cité, le 24 mars 1775, fit suspendre le péage aux portes de la ville et rétablit le poids public dans les conditions anciennes <sup>(3)</sup>. Néanmoins, le prince, soutenu par l'autorité communale, interjeta appel du jugement de la cour impériale. Ce fut vainement. Le 24 mai 1776, il se vit condamné à y donner « pleine et entière parition ». Dans cette situation, le Conseil de la Cité et le prince,

(1) Bornes en pierre.

(2) *Ibid.*, r. 1775-1777, f. 168.

(3) *CF*, r. 100, f. 287 v°. — *RCC*, r. 1792-1793, f. 39 v°.

(4) *RCC*, r. 1785-1788, f. 173 v°.

(5) *Cath. DO*, r. 1704-1706, f. 46 v° et 49.

(6) *Cath. Prot. des Dir.*, r. 1649-1653, f. 136 v°.

(7) *RCC*, r. 1759-1761, f. 215.

(1) *RCC*, r. 1755-1756, f. 251.

(2) *Ibid.*, r. 1771-1774, f. 25 v°; r. 1774-1775, f. 28, 61. — *ROP*, s. 3, t. II, p. 724.

(3) *RCC*, r. 1774-1775, f. 280 v°.

tout en respectant l'exemption des nobles, du clergé primaire et du clergé secondaire quant aux nouveaux impôts, maintinrent ceux-ci pour les autres classes de citoyens comme il est dit plus haut (1). Faut-il ajouter que, si ces droits formaient une entrave pour le commerce local, la caisse communale ne se remplit guère, puisque quelques années plus tard, la Ville, dans l'impossibilité d'aider pécuniairement la Fermeté, dut recourir à de nouvelles taxations, à l'impôt sur les carrosses. Mais toutes ces transformations fiscales et administratives devaient avoir une existence fugitive ; elles allaient se dissiper avec le régime princier.

### III. — Conditions matérielles des travaux de pavage.

#### A. — À L'INTÉRIEUR DE LA VILLE.

Nous avons signalé le mérite des anciens paveurs liégeois dont la renommée s'était étendue en Allemagne notamment. C'est parce qu'ils jouissaient là d'une réputation justement conquise que les chefs des grandes cités allemandes s'instruisaient près de nos magistrats communaux sur les procédés usités à Liège en la matière. Ainsi aux archives communales de Cologne, dans le fonds intitulé : *Köln und das Reich*, se trouve un document curieux à cet égard (2). En 1657, le magistrat de Cologne voulant s'inspirer de ce qui se pratiquait chez nous en fait de pavage, adressa un questionnaire aux bourgmestres de Liège. Les réponses offrant beaucoup d'intérêt à divers points de vue, quant à l'époque surtout, nous croyons devoir reproduire ici dans sa teneur, la pièce vieille de plus de deux siècles et demi :

« L'ON A ENVOYÉ LES ARTICLES SUIVANTS A LIÈGE POUR AVOIR UNE DÉCLARATION ET RÉPONSE LA DESSUS.

*L'on souhaite de savoir*

1<sup>o</sup> Combien que l'on paye par jour à un paveur, briseur, spinseur, batteur de dame, manouvrier des paveurs.

RÉPONSE. — Argent de Liège (3) : francs, escalins, sous, liards.

2 escalins font un franc (4).

10 sous = un escalin.

Quand les paveurs travaillent pour les bourgeois, ils ont trois escalins et les manouvriers deux escalins ; mais quand ils travaillent pour la Fermeté publique, ils ont vingt deux sous (5) et demi et les manouvriers seize sous. — Batteurs de dames et manouvriers sont égaux ; quant aux spinseurs, cela dépend de la carrière et de la grosseur des pierres.

2<sup>o</sup> Combien que l'on paye à ces gens par accord, savoir pour mille pierres à condition de la grandeur de trois jusqu'à six, et de six jusqu'à huit pouces, bien accommodées et égalisées ; mais on veut savoir combien l'entrepreneur des pavés donne aux susdites gens ou travailleurs, et pas le prix que l'entrepreneur reçoit ou du Prince, ou des Etats, ou du magistrat ?

RÉPONSE. — Depuis trois jusqu'à six pouces, l'on paye à peu près 24 francs pour mille pierres à condition, mais il n'y a pas d'entrepreneur pour entretenir le pavé à Liège, c'est la Fermeté même, un tribunal particulier député à cet effet pour avoir soin du pavé.

(1) DARIS, *Hist.* (1724-1852), t. I, p. 342.

(2) Ce document a été publié par M. M. Huisman, *BIAL*, t. XXVIII, p. 280.

(3) Ne sont cités dans le document que quelques-unes des monnaies en usage à Liège ; elles étaient nombreuses et très variées. Le florin était plus fréquemment usité que le franc.

(4) Réellement un fr. 20 c. de notre monnaie décimale.

(5) Le sou ou patar de Liège valait six centimes environ de notre monnaie, abstraction faite du pouvoir acquisitif, etc.

3<sup>o</sup> Combien qu'on donne par accord pour paver une verge de terrain, c'est-à-dire une place de 16 pieds en carrés ou de 256 pieds en tout, y compris lever le vieux pavé ?

RÉPONSE. — Ci-devant, quand la Fermeté faisait paver par verge, elle donnait sept escalins par verge

4<sup>o</sup> Si le prince ou les Etats fournissent les instruments ou si c'est l'entrepreneur ou les travailleurs mêmes qui doivent y pourvoir, et s'ils doivent aussi faire faire les réparations desdits instruments, le tout s'entend des pierres livrées à la place où elles doivent être employées et non des pierres à la carrière ?

RÉPONSE. — A Liège, la Fermeté fournit les ustensiles ou instruments nécessaires à paver.

Au reste, personne ne peut donner ces informations au juste ; cela dépend du grez ou de la dureté de la pierre, ou de la fatigue que le travail demande selon la différence du pays et du marché à faire avec les entrepreneurs, la forme des instruments étant autre dans un pays que dans un autre, selon la nature du terrain, ou pierreux ou sablonneux, le prix du fer ajoutant ou diminuant la valeur des instruments ; et pour juger des instruments de Liège, il faudrait avoir vu comme ils sont faits. »

Nous pouvons fournir des renseignements plus explicites sur les conditions dans lesquelles s'effectuait le pavage à Liège à ces temps éloignés.

Il y avait deux espèces de pavage. Dans l'une on se servait de gros pavés de grès. Elle avait pour destinations les rues à charroi continu, les rues principales. Dans l'autre genre de pavage on employait de gros cailloux au lieu de pavés, et du fin gravier. Ce système, pratiqué encore pour le pavement de parties de trottoirs en certains villages, demeurait de règle à Liège au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'ingénieur liégeois Carron en faisait ressortir la valeur en 1749 : « Dans les villes », écrivait-il, « en battant les terres, on peut paver avec des petits cailloux. C'est ainsi que la ville de Lyon est pavée, et bien d'autres qui sont pavées avec des cailloux, qui ne sont pas plus gros que le poing ; et cela dure éternellement. Il est vrai que les pavés ne sont pas tout à fait si doux pour les voyageurs (1). »

A Liège, ce pavage durait d'autant plus qu'on y avait recours seulement pour les rues non carrossables.

En la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, la cour de la Fermeté procédait elle-même à la nomination d'un *livrancier* perpétuel et d'un *maître paveur*. Ces offices se transmettaient d'ordinaire de père en fils. Mais la nomination se faisait solennellement, les titulaires recevaient, avec leur commission, les règles écrites auxquelles ils devaient se soumettre et qui variaient souvent.

De par son titre, le « maître paveur de la fermeté » jouissait d'un véritable monopole. Défense était faite « à tous, de paver sans sa permission et volonté ». En revanche, il lui était interdit d'entreprendre un travail quelconque en dehors de la Cité, sans l'autorisation expresse de la Cour.

Il avait pour obligation de se trouver chaque jour ouvrable, le matin et l'après-midi sur le lieu du travail, afin de veiller à ce que ses ouvriers accomplissent leur tâche soigneusement, de laquelle, au surplus, il était responsable. Pour chaque verge de pavé qu'il posait, le maître avait droit à une indemnité de 3 florins 10 patares. Il s'agissait là du pavement ordinaire. Exception était faite pour les travaux de réfection en Pierreuse à cause des difficultés d'accès de cette voie. En semblable éventualité, le maître paveur n'était plus payé à la pièce,

(1) *L'art de bien bâtir*, Liège, B, Collette, 1749, p. 87.

mais il touchait un salaire journalier de 25 patars Brabant. Il fallait, en ce cas encore, qu'il tint note de toutes les fournitures que nécessitait le travail et de l'avancement de l'ouvrage. La Cour contrôlait son état avec celui de l'huissier, de l'inspecteur plutôt, de la Fermeté.

Nous avons mis la main sur le texte du diplôme de maître paveur de la Fermeté, délivré le 30 octobre 1671, à Lambert Verdin, lequel succédait dans ce poste à son père, Philippe Verdin. C'est vraisemblablement la seule pièce du genre qui soit parvenue jusqu'à nous. Vu l'intérêt qu'elle présente, nous croyons devoir la reproduire :

COMMISSION DE MAÎTRE PAVEUR DE LA CITÉ.

« Nous les maîtres fermeteurs élus tant de la cathédrale que secondaire de Liège et de MM. les Bourguemaîtres et Conseil de la Cité, le jour Saint-Hubert de l'an 1670, finissant l'an 1671, scavoir faisons à tous et chacun que maître Philippe Verdin, notre paveur sermenté aiant reposé dans nos mains son office de maître paveur suivant sa requête présentée et apostillée le vingt-deuxième octobre de l'an 1671, nous confiant dans la prudence expérience et diligence de Lambert Verdin son fils, capable pour exercer le dit office de maître, luy avons conféré comme par cette conférons le dit office de maître paveur de notre Fermeté pour l'exercer et deservir fidèlement, le tenir et posséder de nous et faire tout ce et de quant qu'à telle office de maître paveur appartient et peut appartenir, aux droits, gages, profits et émolumens que ledit Philippe Verdin, son père, avoit et luy appartenoit, à condition qu'il sera tenu et devra être tous les jours tant avant qu'après midi, et lorsqu'il sera nécessaire, sur les ouvrages publics des dits maîtres fermeteurs ; et aura soing particulier que ses serviteurs subalternes à laditte fermeté feront un bon et pertinent ouvrage du chaussage d'icelle, à peine d'en estre responsable s'il se treuve de manqué à l'enseignement de notre court ; et que, lorsque l'on viendra à travailler en Piereuse, il se contentera pour chaque journée, de vingt-cinq patars brabant, en tenant la contretaille contre le huissier de notre fermeté et de tous livremens de grèves, pierres et sables que l'on emploiera en dit Piereuse pour en faire fidèle raport à nous ou à notre maieur, tenant notte pertinente de jour en jour des ouvrages que l'on besoignera audit Piereuse, en confrontant sa taille contre celle de notre dit huissier pour être icelles raportées et remises en mains de notre mayeur, rentier et greffier afin faire les payemens en conformité des dittes tailles et contretaille. Et pour les verges que l'on travaillera ailleurs parmy la cité de Liège, il aura pour chacune d'icelles trois florins dix patars sans pouvoir exiger davantage de nous et de notre dit renthier, aiant là même passé le serment en nos mains d'accomplir et observer le premis dans tous ses points. Conditionné toutesfois que si le susdit Maître Lambert, pourvu de notre ditte office venoit à mourir avant son père, que Dieu ne veuille, en telle événement le dit Philippe continuera ledit office jusques à sa mort, ce que luy avons accordé pour causes à nous mouvante. Ayant ordonné à Denis Tombeur, notre confrere, de despescher la presente commission pour le contest qu'il y a presentement à raison de l'office du greffier. Ordonnant partout et à tous et un chacun de reconnoitre ledit Lambert Verdin pour maître paveur sermenté de cette cité de Liege, franchise et banlieue, avec defence à tous de ne paver sans sa permission et volonté.

» Donné dans la Cité, au lieux de notre consistoire tenu dans la cour de l'Officielle du chapitre de Saint-Lambert sur assemblée faite à cet effect spécialement le dit vingt-deuxième octobre mille six cent septante un. »

« Le trengtième octobre anno dit 1671, le dit maître Lambert Verdin a passé le serment accoutumé comme dessus en présence de la court assemblée au lieux accoutumé et promis de s'acquitter conformément à sa ditte commission et de point sortir hors cette cité pour entreprendre aucun travaille et ouvrages sans permission exprès de la Court.

Par extrait du registre de la court de la Fermeté,  
Hen. WALTERY, Greffier (1).

Plus important était le poste de « livrancier de la Fermeté ». A lui revenait le privilège de fournir tous les pavés et autres matériaux nécessaires. Comme paiement, il avait droit à 9 florins 3 patars Brabant par verge, de laquelle somme il fallait déduire le prix de la main-d'œuvre du maître paveur et de ses ouvriers ; etc. Il ne lui restait qu'une somme de 4 florins 10 patars, somme très minime au fond.

Afin que les ouvriers ne chômassent pas, le livrancier faisait décharger sur les lieux du travail, deux ou trois jours à l'avance, tous les matériaux indispensables. De même, trois jours au plus après l'achèvement du pavage, il devait procéder à l'enlèvement des terres et débris de pierre, de façon à rendre le chemin complètement libre.

Il nous a été donné de retrouver aussi le texte de la nomination de fournisseur des pavés de la cour de la Fermeté, faite le 10 juillet 1694, en faveur de Claude-Charles Delize. Nous reproduisons les conditions accompagnant l'acte de nomination (1) :

« S'ensuivent les conditions

» Les seigneurs maîtres fermeteurs du clergé primaire et secondaire et les Saize Chambres de la Cité de Liège voulants disposer de l'office du livreur des matériaux de la fermeté vacquante par la mort de feu Jean Delize cy devant pourvu de la commission dudit office proposent les points et conditions suivantes pour celuy qui en sera pourvu.

» Premier qu'il livrera ou fera livrer sur les ouvrages publics des bons *pasturaux* (2) et *greves* (3) dans toutes les grandes rues à charriages continuels d'icelle parmy le prix ordinaire et accoutumé.

» Scavoir neuf florins trois patars Brabant pour chaque verge y comprise la main d'œuvre de notre maître paveur sermenté et de ses ouvriers.

» Hors desquelles il y a quatre florins cinq patars y compris sa bierre et le résidu suivant audit livreur des matériaux en donnant pour chaque verge six patars à notre huissier et un pattar au mesureur immédiatement après les comptes rendus.

» Que lorsqu'il conviendra de paver avec des cailloux dans les rues où il n'y a pas de charriage continué, il livrera et fera livrer quant et quant des bons cailloux et bornes greves au contentement de la Fermeté.

» Que lorsqu'il sera ordonné de travailler, le dit livreur sera obligé de faire charrier, sur les ouvrages destinés, quelques voyes de pierres et greves un jour ou deux auparavant afin que nos paveurs ne soyent retardés dans l'exercice de leurs ouvrages ; à charge et condition que nos dits paveurs devront entreprendre lesdits ouvrages ordonnés sans désister, ne soit pour l'injure de tems et réparation des chaussages de Piereuse et des ponts de soy privilégiés.

» Que trois jours après lesdits ouvrages achevés, il devra faire *asporter* (4) et charier les pierres et ordures qui se trouveront jettés du costé desdits ouvrages, afin que de ce il n'y ayt aucune plainte des bourgeois là où on aura travaillé.

» Que le charriage et livrement des pierres et greves avec asportement desdites ordures se devra faire indifféremment parmy toute la cité que dessus excepté pour Piereuse.

» Que ledit livreur des matériaux devra avertir notre huissier de tems en tems, afin qu'il ayt soin de faire tirer des bons *pasturaux* ens grandes rues et passages publics et continuels et en avertir ladite Fermeté.

(1) Ce document ainsi que la commission de maître paveur, reposent aux AE.

(2) Pavés en grès.

(3) Gravier.

(4) Emporter.

(1) En juillet 1745, la Cité supprima la charge de maître paveur de la ville et cette suppression fut agréée par le prince le 29 juillet. (CP, Dép., r. 39, f. 22 v°.)

» Tous les quels points et articles se deveront ponctuellement observer par nostre dit livreur des matériaux à peine, au cas de deffaut ou de non observation d'iceux, de pouvoir procéder à la privation dudit office après quelques monitions ou ordonnances desdits seigneurs fermeurs au sujet des plaintes qui pourront survenir se soumettant à leurs censure et jugement au regard du permis, renonçant par serment la même prété.

*Par ordonnance, etc.*

#### B. — POUR LES PONTS, LES FAUBOURGS, ETC.

Les règles de pavage que nous venons d'esquisser ne concernaient que les travaux opérés à l'intérieur de la ville, lesquels dépendaient de la Cour de la fermeté. De tout autre façon agissait le Conseil de la Cité pour les ponts, les faubourgs et les autres « chaussées » dont le pavage lui incombait. Le plus souvent, il avait recours à la voie de l'adjudication, comme l'exigeait d'ailleurs la coutume liégeoise, pour les ouvrages sérieux. De la sorte procéda-t-il en 1738 pour l'entreprise du pavage du faubourg Sainte-Walburge <sup>(1)</sup>; en 1753, pour la réfection du pont d'Ile <sup>(2)</sup>; en 1745, pour la réparation et l'entretien des faubourgs Saint-Laurent et Saint-Gilles <sup>(3)</sup>; pendant un terme de neuf années.

A chacune des adjudications semblables, était dressé, sous forme de brochure, un cahier des charges et conditions particulières imposées à l'entrepreneur. De nos jours, la plupart des grandes administrations publiques possèdent, en outre, un cahier général des charges des travaux. Il en existait à Liège au XVIII<sup>e</sup> siècle. Nous en possédons un dont le Conseil de la Cité ordonna l'impression le 8 mai 1769. Il a pour titre : *Conditions générales pour le rendage de tous les pavés des fauxbourgs, chaussées et barrières appartenantes à la Cité*. Il compte une quarantaine d'articles. On doit bien reconnaître que, pour le temps, ce document est excellemment rédigé. L'« obtenteur » de l'entreprise jouissait « des revenus des droits » qui se percevaient à la barrière dont il était le « repreneur », moyennant paiement du prix de l'adjudication. Il devait mettre en bon état d'entretien les « pavés, ponts, terre-pleins, aqueducs, canaux, maisons de tolle, fossés, barrières et toutes branches (de chemins) ou amorces aboutissantes à la partie de la chaussée » lui remise. Le prenait-on en défaut de retard dans les travaux, une amende de 500 fl. le rappelait au respect de ses devoirs.

C'est lui naturellement qui avait à payer les ouvriers et manouvriers qu'il mettait en œuvre. Pendant l'hiver il formait des magasins de pavés au total de 4,000 répartis en divers endroits. Ces pierres devaient être de bon grès, d'une carrière agréée par la Cité, et avoir « quatre pouces au moins de tête bien unie, six à sept pouces de queue et au moins trois pouces d'assise ». Il y avait interdiction d'employer des « pierres taillées en tête de mouton ». Une amende d'un écu eût atteint l'entrepreneur pour chaque pavé pareil qui aurait été découvert. Tandis que l'on exigeait, pour les pierres de bordure, « huit pouces de tête en quarré et cinq à six pouces d'assise », celles de la « collière du milieu » de la route, c'est-à-dire de la rigole, devaient avoir sept pouces de queue.

D'après un autre article, « l'entrepreneur ne » pouvait « faire rentrer aucune vieille pierre dans le pavé, si elle n'a six pouces de queue et quatre à cinq pouces au moins sur la tête et jugée bonne, à peine de 5 florins d'amende pour chaque pierre qui n'aura pas les dites dimensions » <sup>(1)</sup>. Au surplus, s'il était convaincu d'avoir employé des pavés de moindre qualité ou « sur le plat », il encourait une amende de 3 florins d'or ; il avait en outre, pour obligation de défaire la partie de route ainsi construite et de la renouveler en bonne et due forme à ses frais.

Quant aux pavés de rebut, rien n'empêchait l'entrepreneur de les vendre à son profit. Toutefois, il fallait qu'il les fit disparaître dans la huitaine s'il ne voulait les voir confisquer en faveur de la Cité. Le millier de bons pavés coûtait seulement de 21 à 22 francs.

Le sol qui recevait ces pavés n'était point préparé partout de la même façon. En pleine campagne, les pierres reposaient sur une couche de sable de quatre pouces d'épaisseur ; dans les faubourgs, comme dans la cité, le sable se trouvait remplacé par du gravier. Le pavage, après sa confection, recevait une couche de même matière de six pouces parfois, ce qui provoqua maintes réclamations à Liège de la part de l'entrepreneur du nettoisement <sup>(2)</sup>.

Tout était réellement prévu pour faire du service du pavage une entreprise honnête, loyale et intelligemment conçue. Quatre fois l'an, l'adjudicataire avait à produire une attestation du baumeister de la Cité que les conditions du cahier des charges avaient été ponctuellement observées. De plus, avant la fin de son entreprise, il devait prouver que le tout était remis en parfait état. Pour plus de garantie, on lui retenait le paiement de la dernière année, lequel n'était liquidé qu'après une nouvelle visite en règle de la route et après avoir acquis la certitude que la situation de celle-ci ne laissait rien à désirer.

Enfin, avant d'abandonner son entreprise, l'adjudicataire enduisait de deux couches de couleur bleue à l'huile « les barrières, portes, châssis, volets, cartouches, etc. », car alors les *barrières* n'existaient pas seulement de nom.

Passaient librement à ces barrières les conseillers ou autres agents de la Cité, « les princes, ambassadeurs ou envoyés, avec leurs domestiques, bagages et équipages, les domestiques » du prince portant sa livrée, les corps de troupes. Étaient aussi exempts « tous les habitants de ce pays qui se serviront des chaussées en menant ou ramenant tout ce qui sert à la culture ou engrais des terres du pays de Liège, comme cendres, fumiers, pailles, marle, chaux et tous les fruits de leur récolte, à l'exception des livremens des grains ou ceux qui entrent en commerce ».

#### IV. — Sous les régimes français et hollandais.

Nous l'avons dit, la République française et le régime impérial qui lui succéda maintinrent pleinement les droits de barrière existants, les multiplièrent même. S'ils ne les introduisirent pas dans la cité, ils y substituèrent les droits d'octroi, péage beaucoup plus lourd et plus étendu. Néanmoins, on a pu s'en rendre compte

<sup>(1)</sup> RCC, r. 1735-1738.

<sup>(2)</sup> *Ibid.*, r. 1753-1755, f. 30, 79.

<sup>(3)</sup> Placard intitulé : *Conditions particulières pour la chaussée de Saint-Laurent depuis la porte de Saint-Martin... et en descendant la chaussée Saint-Gilles jusqu'à la fausse porte*. — RCC, 6 août 1745.

<sup>(1)</sup> Les dimensions des pavés variaient parfois d'une adjudication à l'autre au XVIII<sup>e</sup> siècle.

<sup>(2)</sup> RCC, r. 1750, f. 171 v<sup>o</sup>.

dans les chapitres précédents, jamais à aucune époque, les voies publiques, le pavé des rues ne furent laissés dans un état de dégradation, dans un abandon aussi complet.

Dès le 17 *frimaire an IV* (8 novembre 1795), la municipalité de Liège, manquant des ressources nécessaires, signalait à l'Administration d'arrondissement le délabrement des rues, même les plus centrales, afin d'obtenir son intervention pécuniaire ou en nature. L'Administration d'arrondissement, sur le rapport de Léonard Defrance, s'empressa d'autoriser la commune à tirer du magasin général du rivage des Croisiers quinze mille pavés de sept pouces. Il en eût fallu cent fois plus. Pour comble d'ennui, les ouvriers de la ville n'étant plus payés, n'obtenant même plus la ration militaire comme salaire, se refusaient à travailler, de sorte que, loin d'être améliorée, la situation de la voirie empirait chaque jour <sup>(1)</sup>.

Telle était la condition des chemins, à l'aube du XIX<sup>e</sup> siècle, que, dans une pétition adressée au préfet de l'Ourthe, les camionneurs et autres voituriers faisaient cette déclaration catégorique :

« Les rouliers soussignés, partie faisant pour tous ceux de la ville de Liège, ont l'honneur de vous représenter qu'ils se verront forcés de vendre leurs voitures et chevaux, si vous ne daignez faire quelque chose en leur faveur. Il est de toute impossibilité », ajoutaient-ils, « de pouvoir, avec six chevaux, traîner un chariot chargé à travers la ville et le faubourg. »

Il en fallait quatre pour conduire un camion vide.

Quelques réparations furent faites à la voirie sous le gouvernement impérial <sup>(2)</sup>; mais le pavé ne fut amélioré plus ou moins que durant la période hollandaise.

## V — Depuis l'indépendance nationale. — Trottoirs. Asphaltage.

Le progrès dans l'état de la voirie à Liège se manifesta bien davantage lorsque la Belgique eut proclamé et affermi son indépendance nationale. Presque partout, le pavage fut fait et entretenu avec méthode et régularité, mais à des prix très élevés <sup>(3)</sup>.

Peu après l'instauration de ce nouveau régime fut introduit à Liège une innovation dont le piéton ressentit un profond bien-être et une grande sécurité. Il s'agit de la **construction des trottoirs**. Auparavant, au XIX<sup>e</sup> siècle même, la voie se composait d'un seul et unique pavage. A l'origine, au milieu de ce pavé avait été jetée la rigole nommée vulgairement *colliere*. Quand elle se dédoubla, le pavé continuait à s'étendre sur toute la largeur de la rue, en maints endroits. Dans d'autres, existaient des accotements que le peuple appelait *dèyes*. Ils formaient des terre-pleins ; tels les accotements de nos grand'routes et de quelques parties des rares voies urbaines non encore pourvues entièrement de trottoirs. Véhicules et passants évoluaient pêle-mêle à leurs risques et périls sur la ligne pavée.

Les trottoirs ne firent leur apparition à Liège que vers 1836. A coup sûr, les Romains avaient connu les trottoirs, et même à Pompéi on peut encore constater qu'ils étaient d'un pied et demi au-dessus du niveau de la voie carrossable. Mais ils étaient fort étroits, comme les *passettes* que présentèrent plusieurs ponts de Liège, dès le moyen âge.

Quoi qu'il en soit, en 1839 seulement, le Conseil communal fixa, pour la première fois, dans son règlement sur les bâtisses toutes les conditions relatives à l'alignement des trottoirs, à leur largeur, à leur hauteur, à leur pente et à leur genre de construction. Ils furent formés dans le principe et pendant longtemps de dalles d'amples dimensions qui, par leur poli, produit par l'usure, multipliaient singulièrement les chutes, en temps de neige, de gelée, voire de pluie. Depuis 1870, on les a remplacées par de petits pavés cubiques, sauf à la bordure et exceptionnellement par de l'asphalte. Quelques particuliers autorisés par la Ville y ont même substitué des mosaïques-réclames <sup>(1)</sup>.

Le règlement sur les trottoirs, révisé une première fois en 1859, l'a été une seconde fois le 29 avril 1907 et une troisième fois le 7 décembre 1908.

Le **pavage des voies carrossables** à son tour a été l'objet de modifications sans qu'on puisse affirmer être arrivé à la perfection. En maintes localités on a essayé le pavage en bois. Mais nonobstant les procédés de conservation du bois y apportés, il a été reconnu d'une usure trop rapide. En Angleterre on a tenté de se servir du pavage en caoutchouc ; d'avance, l'on savait ce système inadoptable, étant d'ailleurs d'un prix trop élevé. Le pavage en fonte de fer essayé à Londres, qui consiste en petits cubes creux de fonte, réunis par du bitume, n'a guère obtenu un succès plus général.

Liège a mis en épreuve, dans ce dernier quart de siècle, pour certains trottoirs, un pavage composé d'une épaisse couche d'asphalte et de gravier naturel. Ce système a donné d'excellents résultats. Il coûte 15 francs par mètre carré d'asphaltage. C'est un franc 50 de plus par mètre carré que pour le pavage ordinaire avant la guerre susdite.

Enfin, depuis 1899, le service compétent a fait procéder à maints autres travaux d'asphaltage pour la voie proprement dite. L'asphalte comprimé a été utilisé dans une série d'artères du centre de la ville en 1904 et les années suivantes, ainsi que dans de larges avenues du quartier de l'Ile de Commerce. Mue par un mobile de salubrité, la Ville a mis en œuvre pareil procédé dans diverses rues populaires, même au quartier d'Outre-Meuse.

L'établissement de chaussées asphaltées, dans des voies de communication où se trouvent des lignes ferrées, n'a pas procuré une satisfaction complète, d'après une note officielle, les trépidations de tramways détériorant le pavage le long des rails.

Cependant, jugé d'une façon générale, le nouveau pavage, quoique beaucoup plus coûteux que les anciens pavés de grès, est très favorablement apprécié pour la facilité de circulation qu'il procure au charriage comme au piéton.

(1) Dès le 23 *fructidor an II* (9 septembre 1794) la municipalité républicaine avait révoqué le baumeister Drion et nommé inspecteur provisoire des travaux publics le citoyen Idatte.

(2) On payait alors à l'entrepreneur 5 fr. par mètre carré de pavage.

(3) Le prix du pavage est maintenant en moyenne de 45 fr. le mètre carré. Il était de dix seulement immédiatement avant la guerre 1914-1918.

(1) La redevance à payer annuellement de ce chef à la Ville a été fixée le 7 décembre 1908, à 10 cent. par décimètre carré de terrain occupé. Cette redevance ne peut être inférieure à 50 fr. ni supérieure à 300 fr.

Ce mode de revêtement, dont les frais de premier établissement n'étaient pas autrefois beaucoup plus élevés que ceux des pavages en grès, est préférable à tout autre lorsque l'on a en vue l'embellissement de la ville et la salubrité publique <sup>(1)</sup>. Il y a néanmoins lieu de remarquer que les chaussées asphaltées doivent être renouvelées après un laps de temps de quinze ans en moyenne et que ce renouvellement ne peut guère être différé. Les pavés de grès résistent plus longtemps et leur entretien est moins onéreux parce qu'il peut être réduit.

La question du pavage est beaucoup plus importante et plus compliquée de nos jours qu'autrefois, à raison de l'intensité de la circulation des lourds camions-automobiles notamment. Aussi bon nombre de propriétaires de maisons situées en des voies à l'abri des travaux houillers se plaignent des dégâts produits à leurs immeubles par les trépidations de cette circulation intense. Le service compétent recherche le meilleur moyen de parer à ces vibrations que l'asphaltage ne parvient pas à supprimer. On pense obtenir de meilleurs résultats au moyen du pavage, généralisé maintenant, à l'aide de petits pavés cubiques placés en demi-cercles irréguliers sur fondation de béton, les effets de la pression étant de la sorte considérablement amoindris.

Notons en terminant que, depuis quelques années, le service des Ponts et Chaussées fait usage, pour l'assiette des pavages des routes, d'une fondation de mortier de chaux et laitier. Ce système est notablement supérieur à celui précédemment employé, lequel consistait en une fondation composée de sable ou de cendrées. Les chaussées, grâce au nouveau procédé, sont beaucoup plus stables et se déforment beaucoup moins en temps de pluie. Le cylindrage des rechargements partiels se pratique non moins heureusement parce qu'il permet une circulation aisée aussitôt après l'achèvement du travail et encore parce que la pierraille s'écrase beaucoup moins.

### CHAPITRE III

#### POLICE DES RUES

##### I. — Abus du charroi et autres.

**S'**IL est du devoir de l'autorité de veiller au bon entretien des voies publiques, il est non moins indispensable que les habitants concourent personnellement tant à maintenir les rues dans les meilleures conditions de viabilité qu'à y assurer la sécurité de chacun. Pour que tous remplissent leurs obligations à cet égard, force fut à l'administration de prendre, à diverses reprises, des dispositions réglementaires.

C'est pour empêcher la détérioration rapide du pavé, par exemple, que, dès l'an 1414, le prince Jean de Bavière interdit aux charretiers ou autres automédons de faire « trotteir ou corrire, chars, charettes ne cliches »

sur les voies pavées de la cité, les menaçant, en cas d'infraction, d'une amende d'un marc <sup>(1)</sup>. A cette époque, ce fut là l'une des préoccupations sérieuses du pouvoir à raison du peu de stabilité qu'offraient trop de maisons et même certaines églises. Fort négligées durant cette période troublée, elles branlaient sur leurs bases dès qu'un véhicule chargé ou non, parcourait la voie avec précipitation.

Telle devint la situation en 1457, que le prince, le chapitre Saint-Lambert, les chefs du clergé secondaire, les bourgmestres et Conseil de la Cité, joints aux fermeteurs, crurent devoir tenir une assemblée générale pour aviser aux moyens imposés par les circonstances. Le projet soumis à leurs délibérations le faisait ressortir : non seulement les « grans chaires cargies de cherbons passans et corans et trottans par la citeit, font trembleir et hochiere les engliesez, pons et maisons ; de toutes lesqueiles choses porroit sortir très grande inconvenienche et damage », mais ils occasionnent aussi « très grans damaiges en chauchies », à tel point que le produit de l'accise sur les *cervoises* <sup>(2)</sup>, sur les *keutes* <sup>(3)</sup> et autres sortes de beverages » ne suffit plus à l'entretien des « chauchies que telx chaires brisoient de jour en jour ».

En vue de ménager ces chaussées, les corps délibérants ordonnèrent à « tous marchands ou aultres personnes qui voiront cargier chierbons en naviers ou pontons pour mineir hors delle citeit, qui sieront getteis et œvreis à Saint-Loren, a Saint-Nycolay en Glen, à Saint-Giele, à Homven et là entours », de décharger leurs houilles « et de faire *stappe* <sup>(4)</sup> sour le riviere d'Averoit, sens entreir en la ditte citeit ». Les charbons provenant d'« a Tauwe » et des alentours, devaient être déchargés au Pont « alle *Creyre* » <sup>(5)</sup>. Enfin, les combustibles achetés « à Ans, à Molin, à Hachaport, à Xhovemont et à Sainte-Walbeur » ceux, bien entendu, destinés à être expédiés hors ville par eau, seraient déchargés « a Vivier » de Chéravoie. Les « chaires a bennes doisier » pour arriver en ville ne pouvaient renfermer que « VIII mesures de chierbons et les cherettes que V mesures. »

Quant aux conducteurs qui avaient à charger ou décharger dans la cité même et qui descendaient « tyer et vallee » ils étaient tenus, pour éviter toute secousse trop forte aux maisons, de « sereir leur dis chairs ou cherettes » « a *blokhealz* » <sup>(6)</sup>. Défense stricte fut intimée de faire « corrir en trotteir » les chevaux avec « tous chaires ou cherettes *veuses* <sup>(7)</sup> ou *cargies* <sup>(8)</sup> ».

Après l'incendie général de la ville produit en 1468, les charretiers oublièrent ou prétendirent ne pas connaître les ordonnances ci-dessus. Les fermeteurs de la ville recoururent, en 1486, aux échevins. Ils firent remarquer de nouveau que « jornelement on cherioit plusieurs grans pesans chars et chereztes fortement cargies de huilles et de cherbons, deskendans au rivage de Mouze et autre part aval les chalchiez delle dite cité », d'une façon contraire aux anciens règlements, qu'en-

(1) ROP, s. 1, p. 463, n° 18 ; p. 494, art. 17.

(2) Bière indigène.

(3) Espèce de bière étrangère.

(4) Arrêt.

(5) Ce pont existait alors faubourg Saint-Léonard, vis-à-vis de la rue des Bayards.

(6) Cale.

(7) Vides.

(8) Chargées — EL, greffe Stephany, r. 22, f. 190.

(1) Tandis que maintenant le prix du pavage ordinaire coûte déjà 45 fr. le mètre carré, l'asphaltage, qui, avant la guerre exigeait une dépense de 20 fr. par mètre carré, ne peut se faire de nos jours à moins de 75 fr. C'est dire à quelle somme énorme se monte le prix de pavage d'une rue entière. L'asphaltage de la rue du Pont d'Avroy, réalisé en 1920, a entraîné la Ville dans une dépense de 100,000 francs environ.

suite, après le déchargement, ils s'en retournaient « corant et trottant tellement qu'ilz *confrossoient* <sup>(1)</sup> les dites chalciez » et qu'en outre, « ilz *stonnoient* <sup>(2)</sup> et faisoient tellement tronleir les pons et les maisons et édifices » qu'il pouvait en résulter « grand dommage ».

Les échevins, sollicités de rechercher tous les règlements précédents sur la matière, les coordonnèrent en un seul. Nous ne saurons peut-être jamais la date du premier règlement de ce genre. Cela s'explique au reste vu que, comme le disaient les échevins « alle occasion des guerres » on a « perdu grand nombre de registres ; papiers aux paix faites et autres exploits <sup>(3)</sup> ».

La paix de Saint-Jacques s'occupa du même sujet. Elle régla derechef le convoiement du charbon, puis menaça d'une amende de six livres « quiconque en ladite cité fera courir ou trotteir chars ou charettes, à quelconque heure que ce soit ». Et pour assurer le paiement de l'amende, le cheval pouvait être saisi et mis en fourrière.

Il y eût eu d'autant plus de périls à tolérer semblables excès que les rues en général étaient d'une étroitesse extrême. Aussi l'autorité dut-elle souvent essayer, par des mesures sévères, de mettre fin à l'abus signalé. Les mandements princiers des 29 avril 1724 et 13 décembre 1725 tendirent à pareil résultat en défendant « aux meuniers et aux chartiers de conduire dans les rues de la cité, leurs charrettes et traîneaux autrement qu'en tenant les rênes de leurs chevaux et les menant à la longe ».

Obtempéra-t-on à ces décisions? Ce ne fut pas d'une façon continue et sans laisser se produire de nouveaux désordres. A cette époque, le nombre des équipages avait grandi. L'esprit populaire ne voyait pas ce fait de bon œil, et maints charretiers subissant l'effet d'influences étrangères, donnaient libre cours à leurs ressentiments intimes. Ils n'hésitaient point à faire prendre à leur lourd véhicule le pas sur les carrosses, au risque de les détériorer gravement. Non contents de ce sans-gêne, ils ajoutaient des insultes pour les propriétaires, stationnaient dans les rues à dessein, encombraient le passage de toutes manières. Le 8 février 1755, Jean-Théodore de Bavière renouvela les ordonnances précédentes ; il exigea, sous peine de 3 florins d'or d'amende, que les conducteurs de charrettes plaçassent celles-ci dans l'endroit le plus large de la voie, dès qu'un carrosse arrivait du côté opposé. Dans les rues où deux voitures ne pouvaient circuler de front, — c'était le plus grand nombre — les charretiers avaient à céder le pas, et même à faire reculer leurs véhicules de manière à laisser avancer l'équipage <sup>(4)</sup>. L'année suivante, à la demande du Conseil de la Cité, le même prince n'en devait pas moins réitérer la « défense particulièrement aux charretiers et à ceux qui louent des chevaux » d'entraver d'une façon quelconque la commodité de la circulation dans les rues de la ville <sup>(5)</sup>.

Des situations identiques se reproduisirent sous le régime français, au début du XIX<sup>e</sup> siècle. A son tour, le préfet du département de l'Ourthe s'efforça d'empêcher des accidents fort à craindre par semblables né-

gligences coupables. Il écrivait au maire de Liège le 7 *pluviôse* an X (27 janvier 1802) :

« La plupart des rues de Liège sont étroites et lorsque deux voitures s'y rencontrent, les personnes qui sont à pied ont assez de peine à se détourner. Souvent même, dans les grandes rues comme dans les petites, les voituriers ne peuvent pas contenir leurs chevaux et prévenir des accidents qui ne sont pas sans exemples, surtout lorsqu'ils ne sont pas à pied. Je vous invite donc, Citoyen Maire, à prescrire aux commissaires de police de veiller et de tenir très soigneusement la main à ce que les charretiers et voituriers descendent de leurs chevaux ou de leurs voitures avant d'entrer dans la ville et même dans les faubourgs, et à ce qu'ils les conduisent à pied jusqu'à ce qu'ils en soient sortis, que les voitures soient chargées ou non. Par ce moyen, ils auront plus de facilité pour arrêter les chevaux ou pour en diriger les mouvements ; et les accidents seront infiniment plus rares. »

Que l'on était loin encore de l'ère des vélos, des automobiles et des auto-camions !

## II. — Empiètements sur la voie publique.

Afin de faciliter la circulation, l'attention de l'autorité avait précédemment été attirée sur d'autres mesures de police. Quand, au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, fut reconstruit à grands frais le pont des Arches, le prince Maximilien-Henri de Bavière, le 17 juillet 1657, interdit d'une manière expresse d'y élever des bâtisses, ou d'y enfoncer des caves <sup>(1)</sup> comme l'usage en avait été toléré sur les ponts antérieurs. L'interdiction fut étendue par le Conseil de la Cité à tous les quais ; il ne fut plus permis non plus de bâtir sur aucune muraille de la cité. Afin d'embellir la ville et de faciliter la navigation, le Conseil ajouta que les maisons existantes du côté de l'eau, nommément au quai des Pêcheurs — non existant alors comme tel — ne pourraient plus être l'objet de grosse restauration, encore moins de réédification. Il se montra même d'avis, le 22 juillet 1658, de les acheter à prix raisonnable, pour les démolir, voire d'office après estime d'experts. Il voulait ainsi rendre libre le quai envisagé, comme le prince en avait agi pour les abords du pont des Arches, à la rive gauche.

C'est dans un but similaire que, dès le XVII<sup>e</sup> siècle également, défense était faite aux riverains des quais de les détériorer ou de les embarrasser au moyen soit de marchandises, soit de décombres. Mais l'autorité eut à revenir à la charge plus d'une fois <sup>(2)</sup>.

En 1746, notamment, Jean-Théodore de Bavière ordonnait « à tous ceux qui font bâtir ou réparer leurs maisons ou autres bâtiments, comme aussi à tous architectes, maîtres maçons, tailleurs de pierres, couvreurs d'ardoises, charpentiers et tous autres ouvriers dont la profession les oblige à faire ou laisser des décombres, débris, vidanges et taillures sur le pavé, ou sur les rivages, de les faire charier et transporter à leurs frais huit jours (*sic*) après qu'ils y auront été mis ou laissés, à peine, outre deux florins d'or d'amende, d'être levés et emportés à leurs frais ». Il visait également la liberté des rues, en intimant l'ordre aux sculpteurs, tailleurs de pierres, etc., de travailler chez eux et non sur la rue <sup>(3)</sup>.

(1) Endommageaient.

(2) Faisaient vaciller.

(3) *EL*, t. n° 48, f. 426 v°. — *ROP*, s. 1, p. 727.

(4) *ROP*, s. 3, t. II, p. 37.

(5) *Défense du 11 mars 1752*, *RE*, t. IV, p. 292.

(1) *ROP*, s. 2, t. III, p. 256.

(2) *RCC*, r. 1676-1678, f. 299 v° ; r. 1679-1680, f. 74 v°. — *RE*, t. III, p. 3.

(3) *RE*, t. III, p. 25. — *ROP*, s. 3, t. II, pp. 84 et 206.

Que d'empiétements variés de la voie publique auxquels l'autorité s'efforça de mettre un terme, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, même quant à la place du Marché (1) ! Les habitants eux aussi s'opposèrent souvent à l'envahissement du domaine général. Vers le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, le Conseil de la cité avait cru pouvoir autoriser quelques étrangers à ériger, moyennant une faible redevance annuelle, des baraques et des aubettes en certaines rues pour y vendre du tabac. Des Liégeois se plaignirent de ce privilège et du tort qu'on leur faisait de ce chef. Le Conseil dut retirer en 1753 l'octroi accordé à ces débitants exotiques (2). Deux ans plus tard, le 10 mars 1755, l'administration avait encore à défendre « à toute espèce de marchands d'établir leurs baraques ou boutiques volantes sur le pont des Arches et sur le Vieux pont ».

### III. — Encombres. — Alignements des façades. Saillies. — Enseignes.

D'autres débiteurs ont donné plus de fil à retordre à nos édiles. Ce sont les marchandes ambulantes de harings, d'oranges, etc., qui, depuis des centaines d'années, assiègent surtout les abords du pont des Arches et les rues environnantes. Le Conseil eut beau, en 1737, leur interdire de stationner en ces endroits et même autoriser les archers — les agents de police du temps — « à renverser leurs denrées », si ces commères ne déguerpissaient pas à la première sommation (3). Ce fut en vain. L'interdiction n'a cessé d'être renouvelée jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle, et dame Police sait si le succès a couronné des siècles d'efforts (4).

L'œil de l'Administration visait plus sérieusement les usurpations permanentes qu'auraient pu faire certains Liégeois peu scrupuleux en élevant les bâtisses sur la rue, vu surtout l'absence de plans d'alignement. L'autorité se reposait sur la bonne foi et sur l'usage traditionnel (5). Néanmoins, dès qu'il y avait empiétement sur la voie publique, on ne la tolérait que moyennant une accense annuelle (6). Il n'y a pas lieu, dès lors, de s'étonner qu'un édit princier du 7 juin 1762 ait ordonné — à l'exemple des princes du siècle précédent — « à tout propriétaire de maisons situées dans la ville et sous la verge du seigneur », de porter au grand greffe de la cité, ses titres de propriété et autres pièces propres à en constater l'authenticité et la valeur.

Il fallait évidemment une permission en règle pour construire sur la voie publique (7). Elle était plus nécessaire encore, dès le moyen âge, pour bâtir le long du fleuve ou d'autres cours d'eau, principalement à proximité des remparts. Mais il fallait que la construction ne préjudiciât, ni à la navigation, ni aux murs d'enceinte, ni aux particuliers (8).

Sous ces rapports, l'administration communale se constituait le protecteur né des droits de la généralité.

Déjà l'an 1387, on la trouve refusant l'autorisation de dresser des bâtiments qui auraient enlevé du jour à d'autres, ou auraient privé leurs hôtes de l'accès à la Meuse (1). Naturellement, diverses institutions avaient leurs droits ou leurs privilèges à faire prévaloir en l'espèce, suivant qu'il s'agissait de territoire claustral, de domaine public, etc. Ainsi, en 1568, le chapitre de Saint-Lambert intervint au sujet de la trop grande élévation, selon lui, qu'un maître Grégoire, chirurgien, avait donnée à sa demeure vis-à-vis du Palais (2).

Ce qu'on remarquait en grand nombre, en la cité, à cette époque, c'étaient des bâtiments dont les étages s'avançaient en **encorbellement** de près d'un mètre sur le rez-de-chaussée. Ces *saillies*, que le peuple appelait *seyeutes*, avaient été inaugurées au XIII<sup>e</sup> siècle. A ce temps, l'avoué percevait sur chacune d'elles un droit de douze deniers ; il en recevait autant pour tout seuil établi sur la voie publique (3).

Les étages en saillie se multiplièrent principalement au XVI<sup>e</sup> siècle. Alors le bénéficiaire payait cinq patars Brabant de cens annuel « par pied de place » dominant sur la rue (4), cens qui revenait par moitié au prince et à la Cité (5). Tous deux donnaient leur **assentiment** à semblable empiétement sur le chemin, mais il n'était accordé que pour autant que les *seyeutes* ne donnassent pas empêchement au passage des chars et des autres voitures. Aussi les demandeurs faisaient fréquemment ressortir, à l'appui de leur requête, que loin d'incommoder le public, ces étages en saillie lui seraient avantageux, notamment en le mettant à l'abri de la pluie. N'importe, on finit au XVII<sup>e</sup> siècle par découvrir des inconvénients, voire un danger rapproché ou éloigné à ce genre de bâtisse, et nul ne fut plus autorisé à l'employer, si ce n'est très exceptionnellement (6). Quelques-unes des demeures à façades bombées, vieilles de plus de trois centaines d'années ont survécu, notamment rue Saint-Jean-en-Ile, quai de la Batte, rue Saint-Laurent, etc.

On l'aura remarqué, le prince, qui avait la police générale dans ses prérogatives, en usait pour seconder la cité. Il prenait des mandements destinés à faire respecter pleinement la **liberté de la voirie** par les propriétaires riverains. De la sorte, le 17 juillet 1657, Maximilien-Henri de Bavière défendit-il aux négociants de la rue Neuvise, alors directement en prolongement du pont des Arches et par conséquent plus fréquentée que de nos jours, les entrées de caves en saillie, les *tape-cou*. Ces entrées de caves d'un usage assez commun dans les villes de l'ancien pays de Liège, offraient divers périls : elles se fermaient à l'aide de portes horizontales en bois. Si elles demeuraient ouvertes, la circulation publique en souffrait considérablement. Quand le pauvre passant n'y prenait garde, il risquait de faire une descente inattendue. Si elles demeuraient fermées, le danger ne se présentait pas moindre, car le bois ainsi exposé aux intempéries pourrissait rapidement ; les planches cédaient souvent sous le poids du piéton qui allait s'abîmer dans la cave. Le marchand lui-même avait

(1) V. v<sup>o</sup> *Marché*.

(2) *RCC*, r. 1753-1755, f. 5 et 16 v<sup>o</sup>.

(3) *Ibid.*, r. 1735-1738, f. 234.

(4) Le dernier règlement de police concernant le colportage sur la voie publique est du 6 novembre 1922.

(5) *Ibid.*, r. 1756-1759, f. 29.

(6) *Ibid.*, r. 1761-1765, f. 50.

(7) Le premier règlement qui ait prévu cet objet depuis la chute de la principauté est celui pris par le maire de Liège, le 19 frimaire an IX (10 décembre 1800).

(8) *RCC*, r. 1575-1577, f. 268 v<sup>o</sup> ; r. 1768-1771, f. 71.

(1) *BCRH*, s. 3, t. XIV, p. 148.

(2) *CESL*, t. V, n<sup>o</sup> 4184.

(3) *DARIS, Notices*, t. XII, p. 144.

(4) *RCC*, r. 1585-1586, f. 43 v<sup>o</sup>.

(5) *Ibid.*, r. 1634-1636, f. 87.

(6) *RCC*, r. 1783-1785, f. 97 v<sup>o</sup>, 114 v<sup>o</sup>.

d'autres mésaventures à redouter, car ces entrées de caves étaient propices aux malfaiteurs.

Défense aussi était faite de pendre aux façades, au dessus de la porte, des **toiteaux**, petits toits en planches, appelés *teutès* en wallon, qui se développaient parfois un mètre en avant de la maison. Défense encore de placer devant les vitrines, des « montres » vitrées ou grillées qui avançaient aussi, très nombreuses sur la voie, d'un ou de plusieurs pieds, au grand désagrément des voisins et des promeneurs.

Les piétons rencontraient en l'étroite Neuvise un autre inconvénient en temps de pluie. Nous l'avons dit, si certains toits se trouvaient pourvus de chéneaux, les eaux qui s'y amassaient n'étaient pas conduites jusqu'au sol par des gouttières. De ce fait, les passants se voyaient doublement arrosés, d'autant que les fenêtres d'étages, en général, s'ouvraient en dehors, sur la voie publique. Par son mandement du 17 juillet 1657, Maximilien-Henri de Bavière tâcha de porter remède à cette situation désagréable. Ses mesures furent plus tard généralisées : les fenêtres à grille ou les montres ne pouvaient plus avancer que d'un pied au maximum sur la voie. L'autorité alla même jusqu'à ordonner que « toutes les enseignes des maisons » (au lieu d'être suspendues), fussent « retirées et appliquées contre les murailles dans le terme d'un mois à peine d'une amende de dix florins et d'être lesdites enseignes démolies aux frais des propriétaires ou locataires <sup>(1)</sup> ». Il y eut des cas de condamnations à 10 fl. d'or pour contravention à ce règlement. C'est alors principalement qu'un bon nombre de négociants firent sculpter, artistement parfois, leur enseigne dans la pierre, surtout lorsqu'ils rebâtissaient leurs maisons.

Beaucoup plus nombreux furent ceux qui suivirent ou reprirent les anciens errements ; au vu et au su des agents communaux <sup>(2)</sup>, même en ce qui concernait les gouttières, comme le constatait l'auteur du *Recueil héraldique des Bourgmestres*, en 1720 <sup>(3)</sup>. Il est vrai que Paris, au même temps, n'était pas mieux partagé sous ce rapport. Les gouttières en forme de gargouilles jetant l'eau du haut des maisons jusqu'au milieu de la rue en la capitale de la France, n'inspirèrent-elles pas à l'un de ses grands poètes ces deux vers bien connus :

Les eaux qui tombaient des gouttières  
Firent dans Paris cent rivières <sup>(4)</sup>.

Cependant, des circonstances cruelles pour la ville de Liège avaient éveillé à nouveau l'attention de ses chefs, comme du prince lui-même, pour l'application de mesures de police dans l'intérêt général. Nous faisons allusion au bombardement de juin 1691 dû au maréchal français de Boufflers, et dont on connaît les affreux ravages dans le centre de la cité.

(1) *ROP*, s. 3, t. I, pp. 614 et 623. — *RE*, t. III, pp. 1-18.

(2) Dans une lettre au maire, du 28 nivôse an X, le préfet de l'Ourthe se plaignait encore du grand nombre d'enseignes suspendues qui, par leur vétusté, menaçaient de s'abattre sur la tête des passants. Il ajoutait que beaucoup de chéneaux continuaient à lancer « des torrents de pluie sur les passants qui, dans des rues étroites n'ont aucun moyen de se garantir ». (*AP*, r. 28 D.)

Les derniers règlements communaux concernant les enseignes sont en dates des 22 et 29 janvier 1923. (*BA*, 1923, pp. 126 et 160.)

(3) Page 437.

(4) C'est seulement le 18 juin 1716 que le prince de Liège Joseph-Clément de Bavière exigea que les gouttières faisant saillies sur la voie fussent reportées le long des murs de la façade, au moyen de conduits de fer blanc y attachés et prolongés jusqu'au pavé ou jusqu'à un autre point de manière à ne gêner en rien les passants. (*ROP*, s. 3, t. I, p. 482.)

Dès le 25 juin, Jean-Louis d'Elderren avait défendu de rebâtir, dans les endroits brûlés et bombardés, avant qu'il eût fait tracer par les bourgmestres un plan d'après lequel la reconstruction pourrait se faire. Le 9 juillet, ce plan modèle ayant été arrêté, le prince leva la défense et permit de rebâtir en se conformant au type déposé <sup>(1)</sup>. Complétant ses instructions, le prince exigea le 9 août « que les murailles séparatoires des maisons soient de briques de l'épaisseur d'un pied et demi ou environ, et que lesdites murailles surpassent les toits de deux pieds au moins ». Il y eut pourtant quelques exceptions <sup>(2)</sup>.

Cette fois, le pouvoir montra de l'énergie dans l'exécution de ses prescriptions. Quelques propriétaires, sans attendre l'ordre du prince, avaient relevé leurs habitations d'une manière non conforme aux règles admises, lesquelles règles se trouvaient suivies fidèlement en la maison des Trois Couronnes sur le Marché, donnée en exemple. Signification fut intimée aux récalcitrants, le 27 août 1691, d'avoir à démolir tout ce qui avait été bâti à l'encontre des décisions souveraines <sup>(3)</sup>.

Pour éviter, autant que possible, les incendies, Jean-Louis d'Elderren réclama, comme l'avait fait Maximilien-Henri de Bavière, en 1657 et en 1666 <sup>(4)</sup>, la construction de façades en pierres de tailles et en briques. Au surplus, l'ordonnance du 14 avril 1692, si primitive que soit sa forme, résume très bien le règlement sur les bâtisses de l'époque :

« Les possesseurs devront faire conduire les eaux de pluie par un canal depuis le toit jusques en bas.

» Ils ne pourront avancer quoi que ce soit au delà des bâtiments.

» Les fenêtres du premier étage se fermeront en dedans.

» Le seuil des portes n'outrépassera pas la ligne droite des murailles.

» Les soupirails des caves seront dans les murailles, sans qu'ils puissent être étendus au-delà de leur ligne droite.

» Ils ne pourront faire aucun grill outrepasant, ni en haut ni en bas, au delà de la ligne droite.

» Ils ne pourront appliquer des toitiaux, à peine qu'ils pourront être arrachés impunément et sans aucune formalité de loi. »

Cinq jours après, le prince, se rendant compte « qu'il ne suffira pas, pour l'élargissement des rues de défendre aux possesseurs des maisons brûlées d'avancer dans leur réédification », sur la voie publique, d'une façon quelconque, si les maisons de toutes les autres rues ne sont pas soumises à semblables prescriptions, ordonna « à tous possesseurs des maisons qui ont seuils, boutiques, toitiaux, et entrées de caves s'avancant dans les rues, de les retirer afin que rien n'outrépassé plus la ligne droite des murailles, et ce, dans le terme de trois mois <sup>(5)</sup> ».

Enfin, le 5 juin 1694, les maisons ruinées par les boulets incendiaires n'ayant point encore été toutes redressées, le chapitre Saint-Lambert, *sede vacante*, enjoignit à tous les propriétaires de fonds bombardés non rebâtis de les faire clôturer de murailles ou palissades, dans l'alignement des maisons voisines <sup>(6)</sup>.

(1) *CP*, *Dép*, r. 1684-1733, f. 129.

(2) *CP*, *Dép*, r. 1684-1693, f. 183 v°.

(3) Cette déclaration fut renouvelée le 14 avril 1692, (*ROP*, s. 3, t. I, pp. 183 et 191) et le 28 août suivant. (*CP*, *Dép*, r. 1684-1733, f. 220 v°).

(4) *ROP*, s. 2, t. III, p. 254, art. 18, p. 320, art. 29.

(5) *ROP*, s. 3, t. I, p. 192.

(6) *Cath*, *DO*, r. 1694.

Ces mesures étaient trop mesquines certes et ne pouvaient remédier aucunement à l'étroitesse des voies de communication. Néanmoins, dans leur ensemble, c'étaient d'utiles décisions qui amenèrent une amélioration telle quelle de la voirie ; elles en eussent produit davantage, si maintes d'entre elles n'étaient restées à l'état platonique.

Le prince Georges-Louis de Berghes, à son tour, commanda, le 4 septembre 1728, la suppression des saillies qui existaient aux façades des maisons. Il voulut à nouveau que les enseignes au lieu d'être appendues, fussent appliquées contre la façade ou sculptées sur celle-ci en dedans le terme de trois mois. Il voulut, de plus, « que tous les toiteaux des boutiques et maisons » fussent « démolis dans le terme aussi de trois mois », sinon qu'ils seraient renversés aux frais des propriétaires, en plus de l'amende encourue. Il défendit d'avancer les grils des fenêtres de plus d'un pied sur la rue ou « de faire border leur couverture au delà de deux pouces » (1). D'après l'ordonnance du prince, « toutes les *gouttières* (chéneaux) » devaient être conduites par « des canaux ou buses, jusqu'à quatre pieds de terre ou environ » (2). Par apostille du 30 avril 1729, le prince déclara que ces dispositions n'étaient point applicables aux faubourgs, ce qui souleva plus tard des plaintes de la part du Conseil de la Cité (3).

Des incendies successifs ayant démontré le grand danger des toitures en chaume, les chefs de l'État avaient pris, dès une époque reculée, nous l'avons dit, des règlements en vue de leur remplacement par des toits en ardoises ou en tuiles (4). Tel fut encore l'objet d'un édit de Joseph-Clément de Bavière du 16 août 1717 (5), plusieurs fois renouvelé, tandis qu'un autre édit de 1717 également, ayant un but similaire, interdisait les fours de boulangeries installés aux étages. Il fallait les aménager dans les caves ou en des endroits isolés.

C'est pour parer à semblables sinistres, que, le 21 juin 1749, le prince Jean-Théodore de Bavière interdit aux maréchaux-ferrants de s'établir sur le Marché, autour de l'Hôtel-de-ville, en Féronstrée, Hors-Château, à la Goffe et le long de la Batte, « jusqu'au rivage de Hongrée (6) », à cause de la Grande Halle qui servait d'entrepôt et qui était érigée sur ce quai (7). La clouterie comptait parmi les industries formant l'objet de cette prohibition spéciale (8). C'est pourquoi, l'an 1751, le Conseil de la Cité s'opposa à ce qu'on entreprît une fabrique de clous au quartier de la Madeleine, « vu la proximité de l'Hôtel-de-ville » (9).

Dès le XVI<sup>e</sup> siècle, le Conseil de la Cité avait frappé d'ostracisme diverses exploitations périlleuses, la fabri-

cation de la poudre, par exemple. C'était en 1576. Une formidable explosion s'était produite chez l'un des fabricants installé à l'ancienne rue Sur-Meuse et y avait détruit plusieurs maisons, en tuant un enfant notamment. Les habitants des environs ayant protesté contre l'existence de pareil débit à l'intérieur de la ville, le Conseil de la Cité, en sa séance du 15 mai, obligea d'abord le fabricant de poudre à réparer tous les dommages causés par son industrie. Il exigea ensuite que lui et « tous ceux qui soy entremeslent de faire salpêtre et pouldre ayent à démolir en le delai de trois jours tous fourneaux, mollins et autres instruments servant à faire lesdits salpêtres et pouldres ». Quant aux simples marchands, portait la délibération, ils « n'en devront à la fois avoir en leur maison à plus hault de vingt-cinq livres ». Encore avaient-ils à placer la marchandise de manière à ne point causer du dommage au prochain (1).

Le Conseil profita de l'occasion pour obliger « les salpêtres à faire oester et emminer les trigus provenant de leurs salpêtres ». Au surplus, les *salpêtres*, les *saconniers*, les fabricants de soufre, avaient à se soumettre à des conditions spéciales, tant pour prémunir les voisins contre l'incendie que pour les préserver de mauvaises odeurs ou de fumées trop abondantes. En 1586, le Conseil de la Cité n'autorisa point l'établissement d'une raffinerie de sel au quartier de Neuvise (2); en 1640, il refusa l'érection à cet endroit d'une fabrique de savon (3).

Déjà, en 1317, la Lettre des Venaux, « pour les périls qui à venire puet de feu et de mavoise flaireur et d'autre chouse » obligeait ceux qui fondaient de la graisse en grande quantité ou brûlaient des os, à procéder à ces opérations dans des lieux spécifiés sous peine d'une amende de 21 sous liégeois ou d'être banni pour trois ans (4). Naturellement les menuisiers et les ébénistes, à cause des copeaux qu'ils produisaient étaient tenus à prendre des précautions particulières, comme les boulangers, les brasseurs, les vitriers, les distillateurs, etc.

L'autorité excluait du centre de la cité des professions trop bruyantes, celles de serruriers, forgerons, etc. Elles devaient être exercées dans les parties excentriques de la ville ou dans d'autres lieux abstraits (5).

Chaque propriétaire était tenu, depuis une époque reculée également, de faire ramoner périodiquement les cheminées. Cette obligation fut rappelée encore par Maximilien-Henri de Bavière, en 1666, aux fins de diminuer les chances d'incendie, d'autant plus sérieuses alors que le bois jouait un grand rôle dans la confection des cheminées.

Au Conseil de la Cité échait le pouvoir de faire démolir d'office toute maison menaçant ruine (6), ou toute construction élevée sans autorisation ou en dehors de l'alignement (7).

Inutile d'aborder les règlements de police concernant la voirie pris sous le nouveau régime. Ils n'appartiennent pas à l'histoire ; ils sont d'ailleurs imprimés et très connus.

(1) V. Mandement du 16 janvier 1739. (CP, Dép, r. 35, f. 355.)

(2) ROP, s. 3, t. I, p. 614. — Cath., DO, r. 1715-1718, f. 173. Depuis le régime moderne, les *gouttières* ont dû être prolongées jusqu'au sol, en la rue. Au XIX<sup>e</sup> siècle, les eaux étaient conduites dans la rigole au moyen de gargouilles en fer à rainures. Au XX<sup>e</sup> siècle, les gargouilles disparaissent et les eaux sont transmises directement à l'égout.

(3) RCC, r. 1778-1780, f. 81 v<sup>o</sup>.

(4) ROP, s. 2, t. III, p. 320, art. 30 à 32.

(5) ROP, s. 3, t. I, p. 494. — V. en outre ordonnance du 4 septembre 1728

(6) RE, t. III, p. 322. — EL, Grand Greffe, Mandem., r. 1724-1770.

(7) Il y eut cependant des réclamations. En 1697, le prince Joseph-Clément de Bavière avait ordonné à certains travailleurs exerçant des métiers bruyants dans des bâtiments proches de l'église des Mineurs et de celle de Saint-André, d'abandonner ces maisons et de se loger ailleurs. Le chapitre cathédral ayant énergiquement pris la défense des artisans visés par cette mesure et s'étant efforcé de démontrer l'illégalité de celle-ci, aucune suite n'y fut donnée. (Cath., r. 50, f. 91 v<sup>o</sup>.)

(8) RCC, r. 1749, f. 38.

(9) Ibid., r. 1750-1752, f. 35

(1) RCC, r. 1575-1577, f. 96 v<sup>o</sup> et 109. — V. aussi r. 1593-1595, f. 224. — ROP, s. 2, t. III, p. 320.

(2) Ibid., r. 1585-1586, f. 274 v<sup>o</sup>

(3) Ibid., r. 1640-1643, f. 23 v<sup>o</sup>.

(4) ROP, s. 1, pp. 163-166.

(5) RCC, r. 1593-1595, 21 février et 6 avril 1594. — V. en outre, Cath., r. 1693-1723, f. 91 v<sup>o</sup>. — RE, t. III, p. 322

(6) RCC, r. 1735-1738, f. 222 v<sup>o</sup> ; r. 1750, f. 140.

(7) Ibid., r. 1792-1793, f. 158.

# ONZIÈME PARTIE

## SERVICES PUBLICS DIVERS

### CHAPITRE PREMIER

#### HYGIÈNE PUBLIQUE — ASSAINISSEMENT

##### I. — Les voies publiques sous le rapport de la salubrité, autrefois. — Dépotoirs.

UN chroniqueur liégeois, à propos de notre cité, écrivait il y a trois siècles : « Il est à remarquer que toutes les rues et places publiques sont fort bien et également pavées de carreaux de grès et *entretenues nettes* et en bon estat par le soing et diligence du magistrat et fermeteur de la cité, ce qui apporte une beauté particulière à la ville et cause en grande partie la bonne santé de tous (1). »

Les faits, malheureusement, ne nous autorisent pas à confirmer pleinement cet éloge de notre cité, au point de vue hygiénique, en des temps éloignés. Sans contredit, nous l'établissons autre part (2), l'autorité locale, aussitôt affranchie de la tutelle souveraine, se préoccupa de doter Liège de sources d'eaux pures et abondantes qu'elle fit amener à grands frais par voies souterraines au cœur même de la cité. Sans doute aussi, elle veillait, comme le chef de l'État, avec un soin jaloux, à ce que le fleuve et ses ramifications à méandres multiples circulassent librement à travers les divers quartiers de la ville en les assainissant autant que possible par la limpidité des ondes et la rapidité du courant. Sans doute encore, les Liégeois aimaient la propreté personnelle. Nous n'en voulons pour preuve que les nombreuses *étuves* (bains), répandues sur tous les points de Liège à l'époque médiévale (3) et où ils se rendaient fréquemment.

Mais, en dehors de ces principes élémentaires d'hygiène, on chercherait vainement les lois qui présidaient à la salubrité publique. A la décharge de nos devanciers, reconnaissons que la science de l'assainissement était ignorée partout au moyen âge. C'est au temps moderne

seulement que l'hygiène publique s'est développée et a remporté de brillantes victoires au plus grand profit de l'humanité.

On se figure difficilement de nos jours le spectacle hideux que présentaient les rues des villes médiévales, alors que normalement les pouvoirs ne se préoccupaient aucunement d'obtenir ou d'entretenir la propreté publique. En un temps plus récent, l'an 1615, le touriste Philippe de Hurgès vint visiter Liège. Nul ne peut l'accuser d'avoir uniquement exhalé sa mauvaise humeur quand il raconte son arrivée en notre cité : « Estans entrez, nous trouvasmes ceste ville fort semblable à celle de Paris, tant pour la salleté de ses rues couvertes de fanges puantes et noires, comme pour leur estroiteur (1). »

Cette comparaison avec la capitale de la France n'avait rien de flatteur, pour notre cité, moins encore pour Paris. Au siècle où écrivait Philippe de Hurgès, les allusions ne manquaient pas de s'élever sur l'insalubrité proverbiale des rues de la grande capitale ; elles se reflètent dans les poésies contemporaines :

Vous ne verriez alors tant de doctes esprits  
Bottez jusqu'au genouil des crottes de Paris

affirme *L'Espadon satirique* (2).

De son côté, Berthold, dans sa description burlesque de Paris encore, l'apostrophe en termes peu délicats, l'an 1649 :

Ville toujours pleine de boue  
Faitte d'ordure et de pissat (3).

Tel continuait d'apparaître Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle : « Le pavé de Paris », confesse un écrivain de cette grande cité, « disparaissait presque toujours sous une litière de fumier et d'immondices, sinon sous une épaisse couche de boue visqueuse et liquide. Le ruisseau, pratiqué au milieu de la rue pour l'écoulement des eaux ménagères, offrait une espèce de marais stagnant, traversé et agité sans cesse par les roues des voitures et les pieds des chevaux (4). »

Et c'était là un état de choses à peu près général en Europe. Un poète liégeois de ce temps, le baron de Walleffe, n'a-t-il pas dépeint, dans *les Rues de Madrid*, un

(1) *Abrégé de l'estat tant sacré que civil de la très fameuse cité de Liège en 1612.*

(2) *Eaux et fontaines publiques à Liège, 1910.* — V. aussi présente *Partie*, chap. III.

(3) Voir *v° Etuves* (ci-après § IV).

(1) *Voyage à Liège en 1615*, p. 63.

(2) *Sat. I*, p. 9

(3) *Page 1.*

(4) LACROIX, *Institutions, usages, etc.*, au XVIII<sup>e</sup> siècle.

aspect aussi peu avenant et aussi peu avantageux de la capitale espagnole?

Ce n'est pas que, dans maintes agglomérations, les dispositions destinées à mettre fin à ce déplorable laisser-aller aient fait défaut. A Paris, en 1285, immédiatement après le pavage d'une section de cette ville, un ordre de Philippe le Hardi enjoignit aux bourgeois de maintenir et de balayer à leurs frais la chaussée vis-à-vis de leurs demeures. Si la population y eut égard, ce fut œuvre d'un moment. L'insouciance de la prévôté et la malpropreté innée des habitants annihilèrent les règlements.

Sur le sol belge, Anvers se range parmi les premières villes qui exigèrent de leurs concitoyens des mesures hygiéniques. Là, une ordonnance des échevins portée au XIV<sup>e</sup> siècle rendait le balayage obligatoire, à chaque détenteur de maison, tous les quinze jours, mais il avait encore trois jours pour faire enlever les immondices. A cet effet, tout bourgeois jouissait du droit de réquisitionner les véhicules qui passaient à vide devant sa demeure. Seules, les charrettes des meuniers — et cela se comprend — échappaient à cette corvée, laquelle, quoique rétribuée, n'offrait rien d'alléchant (1).

Nous n'avons pas la preuve que Liège était soumise, dès ce temps, à un régime similaire. On sait seulement qu'au dire d'un chroniqueur du XIV<sup>e</sup> siècle, lors de chutes abondantes de neige, dès l'an 1204, les bourgeois amoncelaient celle-ci, au moyen de pelles. Après en avoir chargé de nombreux tombereaux, ils allaient la précipiter dans la Meuse (2). On sait aussi que d'autres mesures de salubrité et de bienséance existaient dès cette époque. La Lettre des Véniaux (1317) s'opposait à ce qu'aucun boucher abatte, écorche ou dépèce, sur la voie publique, un animal destiné à la vente. Ces opérations devaient s'effectuer en lieu clos.

A d'autres points de vue, l'ignorance des lois élémentaires de la santé publique provoquait en ville maints foyers d'infection, où se développaient trop fréquemment de terribles épidémies.

C'est en de telles circonstances que les chefs de la commune et l'autorité princière daignaient s'occuper de l'assainissement général et prendre des résolutions. Mais souvent, ces résolutions salutaires, aussitôt le danger éloigné, tombaient dans l'oubli aussi bien pour ceux qui les avaient édictées que pour ceux qui avaient à les mettre à exécution. Elles semblaient — ainsi qu'un pince-sans-rire le faisait observer, — elles semblaient plutôt n'avoir existé que pour être éludées.

En dehors des temps d'épidémies, il fallait soit l'arrivée du jour de la procession de la Translation de Saint-Lambert ou de la fête du Saint-Sacrement, soit la visite d'un personnage princier pour que l'autorité centrale, d'accord avec la Cité, exigeât le balaiement des rues. Ce fut le cas, en 1539, lors de la venue du prince Ferdinand, roi des Romains. Un cri du Perron ordonna « que les rues et vinables » par où le souverain devait passer — celles-là uniquement — « soient trouvées nettes et que chaque habitant en tels vinables fache nettoyer par

devant leurs maisons et porter toutes flattes et ordures hors incontinent, sans délai, sous peine de trois florins d'or » (1).

Pourquoi ne pas consigner quelques-unes des dispositions sanitaires qui virent le jour au moyen âge en notre bonne cité?

Après l'embrassement général de Liège en 1468, les édiles, aussitôt réinstallés s'efforcèrent d'y faire régner, à défaut d'ordre, la propreté. Par la paix de Saint-Jacques (1487), tout dépôt de matières nuisibles fut interdit sur la voirie. Elle défendait expressément, sous peine d'amende très élevée, de charger, conduire ou porter sur les ponts, sur les rives du canal de la Sauvenière, ou dans tout cours d'eau « *trebuis* (2), cendres, *arsyns* (3) ne aultres ordures ». Tous les détritiques devaient être conduits et déposés par les particuliers, suivant leur quartier respectif, aux endroits ci-après, éloignés de toute habitation : en *Leuse* (4), en *Gravioule*, hors la porte aux *Aves* (5), ainsi qu'à l'extrémité de l'*île al Hochel* (6). D'autres lieux isolés étaient destinés à recevoir les matières usées des habitants du quartier de l'île et de ceux de l'extérieur des portes de la ville.

Au surplus, des bornes indiquaient les limites qu'on ne pouvait franchir aux places spécifiées, pour déverser les immondices (7). Toutefois, en défendant de jeter dans les rivières ces impuretés ou autres matières solides, l'autorité ne visait guère à prévenir la corruption des eaux. Elle craignait seulement, comme le déclare catégoriquement une ordonnance princière postérieure, que ces détritiques n'entravassent la navigation ou le jeu des moulins. Mais trop souvent le peuple se souciait peu de ces prescriptions comme des dangers graves qu'il créait pour la santé publique.

De sorte que, quand le XVI<sup>e</sup> siècle s'avança, fécond en maladies pestilentielles, celles-ci firent d'autant plus de ravages qu'elles rencontraient des milieux propices dans les déjections et les eaux malsaines qui stagnaient tant le long des rivières que sur la voie publique.

L'une des mesures auxquelles recourait en tout premier lieu l'édilité ou le prince lors de ces funestes invasions, était la prohibition de tenir en ville des porcs, lapins, pigeons, qu'on qualifiait « d'animaux nuisibles », même au XVIII<sup>e</sup> siècle. Dès le moyen âge on croyait généralement que ces bêtes plus que les autres communiquaient la peste. Dans un règlement communal de l'an 1414, Jean de Bavière se montrait fermement opposé au séjour de porcs dans la cité. Le Liégeois qui eût passé outre à ces injonctions s'exposait à la confiscation de ses animaux et à une amende de trois florins du Rhin. Encore moins était-il licite de laisser divaguer ces bêtes dans les rues, comme cela se pratiquait en temps normal. En période d'épidémie, une série d'édits princiers contenait des prescriptions du genre, comme mesures

(1) *Cr P*, t. 1538-1541, f. 79 v<sup>o</sup>.

(2) Décombres.

(3) Matériaux carbonisés.

(4) Entre l'église Sainte-Foy et la Meuse.

(5) Sur les anciens prés Saint-Denis.

(6) Où sont les installations centrales de l'Université.

(7) Un *Cr P* de la Cité, du 21 août 1484, indique comme réceptacle d'immondices Hongrée pour le centre de la ville, Gravioule pour Outre-Meuse. Les contrevenants encouraient une amende d'un florin du Rhin. (*Cart. de la Cité*.)

(1) A Berlin qui ne se distinguait pas non plus par la propreté de ses rues, on recourut en 1671, à un système à peu près semblable pour se débarrasser des immondices. Tout paysan qui venait au marché était tenu d'emporter une charrette d'ordures.

(2) *J. D'OUTREMEUSE*, t. IV, p. 577

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<sup>er</sup> Volume — 6<sup>me</sup> Fascicule



LIÈGE  
GEORGES THONE, ÉDITEUR

—  
1924