

Des chemins aux chaussées : (re)penser, construire et entretenir les voies de communication terrestres dans la Principauté de Liège de 1748 à 1789

Auteur : Smitz, Alexandre

Promoteur(s) : Demoulin, Bruno

Faculté : Faculté de Philosophie et Lettres

Diplôme : Master en histoire, à finalité approfondie

Année académique : 2020-2021

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/12975>

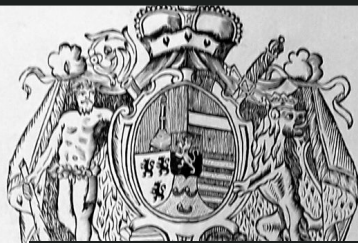
Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

"Des chemins aux chaussées"

(Re)penser, construire et entretenir les
voies de communication terrestres dans la
Principauté de Liège de 1748 à 1789



Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade
de Master en histoire par Alexandre Smitz
Sous la direction de M. Bruno Demoulin
Lecteurs: Annick Delfosse et Daniel Jozic
Année académique 2020-2021



Remerciements

La réalisation d'un mémoire est comparable à la construction d'une chaussée, de nombreuses personnes y contribuent. C'est pourquoi nous tenons à remercier chaleureusement Bruno Demoulin, notre promoteur, pour toutes ses suggestions, ses relectures et ses conseils avisés ainsi que pour l'extrême sympathie avec laquelle il nous a reçus au fil de ces deux dernières années. De même, nous exprimons notre reconnaissance à Daniel Jozic qui, par ses encouragements et son expertise, nous a donné l'occasion de peaufiner notre travail. Nous adressons également nos chaleureux remerciements à Annick Delfosse pour avoir, dans un premier temps, accordé de son temps à un élève de deuxième bachelier qui lui présentait ce qui n'était alors qu'un hobby et, dans un second temps, pour ses préconisations au sujet de notre plan. Soulignons aussi la curiosité avec laquelle elle a accueilli notre sujet.

Nous tenons à saluer Monsieur T. Noiroux pour l'aide et le temps consacrés avant la fermeture des archives. Grâce à lui, nous avons réalisé de nombreuses photos qui nous ont donné la possibilité de travailler sur nos documents, alors même que les A.E.L étaient inaccessibles. Doivent également figurer dans ces remerciements P. Raxhon, P. Noiret, J. Maquet, R. Defèche pour tous les conseils qu'ils ont prodigués sur différentes thématiques approchant ce mémoire. Un remerciement tout particulier est adressé à Mlle L. de la Marck pour la relecture finale, attentive, minutieuse et rapide ainsi qu'à Mlle E. Van Wonterghem pour la réalisation des schémas.

Nous sommes reconnaissants envers notre famille ainsi qu'envers notre belle-famille pour toute l'énergie communiquée et pour toutes les tâches quotidiennes accomplies à notre place pour nous permettre d'écrire plus librement. Plus particulièrement, nous tenons à souligner le soutien inconditionnel et le travail acharné de Roger Smitz, auprès de qui nous avons éprouvé nos théories et qui suit nos investigations historiques avec intérêt depuis des années. Bien sûr, ces remerciements ne seraient pas complets si nous ne citons pas MM. Guffens, Leclère et Boden qui nous ont offert la possibilité de souffler durant les temps difficiles que nous avons traversés. Enfin, nous remercions Jamila Yazghi, sans qui notre passion de la route se serait éteinte il y a des années, qui a enduré de longs monologues sur les pavés, et qui a attaché une attention particulière à notre moral ainsi qu'à notre bien être durant ces cinq dernières années.

Abréviations

A.E.L.	Archives de l'État à Liège
A.H.L.	Annuaire d'histoire liégeoise
A.I.A.L.	Annales de l'institut archéologique luxembourgeois
B.I.A.L.	Bulletin de l'institut archéologique liégeois
I.G.N.	Institut géographique national
W.O.M.	Walonmap

Introduction

À l'heure où les discussions sur le tram à Liège vont bon train et que le réseau RAVel déploie ses tentacules à travers la Wallonie mais aussi au-delà ; les régions, les villes, les villages, les communautés et les particuliers redécouvrent les obstacles qui se dressent lorsqu'une nouvelle sorte de mobilité routière sort de terre¹. À Liège, au XVIII^{ème} siècle, se développe le premier véritable réseau de communication terrestre de la Principauté : celui des chaussées. Né à grands frais tantôt sur la base des vieux grands chemins du XVII^{ème} siècle, tantôt à partir des terres vierges de nombreux particuliers expropriés, il doit son salut à la volonté des États et du Prince-Évêque aidé de son Conseil Privé, de hisser Liège au rang de pays moderne et de dynamiser son ardent commerce, souffrant et bénéficiant alors de la situation géographique de la Principauté.

Cependant, l'aventure routière liégeoise du XVIII^{ème} siècle ne s'avéra être pas un long fleuve tranquille. À l'image de la Meuse, elle fut longue et tumultueuse. En effet, les États de Liège, responsables du développement du réseau routier, durent naviguer à travers le manque de moyens, les protestations de particuliers, les dissensions politiques, les guerres, l'absence d'un corps des ponts et chaussées ainsi qu'à travers de nombreuses difficultés de natures diverses.

Lorsque la Révolution liégeoise éclate en 1789, Liège est reliée - ou en passe de l'être - par des chaussées, à tous les espaces qui l'entourent : à la France via le Condroz et Givet, aux Pays-Bas autrichiens via Louvain et via Namur, aux Provinces-Unies via Tongres, Hasselt puis Bois-le-Duc, à Aix-la-Chapelle via le Duché de Limbourg et à la Principauté abbatiale de Stavelot-Malmedy via Louveigné. Durant la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, Liège a également satisfait les demandes des villes de Verviers et de Spa, désireuses de communiquer plus facilement avec la capitale.

¹ « Bus : un réseau qui s'adapte au tram », in *Le Soir*, 17/09/2020 [en ligne], https://plus.lesoir.be/325664/article/2020-09-17/bus-un-reseau-qui-sadapte-au-tram?referer=%2Farchives%2F Recherche%3Fdatefilter%3Dlastyear%26facets%3DIPTC%253A04015000%26sort%3Ddate%2Bdesc%26word%3Dtram%2B%25C3%25A0%2Bli%25C3%25A8ge&_ga=2.202247313.1084123934.1613991080-2048585683.1600679794, consulté le 1^{er} mai 2021 ; DEFFET É., « Le plan infrastructure », in *Le Soir*, 27/07/2020, [En ligne], https://plus.lesoir.be/art/d-20200726GH5GC4?referer=%2Farchives%2F Recherche%3Fdatefilter%3Dlastyear%26facets%3DIPTC%253A04015003%26sort%3Ddate%2Bdesc%26word%3Dravel&_ga=2.107415426.1084123934.1613991080-2048585683.1600679794, consulté le 1^{er} Mai 2021.

Comment en est-on arrivé là ? Quels dispositifs les trois États de la Principauté mettent-ils en place pour permettre au réseau de chaussées d'exister et de se maintenir à Liège dans la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle ? C'est ce que ce mémoire propose au lecteur de découvrir, grâce, dans un premier temps et après une définition du vocabulaire routier, à un panorama synthétique de l'évolution du réseau des chaussées liégeoises, et dans un second temps, au moyen d'une découverte des coulisses de cette monumentale entreprise en abordant les trois états de la mobilité routière que sont le « (re)penser », le « construire » et le « maintenir ».

1. Faire l'histoire des routes, des chaussées et de leur administration

Effectuer une synthèse de l'histoire des routes, des chaussées et de leur administration n'est pas chose aisée. Ceci est dû principalement aux multiples facettes et définitions de cet objet de recherche. En effet, les routes et plus particulièrement les chaussées, transcendent les champs de recherche traditionnels car elles se situent à la croisée de l'histoire politique, administrative, économique, militaire, sociale, géographique, des sciences, des techniques², de la géographie humaine, historique³ et même de la philosophie⁴. Il est bien sûr évident que ce mémoire n'abordera pas en profondeur toutes ces thématiques, mais il tâchera d'en tenir compte au maximum.

Pour construire notre socle théorique, nous avons analysé et nous présentons ici différentes publications majeures témoignant de l'évolution de la connaissance quant aux sujets gravitant autour des chaussées liégeoises, de la rivalité politique, économique et routière entre Liège et Bruxelles et enfin, du corps et de l'administration des Ponts et Chaussées en France.

² Pour la Belgique on peut citer : GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes en Belgique, première partie : l'œuvre du XVIII^e siècle », in *Bulletin de l'institut de recherches économiques*, n°10/4, (1939), p. 421-451 ; GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes en Belgique première partie : l'œuvre du XVIII^e siècle », in *Bulletin de l'institut de recherches économiques*, n°12/5, (1946), p. 495-559.

³ CAVAILLES H., *La route française, son histoire, sa fonction*, Paris, Armand Colin, 1946.

⁴ DEBRAY R., *Qu'est-ce qu'une route ?*, Paris, Gallimard, 1996 ; On retrouve notamment dans cette publication un article de François Dagonet qui justifie le choix de la route comme objet philosophique : DAGONET F., « Route, anti-route, méta-route », in DEBRAY R., *Qu'est-ce qu'une route ?*, Paris, Gallimard, 1996, p. 19-29.

A. Les chaussées liégeoises : premières appréhensions d'un phénomène d'époque

Lorsque l'on observe l'historiographie des routes liégeoises et plus particulièrement celle des chaussées, on constate d'emblée un paradoxe : le réseau des voies de communication terrestres est toujours abordé mais jamais il n'est envisagé comme un objet de recherche véritable, laissant *de facto*, énormément de matière disponible à l'étude⁵. Quant à l'administration responsable de la genèse du réseau routier, personne ne s'est véritablement posé de questions de son fonctionnement si ce n'est pour préciser que sa mécanique est lourde et complexe.

C'est dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle que l'on trouve les premiers représentants de l'étude des routes liégeoises en la personne de Renier Malherbe (1872)⁶ et de François Crousse (1880)⁷. De longueur inégale et peu référencés⁸, leurs travaux offrent néanmoins au lecteur un aperçu du développement des chaussées dans la Principauté de Liège depuis l'antiquité jusqu'au XIX^{ème} siècle⁹. Les publications des « techniciens »¹⁰ Malherbe et Crousse, malgré la minutie avec laquelle elles sont réalisées, ne peuvent servir de synthèses car, si elles mettent en avant les dates de début et de fin de construction des chaussées, elles n'effectuent presque aucune remise en place du contexte politique, n'identifient pas de mouvements généraux (changement de politique routière) et n'abordent pas, ou peu, le fonctionnement de l'administration routière liégeoise.

L'histoire routière liégeoise trouve son plus grand émissaire quelques années plus tard en la personne d'Émile Fairon qui, en 1912, publie un ouvrage sur la chaussée d'Aix-la-Chapelle ainsi que sur les communications entre Liège et les sphères germaniques au XVIII^{ème} siècle¹¹.

⁵ JOZIC D., *Liège entre guerre et paix, contribution à l'histoire politique de la principauté de Liège*, Liège, Presses universitaires de Liège, 2013, p. 210.

⁶ Renier Malherbe est un ingénieur qui occupait la fonction de secrétaire général de la société d'Émulation ; MALHERBE R., *La voirie au pays de Liège depuis les temps les plus reculés à nos jours*, Liège, Léon de Thier, 1872, p. 1.

⁷ François Crousse (1828-1897) est un colonel d'état-major belge formé au génie ; LECONIE L., « François Crousse », in *Biographie nationale de Belgique*, t. 32, *Supplément*, t. IV, Bruxelles, Émile Bruylant, 1964, col. 118-122.

⁸ Les sources utilisées sont principalement différents recès émanant des États et certaines adjudications.

⁹ Leurs publications célèbrent les routes modernes belges (qui se développent principalement dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle) et plus particulièrement liégeoises en les inscrivant, par l'histoire, dans la continuité des voies romaines, des grands chemins et des chaussées.

¹⁰ Le premier étant un ingénieur et le second un militaire, ils sont chacun liés à différents aspects techniques des routes et plus particulièrement des chaussées.

¹¹ FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle et les autres voies de communication des Pays-Bas vers l'Allemagne au XVIII^{ème} siècle*, Verviers, P. Féguenne, 1912.

Il nous livre un travail de nature politico-économique très fouillé en accordant une importance toute particulière aux conflits diplomatiques rythmant l'avancée des travaux et conditionnant leur financement. De plus, il se penche à la fois sur les différents itinéraires proposés mais aussi sur les artifices déployés par les hommes pour dompter certains éléments naturels gênant la communication. Quant aux axes qui lient Liège aux espaces germaniques, Fairon complète et comble une partie des lacunes de ses prédécesseurs grâce notamment à la clarté de son plan et la diversification des sources. Cependant, il ne tire que peu de conclusions de ses investigations et en définitive, ne se questionne pas vraiment sur la politique routière et l'entretien des chaussées.

Par le biais de trois articles, parus dans *Le bulletin de recherches économiques* en 1939¹², 1946¹³, 1947¹⁴ et résumés dans une monographie en 1948¹⁵, Léopold Génicot offre à la Belgique une véritable grande synthèse sur le développement des voies de communication aux XVII, XVIII et début du XIX^{ème} siècle. S'inscrivant dans la suite du travail de Paul Christophe¹⁶, ses articles sont biens utiles concernant les provinces « belges » des Pays-Bas autrichiens (plus particulièrement pour la Flandre, le Brabant et Namur) mais comportent deux défauts en ce qui concerne la Principauté : le premier est de voir la place minime voire dérisoire, accordée à Liège dans son étude, ce « voisin turbulent » : cinq pages ! Et encore, dans les annexes du deuxième article. Le second défaut réside dans ses conclusions, rapides et discutables quant à l'administration des routes liégeoises, et sur ses sources. En effet, pour résumer plus d'un siècle d'histoire routière dans la principauté, Génicot se fonde uniquement sur Malherbe, Crousse et Fairon. De plus, lorsqu'il mentionne ses sources, on constate que ces dernières sont principalement namuroises et bruxelloises et que les sources liégeoises sont trop souvent absentes. En revanche, les articles de Génicot sont d'une grande utilité car c'est, entre autres, à partir de ceux-ci que nous pouvons ériger une

¹² GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes en Belgique, première partie : l'œuvre du XVIII^e siècle », in *Bulletin de l'institut de recherches économiques*, n°10/4, (1939), p. 421-451

¹³ GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes en Belgique, suite de la première partie : l'œuvre du XVIII^e siècle », in *Bulletin de l'institut de recherches économiques*, n°12/5, (1946), p. 495-559.

¹⁴ GÉNICOT L., « Étude sur la construction des routes en Belgique, deuxième partie : l'occupation française », in *Bulletin de l'institut de recherches économiques*, n°13/5, (1947), p. 477-505.

¹⁵ GÉNICOT L., *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, Office de publicité, 1948.

¹⁶ CHRISTOPHE P., « L'histoire des Routes belges, par Paul Christophe, directeur général des ponts et chaussées », in *Annales des travaux publics de Belgique*, n°2 (1935), p. 167-298.¹⁷ GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes en Belgique, suite de la première partie : l'œuvre du XVIII^e siècle », *Op. Cit.*, p. 515-524.

comparaison entre les systèmes routiers liégeois et bruxellois sur des questions précises comme l'usage des corvées par exemple¹⁷.

Sans diminuer le mérite ni les qualités des publications de Guy Théwes (synthèse routière sur la province du Luxembourg)¹⁸, d'Éric Buyst et ses collègues (étude qui explore les liens entre développement du monde routier et économie dans les Pays-Bas autrichiens)¹⁹, ou encore de Serge Dormard (par deux articles expliquant certains aspects du réseau routier en Flandre Wallonne)²⁰, le monde routier belge et liégeois du XVIII^{ème} siècle ne s'est plus vu consacré d'étude d'envergure depuis Génicot²¹, la synthèse du ministère des travaux publics publiée en 1987 étant bien trop succincte²².

B. La France et Bruxelles : les communications comme enjeu diplomatique

La présente contribution fonde également son propos sur différentes publications analysant la politique extérieure et intérieure des différents Prince-Évêques de la seconde moitié du siècle des Lumières pour deux raisons : la première, la plus générale, est que le réseau routier liégeois est principalement construit pour donner à la capitale des accès rapides et pérennes aux espaces qui l'entourent, à savoir la France, les Pays-Bas autrichiens, les Provinces-Unies et le Saint-Empire romain germanique, de façon à faire de Liège une place de transit obligatoire pour le commerce international qui serait, de la sorte, soumis au soixantième²³. Pour comprendre la façon dont Liège érige son réseau de communications, il

¹⁷ GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes en Belgique, suite de la première partie : l'œuvre du XVIII^e siècle », *Op. Cit.*, p. 515-524.

¹⁸ THEWES G., *Route et administration provinciale au siècle des Lumières : l'exemple des états du duché de Luxembourg*, Bruxelles, Crédit Communal, 1994.

¹⁹ BUYST E., DERCON S., VAN CAMPENHOUT B., « Road Expansion and Market Integration in the Austrian Low Countries during the second half of the 18th Century », in *Histoire et mesure*, n°XXI/1 (2006), p. 185-219 ; quant aux aspects économiques des routes on peut encore citer la thèse de Bruno Blondé pour le Brabant : BLONDE B., *Een economie met verschillende snelheden, ongelijkheden in de opbouw en de ontwikkeling van het Brabantse stedelijke netwerk (ca. 1750-ca. 1790)*, Thèse de doctorat, inédit, Université catholique de Louvain, 1995.

²⁰ DORMARD S., « Les péages des États de Flandre wallonne et le financement des infrastructures de transport au XVIII^e siècle », in *Revue du Nord*, vol. 399 (2013), p. 575-606 ; DORMARD S., « Les États de la Flandre wallonne et l'entretien du réseau routier régional : de la régie des grès à la liberté de commerce (1750-1790) », in *Revue du Nord*, vol. 411 (2015), p. 91-124.

²¹ Mentionnons encore que Génicot effectue une étude de cas sur les routes et plus particulièrement les chaussées du namurois : GÉNICOT L., « Les chaussées du Namurois au XVIII^e siècle », in *Namurcum, chronique de la société archéologique de Namur*, T. 18 (1941), p. 25-36.

²² *Routes de Belgique, de l'Antiquité à 1980*, Bruxelles, Ministère des travaux publics, 1987.

²³ Le soixantième est un impôt douanier perçu sur les marchandises entrantes et sortantes de la Principauté à hauteur d'1/60^{ème} de leur valeur, il constitue la principale rentrée financière de l'État liégeois et est intimement lié au monde routier (il faut des routes pour drainer le commerce extérieur vers la Principauté) tout en n'en faisant jamais partie ; « Soixantième », in DUBOIS S., DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Les institutions publiques de la*

faut donc comprendre sa diplomatie. La seconde raison renvoie principalement à Bruxelles car si les réseaux routiers belgo-liégeois sont interdépendants, dû notamment à leur enchevêtrement géographique, ils se construisent davantage l'un par rapport à l'autre, au gré des crises et des accords diplomatiques, ce qui est démontré en partie par l'article de Robert Ulens²⁴. Il est impensable d'étudier le réseau des chaussées liégeoises sans le mettre en résonnance avec celui des provinces belges, et de même, faire fi des rivalités (politiques, économiques, territoriales) opposant Liège et Bruxelles.

Parmi les auteurs qui se sont attelés à synthétiser et analyser de nombreuses années d'intense activité diplomatique sur une quantité remarquable de sources de tous horizons, on peut citer les travaux de Bruno Demoulin, Sébastien Dubois, Daniel Jozic, le dictionnaire-synthèse d'Hervé Hasquin²⁵ ainsi que de nombreux étudiants (on peut citer Quoilin²⁶, Misson²⁷, Parthoens²⁸, Mertens²⁹ ou encore Gréaume³⁰) qui, par leurs mémoires respectifs, plantent véritablement le contexte historique de notre publication, défrichant légèrement le monde routier liégeois. Ainsi, il nous est possible de comprendre l'attitude de la France à l'égard de Liège et inversement (grâce notamment à la correspondance entre Versailles et ses agents)³¹, ainsi nous pouvons décrypter les enjeux politiques, économiques, territoriaux et douaniers des conflits belgo-liégeois³², ainsi nous pouvons appréhender convenablement

principauté de Liège (980-1794), T. 2, Bruxelles, Archives générales du royaume, 2012, p. 1247 ; DEMOULIN B., *Les finances d'un pays d'États aux marches de l'Empire, la Principauté de Liège (1688-1728)*, Bruxelles, Crédit Communal, 1986, p. 123.

²⁴ ULENS R., « La rivalité entre les Pays-Bas autrichiens et la Principauté de Liège en ce qui concerne les voies de communications », in *Annales du Prince de Ligne*, t. XVIII (1937), p. 101-108.

²⁵ HASQUIN H., *La Belgique autrichienne*, Gand, Snoeck-Dulaju, 1987.

²⁶ QUOILIN L., « La politique extérieure liégeoise sous l'épiscopat de Jean Théodore de Bavière (1744-1763) », in *A.H.L.*, vol. 23 (2003), p. 39-241 (forme publiée : QUOILIN C., *La politique extérieure liégeoise sous l'épiscopat de Jean-Théodore de Bavière (1744-1763)*, in *A.H.L.*, t. XXXIII, n° 57 (2003), p. 39-329).

²⁷ MISSION J.-S., *Politique extérieure et diplomatie liégeoise sous Charles-Nicolas d'Oultremont*, mémoire, [inédit], Université de Liège, 2000 ; (forme publiée : MISSION J.-S., *Politique extérieure et diplomatie liégeoises sous Charles-Nicolas d'Oultremont (1764-1771)* in *A.H.L.*, t. XXXII, n° 56 (2002), p. 13-144).

²⁸ PARTHOENS D., *La politique intérieure du Prince François Charles de Velbruck (1772-1784)*, mémoire, [inédit], Ulg, 2002 ; (forme publiée : PARTHOENS D., *La politique intérieure du prince-évêque François-Charles de Velbrück (1772-1784)*, in *A.H.L.*, t. XXXIV, n° 58, Année 2004, p. 1-174).

²⁹ MERTENS L., *La carrière politique liégeoise de César Constantin François de Hoensbroech d'Oost (1751-1792)*, mémoire, [inédit], Ulg, 2004.

³⁰ GRÉAUME G., *Jacques de Heusy (1719-1785), préposé et agent des États de la Principauté de Liège*, mémoire, Ulg, [inédit], 2015 ; (version publiée : GRÉAUME D., « Jacques de Heusy (1719-1785), agent et préposé des États de la Principauté de Liège, diplomate et philanthrope », in *B.I.A.L.*, t. CXXIII (2019), p. 95-202).

³¹ DEMOULIN B., *Recueil des instructions aux ambassadeurs et ministres de France, Paris, Ministère des Affaires Étrangères*, 1998.

³² DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État, la rationalisation du tracé des frontières au siècle des Lumières*, Heule, UGA, 1999.

les politiques intérieures et extérieures des Prince-Évêques de Liège, des États et de leurs agents au siècle des Lumières³³.

C. L'administration des ponts et chaussées

L'influence de la France sur l'administration liégeoise n'est plus à prouver et le monde routier ne fait pas exception. Par exemple, sur la fin des années 1770, c'est un Français, Thomassin (père), qui dirige l'administration des routes liégeoises. Compte tenu de ce rayonnement français à Liège, il n'est pas inopportun de la situer par rapport à sa protectrice traditionnelle quant à l'administration des routes. Au contraire de la Belgique ou encore de l'Allemagne³⁴, le monde routier français bénéficie d'une longue tradition de l'étude du phénomène « route » qui a su se réinventer avec le temps. Tout d'abord et jusqu'aux années 1960, on observe que les ouvrages traitant du corps des Ponts et Chaussées l'expose d'abord et avant tout d'un point de vue institutionnel (organisation et mutation du corps des ponts et chaussées), politique (évolution du corps en fonction des volontés du souverain), fonctionnel (mesure de l'efficacité du réseau), économique, en bref, des approches globales et synthétiques comme celles de Vignon³⁵, Cavaillès³⁶ ou Petot³⁷. Chemin faisant, on constate à partir des années soixante un phénomène de glissement. Il n'est désormais plus question de réaliser une histoire générale des ponts et chaussées. On lui préfère l'étude de certains aspects du monde routier (par exemple des études exclusivement économiques) sur

³³ En plus des grandes synthèses offertes par les ouvrages de Daris (*Histoire du diocèse et de la principauté de Liège (1724-1852)*, 4 t.), de Lejeune (*La Principauté de Liège*, 4^{ème} éd., Liège, Éditions du Perron, 1997), de Demoulin et Kupper (*Histoire de la Principauté de Liège : de l'an mille à la Révolution*, Toulouse, Privat, 2002) et des mémoires référencés des notes 25 à 29 on peut citer : pour la politique extérieure, JOZIC D., *Liège entre guerre et paix...*, *Op. Cit.* ; MARECHAL C., *Contribution à l'histoire des relations diplomatiques entre la France et la Principauté de Liège : le traité de 1772*, mémoire, [inédit], Ulg, 1976. (les résultats obtenus dans cette publication sont cependant nuancés par Misson ; MISSON J.-S., *Politique extérieure...*, *Op. Cit.*, p. 4) ; pour la politique intérieure et le développement des institutions : HANSOTTE G., *Les institutions politiques et judiciaires la Principauté de Liège aux Temps Modernes*, Bruxelles, Crédit Communal, 1987, à compléter par DUBOIS S., DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Les institutions publiques de la principauté de Liège (980-1794)*, 2 t., Bruxelles, Archives générales du royaume, 2012.

³⁴ Les études routières sur le Saint Empire Romain sont peu nombreuses quant à l'époque moderne, on peut néanmoins citer : HITZER H., *Die Strasse, Vom trampelpfad zur autobahn*, Munich, Callwey, 1971 (étude très théorique ayant inspiré, à quelques égards, celle d'Alonzo, cité en note 40) ; MALETTKE K., « les routes et les modes de circulation dans le Saint Empire romain germanique », in MASSIN B., *Mozart : les chemins de l'Europe*, Strasbourg, Éditions du conseil de l'Europe, 1997, p. 31-42 ; GARNER G., *État, économie, territoire en Allemagne : l'espace dans le caméralisme et l'économie politique, 1740-1820*, Paris, Éditions de l'école des hautes études en sciences sociales, 2005.

³⁵ VIGNON E.-J.-M., *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France*, 4 tomes, 2^{ème} éd., Paris, Hachette-Bnf (bibliothèque nationale de France), 2016 [1862].

³⁶ CAVAILLES H., *La route française, son histoire, sa fonction*, Paris, Armand Colin, 1946.

³⁷ PETOT J., *Histoire de l'administration des ponts et chaussées, 1599-1815*, Paris, Marcel Rivière et Cie, 1958.

des périodes de plus en plus restreintes plutôt que sur la totalité de la modernité. Récemment, on peut citer les travaux de Jean Marcel Goger (auteur de la dernière grande synthèse du monde routier français relative au XVIII^{ème} siècle)³⁸, d'Anne Conchon (étude approfondie du phénomène « corvée routière » et des péages)³⁹, d'Antoine Picon (questionnement socioprofessionnel sur la figure de l'ingénieur)⁴⁰ ou encore d'Éric Alonzo (l'auteur étudie les chaussées non plus uniquement sous un angle technique, il s'intéresse à elles comme objets véritables d'architecture)⁴¹. Au-delà de ces publications, il en est une autre qui retient particulièrement notre attention : l'article de Guy Arbello paru en 1973 dans les *Annales*⁴². Ce dernier s'attèle à expliquer la métamorphose du monde routier français qui survient au XVIII^{ème} siècle en mettant en avant les problèmes et les moyens, les caractéristiques techniques, les méthodes de construction et d'entretien et *in fine*, les résultats obtenus.

2. Problématique

À la lecture des paragraphes ci-dessus, on constate la présence de nombreuses publications consacrées, de près ou de loin, aux routes liégeoises. Pourtant, si on y prête attention, il y a ici un paradoxe : certes d'une part, la presque totalité des auteurs offrent à la lecture de riches informations sur le réseau routier liégeois mais d'autre part, aucun d'entre eux n'érige les routes, les chaussées et plus particulièrement l'ensemble du monde routier liégeois en un véritable objet de recherche. Ainsi, il n'existe pas encore de synthèse de l'évolution du réseau routier liégeois. Ainsi, nous ne connaissons pas encore le mécanisme qui prend place entre le moment où la route est décidée et l'instant où elle existe et est entretenue. Ainsi, le monde routier liégeois reste à nos yeux, un inconnu pourtant bien présent devenant aujourd'hui, le cœur de la problématique de notre mémoire, exprimable de la façon suivante : quelle fut, à Liège, l'évolution du réseau des voies de communication terrestres

³⁸ GOGER J.-M., *La politique routière en France de 1716 à 1815*, Thèse de doctorat, [inédit], École des hautes études en sciences sociales, 1988 ; GOGER J.-M., « Le temps de la route exclusive en France : 1780-1850 », in *Histoire, économie et société*, vol. 11 (1992), p. 597-618.

³⁹ CONCHON A., *Le péage en France au XVIII^{ème} siècle*, Thèse de doctorat, [inédit], Université de Paris I, 2000 ; CONCHON A., « La corvée des grands chemins, mesurer l'efficacité d'une institution au XVIII^{ème} siècle », in *Histoire et mesure*, vol. XXX/1 (2015), p. 25-42 ; CONCHON A., *La corvée des grands chemins au XVIII^{ème} siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016.

⁴⁰ PICON A., *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille, Parenthèses, 2004 ; PICON A., *L'invention de l'ingénieur moderne*, Paris, Presses nationales des ponts et chaussées, 1992.

⁴¹ ALONZO E., *L'architecture de la voie : histoire et théorie*, Marseille, Édition Parenthèses, 2018.

⁴² ARBELLOT G., « La grande mutation des routes de France au XVIII^{ème} siècle », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, n°3 (1973), p. 765-791.

(principalement les chaussées) de 1748 à 1789 et à quel mécanisme doit-on sa *Création*, sa *Construction* et son maintien par l'*Entretien* ?

Le choix des *termini* est avant tout guidé par le contexte international, influençant bien entendu le développement du réseau routier. Tout d'abord, 1748 : la fin de la guerre de succession d'Autriche (1740-1748), entérinée par la signature du traité d'Aix-la-Chapelle, permet à Liège, exsangue, de goûter à nouveau à la paix⁴³. Ce répit donne enfin l'occasion à la Principauté, « occupée et humiliée », de dresser le bilan -dramatique- du conflit, de se repositionner internationalement et enfin de développer son commerce et ses voies de communication, laissées jusqu'alors en somnolence⁴⁴. Ensuite 1789 : cette année révolutionnaire marque un violent coup d'arrêt pour le monde routier. À partir de cette date (à l'exception de la chaussée de Bois-le-Duc) les chaussées de l'ancien régime sont placées en soins palliatifs en attendant des jours meilleurs qui ne surviendront pas lors des restaurations (1791-1792 et 1793-1794), mais bien au moment de l'annexion française, dont le monde routier est étudié par Pili⁴⁵.

On peut également justifier les *termini* du point de vue du monde routier. Sans rentrer dans des explications trop précises pour une introduction, la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle présente une extraordinaire activité dans le domaine des chaussées et de leur administration. Si l'aube du siècle des Lumières (analysée lorsque ceci est nécessaire pour des raisons de compréhension) contribue à faire prendre conscience à Liège qu'elle entre dans le siècle des chaussées, ce n'est qu'après 1748 qu'une sorte d'administration des routes se développe, concentrant davantage de pouvoir, mutant sans cesse et se donnant des perspectives pour résoudre les crises se présentant à elle. Objectivement, c'est donc cette période qui est la plus intéressante à investiguer tant d'un point de vue institutionnel que technique.

En plus de proposer une synthèse de l'évolution du réseau routier liégeois au XVIII^{ème} siècle, notre propos analyse le monde routier liégeois à travers trois parties principales, chacune faisant écho à un état de la mobilité routière : le *(re)penser* (il s'agit d'étudier et de résumer

⁴³ DEMOULIN B., *Recueil des instructions aux ambassadeurs...*, Op. Cit., p. 250 ; HÉLIN E., « Histoire », in *Le siècle des Lumières dans la Principauté de Liège*, Liège, Massoz, 1980, p. 53.

⁴⁴ JOZIC D., *Liège entre guerre et paix...*, Op. Cit., p. 78-93.

⁴⁵ PILI F., *Les chaussées dans le département de l'Ourthe de 1795 à 1814*, mémoire, [inédit], Ulg, 2001 ; HANSOTTE G., *La Révolution liégeoise de 1789*, Liège, Massoz, 1989, p. 163 ; p. 188.

l'évolution de l'administration des routes liégeoises via les termes « développement », « concentration », « mutations » et « perspectives »), *le construire et l'entretenir*.

Cette contribution n'abordera pas la problématique des voies fluviales, déjà abordée par Marc Suttor⁴⁶. De la même manière, les postes, les diligences et les méthodes pour se mouvoir à Liège durant l'époque moderne, ne constituent pas des parties importantes de cette investigation, ceux-ci ayant déjà fait l'objet d'un intérêt poussé de la part de Luc Destruvaux⁴⁷.

3. Corpus de source

Pour répondre à toutes les questions qui viennent d'être posées, il existe une pléthore de sources conservées, pour la très grande majorité d'entre elles, aux archives de l'État à Liège, principalement dans le fond des États (A3). En effet, ces derniers, gérant l'impôt et dans une certaine mesure, la politique extérieure de la Principauté, se positionnent comme étant davantage à l'initiative par rapport au Prince-Évêque et au Conseil Privé, quant aux sujets économiques, parmi lesquels on retrouve les chaussées, leur construction et leur entretien⁴⁸. La nature des sources qui composent ce fond est extrêmement variée puisque nous retrouvons bien évidemment des recès mais aussi des rapports (de visite par la députation des États, d'ingénieurs, d'entrepreneurs et d'inspecteurs), des lettres, des cartes, des schémas, des livres de comptes, des actes notariés relatifs aux expropriations, des ordonnances, des suppliques (de communautés, de particuliers et d'entrepreneurs), des règlements locaux et impériaux ainsi que de très riches mémoires aux sujets variés (politique, économie, techniques de constructions, projet de réforme, etc.) rédigés par des ingénieurs ou des agents des États.

Dans le fond des États, la qualité rime avec la quantité. Heureusement pour notre recherche, le travail de classement effectué par les archives de l'État s'avère remarquable. Ainsi, le fond général *États* est divisé en de multiples chapitres. Le dixième, qui s'intitule « travaux publics »⁴⁹, retient notre attention puisqu'il renferme la presque totalité des sources du

⁴⁶ SUTTOR M., *La Meuse, au cœur de notre histoire*, Namur, Institut du Patrimoine wallon, 2017 ; cet ouvrage est une véritable synthèse de toutes les publications de l'auteur.

⁴⁷ DESTRUVAUX L., *Histoire des postes et messageries liégeoises (1580-1794)*, Liège, A.C.D.A., 1993.

⁴⁸ DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Histoire de la Principauté de Liège... Op. Cit.*, p. 116 ; TOUSSAINT E., « États », in DUBOIS S., DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Les institutions publiques de la Principauté de Liège*, t. I., *Op. Cit.*, p 242.

⁴⁹ *Inventaire des archives des États du pays de Liège et comté de Looz*, Bruxelles, Archives générales du Royaume, 1988, p. 11.

monde routier liégeois ainsi qu'une série de documents consacrés à l'endiguement des cours d'eau. La première partie de ce chapitre, intitulée « routes et chemins »⁵⁰ est elle-même subdivisée thématiquement (ex. carrières, plantations, ...), géographiquement (ex. chaussée de France, chaussée de Saint-Trond, ...) et chronologiquement. Si ce classement semble clair, il ne doit pas occulter les difficultés qui surviennent lorsqu'on étudie le monde routier liégeois⁵¹. En effet, ces très nombreux « fonds réduits » sont, pour la plupart, de véritables chaos. Par exemple, on retrouve dans le dossier n°2852⁵² relatif aux travaux à exécuter sur la chaussée de Visé, dissimulé entre des documents d'utilité relative, une supplique importante de l'entrepreneur Magnée qui détaille les difficultés auxquelles il doit faire face sur son chantier⁵³. La seule solution pour se prémunir contre ce danger consiste à effectuer une lecture attentive de tous les documents composant ledit « fond réduit ». Par la suite, il faut s'atteler à élaborer un classement thématique et chronologique de manière à déterminer quel document est pertinent ou non. Cette démarche sérieuse, certes chronophage, permet de voir émerger de nombreux effets secondaires positifs : premièrement, cette lecture nous plonge véritablement dans le quotidien du monde routier liégeois. Deuxièmement, il est possible, d'une part, de suivre de près l'évolution des travaux (ceci rendant possible l'évaluation de la vitesse à laquelle le réseau routier se développe) et d'autre part, de mesurer et de comprendre au mieux les difficultés rencontrées, tant par l'administration que par les constructeurs de chaussées. Troisièmement, ce classement devient, *in fine*, un excellent outil d'analyse, octroyant à celui qui l'utilise la possibilité d'articuler des documents issus de « fonds réduits » différents et ainsi de mieux évaluer les interactions, par exemple, entre les décisions des États et leurs effets.

Certaines sources liées à la politique extérieure et plus particulièrement aux négociations menées par les différents Princes-Évêques, dont les règnes couvrent la période 1748-1789, proviennent du fond du Conseil Privé. Il s'agit principalement de lettres et de mémoires (parfois édités) ayant pour sujet les communications routières internationales (ex. *chemin neuf*).

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ Guy Thewes, résume parfaitement le sentiment qu'on éprouve en ouvrant les dossiers consacré au monde routier au Luxembourg mais la situation est similaire à Liège : « À l'historien qui cherche des sources d'une histoire des routes, la documentation, bien qu'éparpillée et fort variée, ne risque nullement de manquer » ; THEWES G., *Route et administration provinciale...*, *Op. Cit.*, p. 46.

⁵² A.E.L., *États*, 2852, *Travaux routiers entre Liège et Visé 1740-1792*.

⁵³ A.E.L., *États*, 2852, *Travaux routiers entre Liège et Visé 1740-1792*, MAGNÉE B., *Supplique de Magnée B.*

Bien entendu, ce mémoire comporte certaines parties plus techniques qui entraînent une nécessité de comprendre au mieux les méthodes de construction des chaussées. Pour ce faire, nous utilisons différents traités de construction publiés à Liège au XVIII^{ème} siècle. Les deux plus utiles à notre propos sont ceux écrits par Alexandre Carront, ingénieur au service des États dans la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, parus chez le Liégeois Barthelemy Collette en 1749⁵⁴ et 1752⁵⁵. Si ces ouvrages n'illustrent pas pleinement les méthodes de construction, ils donnent néanmoins de nombreuses informations sur la taille des pavés, la mesure des terres ou encore l'agencement des pierres.

⁵⁴ CARRONT A., *L'art de bien batir, dédié a messieurs les bourguemaitres et conseil de la noble cité de Liege*, Liège, Collette B., 1749.

⁵⁵ CARRONT A., *Science des architectes et jeunes perites, qui contient un traité du nivellement, la manière de faire les dévis & conditions des bâtimens, ce que doivent savoir les perites ; la mesure des bâtimens, où l'on a corrigés plusieurs fautes dans Harroy ; un traité des ponts & chaussées...*, Liège, Collette B., 1752.

Chapitre préliminaire : vocabulaire routier

On ne peut envisager d'effectuer une plongée dans le monde routier sans établir, au préalable, une série de définitions, au risque de commettre quelques erreurs de compréhension dans l'analyse des documents. Si les termes « axe », « route », « chaussée », « chemin », etc., peuvent souvent être considérés comme synonymiques, ce point sur le vocabulaire routier aura pour but de démontrer au lecteur qu'il existe de nombreuses nuances entre ceux-ci, évoluant au fil des métamorphoses de la mobilité.

1. L'axe

Le terme « axe » possède de nombreuses significations réelles (ex. « pièce cylindrique autour de laquelle s'effectue un mouvement de rotation »⁵⁶) ou fictives (ex. « les forces de l'axe »⁵⁷). Dans ce mémoire, le sens qui est donné à ce terme est fictif, proche de la géométrie et correspond à la définition suivante : « Ligne joignant deux points ; indiquant une direction [...] ou pouvant servir de référence »⁵⁸. Nous utilisons « l'axe » dans deux situations particulières : la première pour imager certaines relations économiques. Ainsi, on peut citer en exemple la Principauté de Liège qui, durant le XVIII^{ème} siècle, n'a eu de cesse de vouloir renforcer l'axe économique Nord-Sud (Provinces-Unies-Liège-France), lui-même en concurrence avec un axe de commerce Est-Ouest, voulu par Bruxelles via la chaussée d'Aix-la-Chapelle-Ostende⁵⁹. La seconde, pour désigner la liaison entre deux villes, deux points (par exemple Liège-Visé⁶⁰) tout en faisant abstraction à la fois de la condition de la liaison (chaussée, chemin, etc.), ainsi que de son itinéraire. Pour poursuivre avec l'exemple Liège-Visé, si on effectue ce trajet par la rive gauche ou droite de la Meuse, on se situe sur le même axe et ce, même si on n'emprunte pas le même itinéraire.

⁵⁶ « Axe », in CENTRE NATIONAL DE RESSOURCES TEXTUELLES ET LEXICALES (CNRTL), [En ligne], <https://www.cnrtl.fr/definition/axe>, page consultée le 01/04/2021.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 360 ; FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, Op. Cit., p. 30.

⁶⁰ Visé est une ville située en province de Liège, en bord de Meuse ; toutes les identifications présentes dans ce mémoire sont obtenues grâce à la carte à la carte suivante : W.O.M., *Cartoweb.be (I.G.N.)*, [en ligne], <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9967EEBFBE332A8E053D0AFA49D0DFC> ; Il suffit de suivre le lien pour être mené directement à l'endroit identifié ; À l'avenir, nous placerons uniquement le lien dans les notes de manière à ne pas les densifier exagérément.

2. La route

La route est multiple. Bouleversant le paysage, elle est géographique⁶¹, faisant office de « premier réseau social », elle est sociologique et phénomène social⁶², objet à la frontière de la nature et de la culture, elle est philosophique⁶³, renforçant et construisant à la fois, elle est religieuse⁶⁴, et enfin, ayant contribué à la construction ainsi qu'au développement de nos sociétés, elle est historique⁶⁵. En conséquence, il ne peut exister un seul sens au mot « route » et il faudrait un autre mémoire pour tenter de synthétiser tous les aspects théoriques et généraux de la notion de « route ».

Dans nos sociétés modernes, le terme « route » est omniprésent. Utilisé tantôt comme image dans des expressions (« prendre la route », « la route est encore longue », « faire bonne route » etc.), la notion de route renvoie également à une réalité physico-fonctionnelle (la route sur laquelle nous circulons) mais aussi à la notion d'itinéraire⁶⁶. Entre abstrait et concret, la « route » permet de désigner un itinéraire donné sans nécessairement tenir compte de la condition matérielle de la voie de communication.

Dans la Principauté de Liège du début du XVIII^{ème} siècle, l'emploi du terme demeure rare mais son emploi croît à mesure que l'on se rapproche de la Révolution, probablement sous l'influence française. En effet, durant le siècle des Lumières, la France modernise et développe son réseau routier qui jusqu'alors, reposait uniquement sur les « chemins » et « grands chemins » mais qui se bâtit désormais sur les « routes », les « grandes routes » et les « routes royales », chaque dénomination correspondant à différentes caractéristiques techniques comme la largeur ou le revêtement par exemple⁶⁷. La France sort donc de l'ère des chemins pour gagner celles des routes. Cependant, la comparaison entre Liège et la France, ainsi que l'influence de cette dernière sur la Principauté, doit être nuancée : concernant le sens qui est attribué au mot « route », on doit insister sur le fait qu'à Liège, au

⁶¹ THEWES G., *Route et administration provinciale...*, *Op. Cit.*, p. 85.

⁶² TAVERNIER J., « Réseau routier : de l'accès aux territoires à la route intelligente », in *La jaune et la rouge*, n°719 (2016), p. 23 ; HIGOUNET C., *L'homme et la route*, Toulouse, Presses universitaires du Midi, 1982.

⁶³ François-Bernard Huyghe porte ainsi une réflexion intéressante selon laquelle le concept de « route » peut également faire sens quant au monde animal et donc, ne plus être uniquement l'apanage des hommes ; HUYGHE F.-B., « Cheminement animal, route humaine », in DEBRAY R., *Op. Cit.*, p. 40-41.

⁶⁴ PEROL C., « Comment penser la route ? », in *Siècles*, n°25 (2007), p. 3-14.

⁶⁵ CAVAILLES H., *La route française...*, *Op. Cit.*, p. 5.

⁶⁶ « Route », in *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales* (CNRTL), [En ligne], <https://www.cnrtl.fr/definition/axe>, page consultée le 01/04/2021, mise à jour le [?].

⁶⁷ BLOND S., « L'atlas des routes royales de Trudaine, la carte, instrument de la politique routière des Lumières », in *Siècles*, n°25 (2007), p. 71.

XVIII^{ème} siècle, il n'existe pas de caractéristiques techniques apparentes liées à la « route » comme c'est le cas en France. Elle est donc plus « générale » et peut évoluer, sous la plume des acteurs du monde routier, en parfait synonyme des mots « chaussée » ou « grand chemin »⁶⁸. Notons également que dans la Principauté, le mot « route » est parfois associé au terme « communication » (sous entendons ici de toute nature, c'est-à-dire un chemin, une chaussée...), se rapprochant donc davantage de la notion d'itinéraire. Malheureusement, aucun des documents liégeois pris en compte pour la réalisation de ce mémoire ne définit clairement et explicitement la « route », ce qui ne nous permet pas de pousser plus avant la réflexion menée dans cette sous-partie sans risquer d'extrapoler le contenu de ceux-ci. Enfin, le terme « route » semble véritablement s'imposer dans nos régions suite aux occupations françaises (républicaine mais surtout impériale) et aux grandes entreprises de clarification et de hiérarchisation des voies de communication terrestres qui y sont liées⁶⁹.

3. La chaussée

Nous avons choisi, pour définir efficacement la chaussée liégeoise au XVIII^{ème} siècle, de procéder en trois étapes : la première consiste à « donner à voir » la chaussée, c'est-à-dire de donner ses caractéristiques techniques et rendre possible son observation schématique. La seconde a pour objectif de déterminer le vocabulaire qui lui est lié et enfin, la troisième tentera de fournir quelques éléments pour comprendre au mieux le phénomène « chaussée ».

Bien sûr, nous devons préciser, tout comme Génicot l'a fait en son temps, que le terme « chaussée », ainsi que celui de « route », est souvent employé de façon « inexacte », autant actuellement qu'au XVIII^{ème} siècle⁷⁰. Mais ceci n'empêche nullement une définition générale des caractéristiques de ce type de voie de communication. Cependant, pour dépasser la réflexion de Génicot, nous ne considérons pas que ce « mauvais emploi » résulte uniquement d'une erreur, soit d'appréciation de la route, soit de vocabulaire. En effet, il est possible que certains acteurs du monde routier qualifient de chaussée ce qui correspond à un chemin car le devenir de ce dernier est précisément de devenir une chaussée. Pour

⁶⁸ Stéphane Blond remarque d'ailleurs que ces « confusions » sont également présentes en France ; *Ibidem*.

⁶⁹ Ce classement est effectué pour la première fois le 1^{er} Décembre 1798 ; PILI F., *Les chaussées dans le département de l'Ourthe...*, *Op. Cit.*, p. 15-16

⁷⁰ GÉNICOT L., « Étude sur la construction des routes en Belgique... », in *Bulletin de l'institut...*, n°10/4 (1939), p. 432-433.

exemplifier, prenons le cas de la route Liège-Visé. Le premier segment de cette route est le chemin Liège-Herstal. En septembre 1751, les États ordonnent la construction de la chaussée depuis Liège, vers Herstal, puis Visé⁷¹. Une partie des documents produits après cette date qualifient la route de Liège à Visé comme étant une chaussée⁷², alors que dans les faits, il n'y a d'aménagé que le chemin de Herstal. Ainsi donc, le chemin prend le qualificatif de chaussée par anticipation et non par erreur.

A. Se représenter la chaussée

I. Morphologie générale

Commençons par préciser que la chaussée a pour origine la France de l'aube du XVIII^{ème} siècle et que la volonté des autorités de sortir de la simple logique de réfection des voies de communication par la création d'une nouvelle voie, plus viable et plus solide⁷³. Contrairement à la route, la chaussée est véritablement concrète et sa définition, bien qu'elle ne soit jamais vraiment formulée dans les documents analysés, est physico-fonctionnelle. Au regard des sources liégeoises consultées, la chaussée peut être caractérisée par la présence de trois éléments généraux : en premier lieu et au centre de la chaussée, on trouve le tronçon central (souvent appelé pavé en raison de son revêtement de pavés de grès) sur lequel la circulation peut prendre place. Il est lui-même composé du coffre (bombement en sable), de la couche superficielle (revêtement) et des bordures⁷⁴. En second lieu viennent les « chemins d'été » ou « terreplein »⁷⁵, qui peuvent être définis comme des bandes de terre parallèles et accolées au pavé, destinées à recevoir piétons et cavaliers mais sur lesquelles il est prévu de voiturier, dans le cas où le tronçon central s'avère trop étroit pour permettre le croisement de deux véhicules ou si son état de détérioration est tel qu'il empêche toute progression. Enfin, on retrouve les fossés, bordant les « chemins

⁷¹ A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, Recès de l'état noble, 21 septembre 1751*.

⁷² Souvent, les rapports s'attachent au terme correspondant le plus à l'état effectif de la voie de communication (A.E.L., États, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787*, CARRONT A., *Rapport fait par Carront du plan de la chaussée de Visé, 30 octobre 1751*), à la différence des projets de construction qui, logiquement, use de l'anticipation (A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, CARRONT A., *Rapport fait par Carront du plan de la chaussée de Visé, 30 octobre 1751*).

⁷³ ALONZO E., *L'architecture de la voie...*, p. 90.

⁷⁴ Ces trois éléments sont également observés, à l'échelle Belge, par Génicot ; GÉNICOT L., « Étude sur la construction des routes en Belgique... », in *Bulletin de l'institut...*, n°10/4 (1939), p. 433.

⁷⁵ A.E.L., États, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, THOMASSIN C.-L., *Projet de conditions générales pour l'exécution et réparation des chaussées*.

d'été », qui ont pour but de recevoir les eaux du pavé afin d'éviter qu'il ne se détériore par la stagnation de celles-ci⁷⁶. À ce sujet, Carront déclare :

« Une des principales choses qu'il faut observer dans un pavé, c'est qu'il ne faut pas que les eaux croupissent nulle part, il faut y pratiquer des égouts, afin d'en retirer les eaux, car rien n'est si désagréable que l'eau qui croupit sur un pavé »⁷⁷

Lorsque les fossés doivent réceptionner une grande quantité d'eau comme c'est le cas à certains endroits de la chaussée de Visé, ces derniers peuvent être pavés et inclinés à la manière d'un aqueduc, pour aller déverser le résultat des pluies plus loin⁷⁸. Cependant, les fossés ne sont pas toujours considérés comme faisant partie intégrante de la chaussée tant ils sont différents en fonction de la chaussée proprement dite, de la nature du sol ou encore du relief.

Il est à noter que les dimensions de ces différentes parties ne sont pas fixes à l'aube du XVIII^{ème} siècle. Pour voir apparaître une première forme de « standardisation » ou d'uniformisation des chaussées il faut attendre les années 1776-1777 et les réformes de Thomassin, ingénieur français sur lequel nous nous attarderons plus tard⁷⁹. Dans son *Projet de conditions générales à suivre pour la construction et la réparation des ponts et chaussées*⁸⁰ il détaille avec beaucoup de clarté les différents éléments de la chaussée idéale et les dimensions de ses composantes, ce qui nous a permis d'effectuer le schéma suivant :

⁷⁶ Notons que cette définition établie d'après les sources liégeoises trouvent un parfait écho chez Génicot ; GÉNICOT L., « Étude sur la construction des routes en Belgique... », in *Bulletin de l'institut de recherches économiques*, n°10/4 (1939), p. 433 ; ces dispositions sont également reprises par CARRONT A., *Science des architectes et jeunes perites...*, Op. Cit.

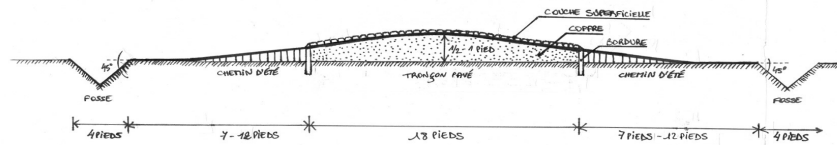
⁷⁷ CARRONT A., *L'art de bien bâtir...*, Op. Cit., p. 88.

⁷⁸ A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, Conditions pour changer et réparer la partie de pavé depuis les carmes devant visé jusqu'aux petits hommes*.

⁷⁹ Cf. Première partie, point 2.B.IV.

⁸⁰ A.E.L., États, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, THOMASSIN C.-L., *Projet de conditions générales...*, Op. Cit., Article 1^{er}.

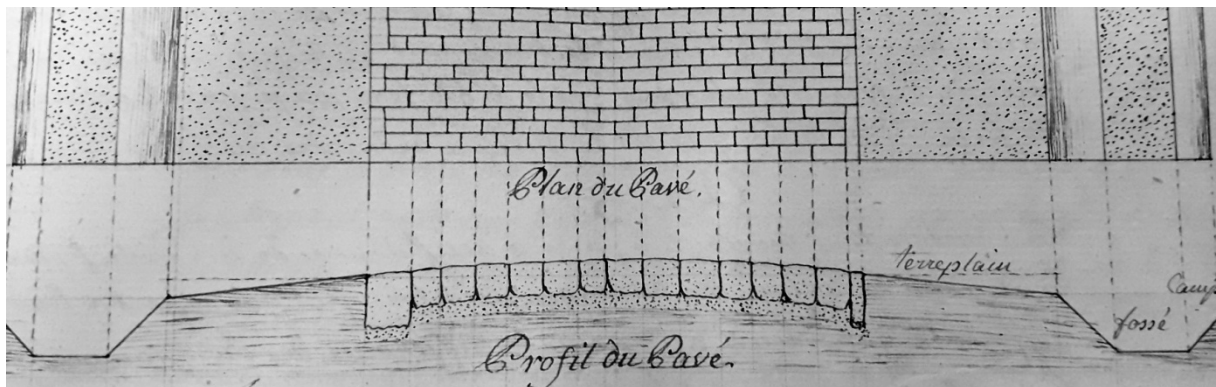
Schéma d'une chaussée idéale au XVIII^{ème} siècle



II. Bombement, revêtement et pavement

Pour favoriser l'écoulement des eaux, la chaussée est généralement bombée « sur son profil transversal, en arc de cercle dont les extrémités, au bordurs, seront posées au même niveau » comme on peut l'observer sur le schéma fourni par Thomassin lui même⁸¹ :

Profil d'une chaussée et agencement des pierres



Sur ce même schéma, on peut discerner la façon dont la chaussée doit être revêtue et pavée. Disposés sur un lit de sable ou de terre bien battue pour éviter que la chaussée ne s'affaisse, les pavés, taillés en parallélépipèdes non anguleux de 9 à 11 pouces (26,28cm à 32,12cm⁸²) de queue (l'assise et la tête ont des dimensions variables), serrés les uns contre

⁸¹ *Ibidem* ; cette convexité est également recommandée par Carront qui propose d'ailleurs que la forme du bombement soit découpée dans une planche de bois que l'on ferait courir sur les terres pour leur donner le meilleur profil possible ; Carront A., *Science des architectes et jeunes perites...*, Op. Cit., p. 86.

⁸² Mesures établies d'après : RADOUX L., *Introduction du système métrique dans le département de l'Ourthe (1795-1814)*, Liège, CEFAL, 2004 ; DE BRUYNE P., « Les anciennes mesures liégeoises », in *B.I.A.L.*, t. LX (1936), p. 289-317.

les autres, formant des lignes, sont tenus par de lourdes bordures de 14 à 16 pouces (40,88cm à 46,72cm) de queue, d'une épaisseur de 4 à 6 pouces (11,68cm à 17,52cm) et d'une longueur allant de 8 à 24 pouces (23,36cm à 70,08cm)⁸³. Le pavage des chaussées reste le procédé de revêtement le plus coûteux (par rapport à la levée par exemple) mais également un des plus résistant à la circulation et aux intempéries. Les différentes dimensions s'expliquent à la fois par la volonté de recycler les pavés cassés ainsi que par les procédés d'extractions. Nous reviendrons sur ces éléments ultérieurement⁸⁴. On remarque également que les pavés sont disposés en quinconce, sur des lignes parallèles, ceci assurant, comme dans une construction de briques, une solidité convaincante.

III. Un équilibre ingénieux

L'importance des bordures et plus généralement d'un équilibre des forces dans le dispositif de la chaussée était déjà un enseignement bien connu à Liège au XVIII^{ème} siècle. En atteste une altercation entre un défenseur de Thomassin, ingénieur des États, et ses détracteurs qui lui reprochent notamment : « [...] au commencement ledit Thomassin a conseiller de faire faire des pierres de Bordures de 14 à 15 pouces qui ont couté beaucoup d'argent, à pure perte »⁸⁵, sous entendant donc que la dimension des bordures n'était pas suffisante. Ce à quoi répond son défenseur, le Baron de Haxhe⁸⁶, avec beaucoup de technique :

« C'est un fait incontestable généralement reçus de toutes les personnes de l'art qui d'ailleurs ont eû l'agrément des États, et ont prouvé, que plus une bordure est solide, plus elle résiste à la poussée et à l'effort qui tente à l'écarter, et que c'est le seul maintien d'un bon pavé, la proportion de 14 à 15 pouces de queue étant suffisante pour soutenir le pavé contre les plus grandes charges »⁸⁷

Ainsi, si la chaussée ne se déforme pas complètement au fil des passages des personnes, des animaux et des marchandises, c'est notamment grâce à un équilibre dans sa conception, synthétisé par le schéma suivant :

⁸³ CARRONT A., *L'art de bien bâtir... Op. Cit.*, p. 85.

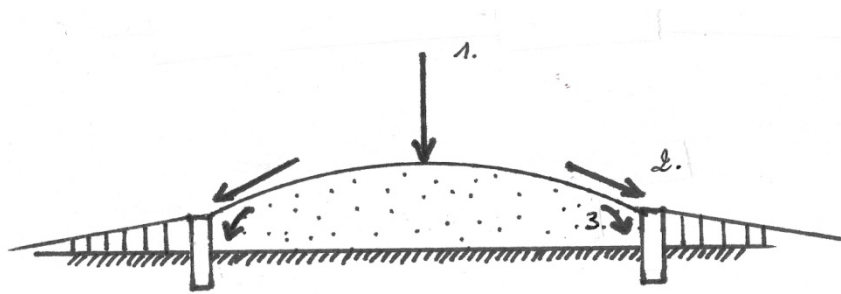
⁸⁴ Cf. deuxième partie point 2.B.I.

⁸⁵ A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, ANCION P., *Information justificative...*, *Op. Cit.*

⁸⁶ Le Baron Ferdinand-Conrad de Haxhe de Hamal (1715-1793) est un envoyé liégeois en France (1766), familier du monde routier, il est proche de la France ce qui explique probablement pourquoi c'est lui qui prend la défense de Thomassin ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions aux ambassadeurs...*, *Op. Cit.*, p. 338 ; p. 456 ; MISSON J.-S., *Politique extérieure de Charles-Nicolas d'Oultremont...*, p. 51.

⁸⁷ A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, 1776-1781, BARON DE HAXHE, *Mémoire du Baron de Haxhe en réplique à celui de Monsieur d'Ancion touchant l'ingénieur Thomassin, mars 1781.*

L'équilibre de la chaussée



Le poids des passants ou marchandises se dirige vers le bas en raison de la gravité (1). Cependant, grâce à l'agencement des pavés et au dôme de sable, cette force est redirigée vers les bordures (2), elles-mêmes solidement enfoncées dans le sol et tenues par les terrepleins, faisant dès lors office de dernière « contre-force » maintenant, avec les bordures, l'intégralité de la structure en place (3).

IV. L'idéal rectiligne

Les chaussées suivent, en France comme à Liège, un idéal rectiligne, favorisant la vitesse de circulation car plus directes et soulageant les caisses publiques car moins coûteuses⁸⁸. C'est-à-dire que le plan privilégié correspond à une ligne droite, comme en atteste l'extrait suivant, également issu du projet de réforme de Thomassin : « Quant à la longueur de la route, lorsqu'il s'y rencontrera des tournant, ils seront rectifiés autant que faire se pourra »⁸⁹. Cependant, la géographie du Pays de Liège étant capricieuse⁹⁰ (vaste plateau de Hesbaye d'un côté, reliefs encaissés de l'Ardenne...), il apparaît impossible que l'intégralité du tracé soit rectiligne, dans ce cas, Thomassin précise que :

« lorsqu'il si trouvera des rampes ou descentes inévitables, les rampes ou descentes seront pratiqués uniformément pour une courbure contigue sans être interrompuës par sauts ou descentes précipitées, au contraire, elles suivront la pente ou la courbure la plus convenable au local ainsi que les applanissements l'indiqueront »⁹¹

Les premiers éléments à retenir de ce morceau de texte, sont le désir à la fois d'uniformité et de régularité dans le tracé et dans le relief. Ces deux notions peuvent presque, à elles seules, résumer la doctrine suivie par les ingénieurs militaires et ceux des ponts et chaussées

⁸⁸ PICON A., *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Op. Cit., p. 141-143.

⁸⁹ A.E.L., États, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, THOMASSIN C.-L., *Projet de conditions générales...*, Op. Cit., Article 1^{er}.

⁹⁰ DEMOULIN B., *Recueil des instructions aux ambassadeurs...*, Op. Cit., p. VIII.

⁹¹ A.E.L., États, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, THOMASSIN C.-L., *Projet de conditions générales...*, Op. Cit., Article 1^{er}.

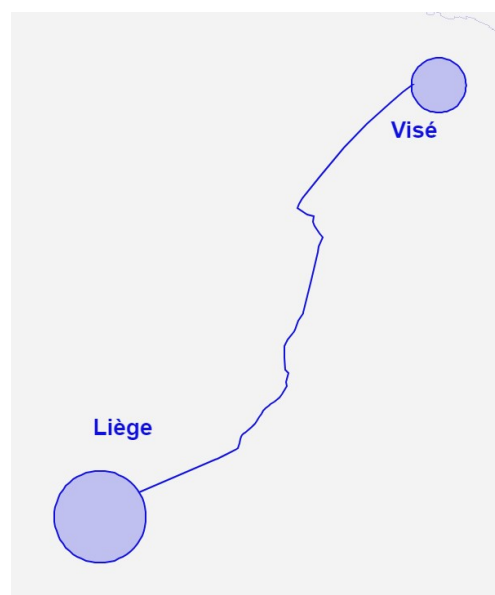
français⁹². Ce qui semble bien entendu logique puisque Thomassin est lui-même un Français, formé à Paris ainsi qu'à l'École du Génie de Mézières⁹³.

L'idéal d'une chaussée « à la française », héritière culturelle des voies romaines, se diffuse et s'impose donc à Liège au XVIII^{ème} siècle⁹⁴. Une autre notion est également présente dans cet extrait et témoigne d'un certain particularisme liégeois : l'adaptabilité. Si les chaussées influencent le paysage, l'inverse est également vrai et plus encore dans la Principauté au relief désuni. L'adaptabilité locale (parfois même l'adaptabilité en fonction du segment de chaussée) est la clef du développement du réseau routier liégeois qui constitue un compromis entre la théorie, l'idéologie et la pratique comme en témoignent les schémas suivant⁹⁵ :

Tracé de la chaussée de Saint-Trond



Tracé de la chaussée de Visé



Comme on peut l'observer sur ces deux cartes schématiques, les États (et l'intégralité du monde routier sous leurs ordres) tâchent de coller le plus possible à l'idéal rectiligne : pour Saint-Trond, étant donné l'absence de difficulté liée à la géographie, on constate une ligne droite parfaite. Pour Visé, la situation est différente notamment à cause du relief (thier

⁹² PICON A., *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Op. Cit., p. 141-143.

⁹³ A.E.L., États, 2628, C. L. Thomassin, 1776-1781, BARON DE HAXHE, *Mémoire du Baron de Haxhe en réplique à celui de Monsieur d'Ancion touchant l'ingénieur Thomassin*, mars 1781.

⁹⁴ ALONZO E., *L'architecture de la voie : histoire et théorie*, Op. Cit, p. 106.

⁹⁵ Les cartes schématiques sont construites d'après le processus de projection, détaillé plus loin dans le mémoire ; Cf. première partie 1.B. ; Une fois ce processus achevé, nous avons enlevé le fond de carte de manière à rendre encore plus évident le tracé schématique de chacune des chaussées, seul élément nous intéressant dans cette partie.

d'Oupeye⁹⁶) qui force la route à prendre des tournants, découpant ainsi la chaussée en segments rectilignes.

B. Les mots de la chaussée

I. Nommer la chaussée (espace-finalité)

Une fois la voie de communication achevée, il faut, pour la distinguer des autres, lui donner un nom. Il existe deux manières de nommer une chaussée : premièrement, en fonction de son point d'aboutissement, ce dernier pouvant être soit une ville (chaussée de Saint-Trond, chaussée de Tongres), soit un espace (chaussée de France)⁹⁷. Deuxièmement, les chaussées peuvent être nommées d'après l'espace qu'elles traversent (chaussée du Condroz). Ces distinctions, toujours opérées aujourd'hui, ne sont pas fixes et évoluent avec le temps et l'utilité donnée à la voie de communication. Ainsi, la chaussée du Condroz devient-elle, dans les comptes des États, la chaussée de France en (1775-1776) à la suite d'une prolongation de la chaussée existante.

II. Vocabulaire de la chaussée

Lorsqu'on se plonge dans les documents du monde routier, il y a une série de mots qui gravitent véritablement autour de la chaussée. Pour rendre plus aisé la compréhension de ces archives à ceux qui désireraient questionner leur contenu, nous nous proposons de définir ces différents termes :

Le pavé désigne la partie centrale de la chaussée mais peut également être utilisé comme un synonyme de chaussée. Dans de plus rares cas, il peut correspondre à un type de voie de communication qui se caractérise par l'unique présence d'un tronçon et éventuellement, de terrepleins qui, dans la plupart des cas et contrairement à une chaussée, ne sont pas aménagés.

Souvent associé au terme « chaussée » (exemple : on expose à rabais⁹⁸ l'aplanissement d'« nouvelle branche de chaussée, à faire de la ville de Verviers sur Theux⁹⁹ »¹⁰⁰), la branche

⁹⁶ Oupeye est un village situé entre Liège et Visé, en province de Liège : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9969A4974233042E053D0AFA49D5963>.

⁹⁷ Cette distinction est remarquée également par Génicot ; GÉNICOT L., « Étude sur la construction des routes en Belgique... », in *Bulletin de l'institut de recherches économiques*, n°10/4 (1939), p. 425.

⁹⁸ L'adjudication au rabais ou exposition au rabais est une vente aux enchères dans laquelle les prix descendent continuellement ; « Rabais », in *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales* (CNRTL), [En ligne], <https://www.cnrtl.fr/definition/rabais>, page consultée le 5/08/2021, mise à jour le [?]; voir également le chapitre IV (adjudication de la construction d'ouvrages publics) de CONDETTE-MARCANT A.-S., *Bâtir une généralité, le droit des travaux publics dans la généralité d'Amiens au XVIII^{ème} siècle*, Vincennes, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2001.

désigne une route secondaire se raccordant à une chaussée, ou, pour reprendre une expression plus contemporaine, un embranchement. Le mot est employé dès le début du XVIII^{ème} siècle (ainsi expose-t-on à rabais « sable nécessaire aux pavez à faire à la chaussée de la croix de pierres et à ses branches »¹⁰¹) et son usage perdure jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Tout comme la chaussée, la branche peut porter un nom et peut également être, à la différence de la chaussée, d'initiative privée mais soumise à l'autorité gouvernementale comme c'est le cas pour la branche Planchart reliant Saint-Nicolas à Loncin, destinée à favoriser le transport des houilles extraites dans cette région¹⁰². Ces chaussées d'inspiration privée peuvent également donner la possibilité à des entités rurales (par la voix de leur magistrat) d'être reliées au réseau « national »¹⁰³.

Enfin, le bout de la chaussée (ou du pavé) désigne simplement l'endroit où elle s'arrête. On retrouve cette expression principalement dans les expositions à rabais à travers tout le XVIII^{ème} siècle (exemple : exposition à rabais de la « continuation de la chaussée depuis le bout du pavé fait à Beaufays¹⁰⁴ jusqu'Aux forges¹⁰⁵ »¹⁰⁶).

C. Le phénomène « chaussée »

L'étude du phénomène « chaussée » vient en troisième place de cette sous-partie et non en première parce que nous jugeons qu'il est d'abord nécessaire de se représenter et de comprendre véritablement ce que sont les chaussées, avant de s'intéresser à l'aspect révolutionnaire de ces voies de communications.

⁹⁹ Village situé près de Verviers, en Province de Liège, lieu de séparation en deux branches de la chaussée d'Allemagne. Une branche allant sur Spa, l'autre sur Verviers : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C996A392FCD06453E053D0AFA49D65B3>.

¹⁰⁰ ÉTATS, *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 17 juillet 1770.

¹⁰¹ ÉTATS, *On fait savoir...*, Liège, Milst, 10 septembre 1716.

¹⁰² CROUSSE F., « Étude sur les voies de communication de l'ancien pays de Liège durant le Moyen âge et la période moderne », in *Bulletin de la société belge de géographie*, t. IV (1880), p. 377 ; nous renvoyons également au dossier n°2819 du fond des États (A3), conservé aux A.E.L. et dans lequel on retrouve de nombreux documents consacrés à cette branche ; Loncin est une localité liégeoise située non loin du village d'Awans : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C996A392FCD16453E053D0AFA49D65B3>.

¹⁰³ GÉNICOT L., *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, Office de publicité, 1948, p. 23-24.

¹⁰⁴ Beaufays est un village situé au Sud-Est de Liège, au Sud de Chaudfontaine : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C996A392FCD26453E053D0AFA49D65B3>.

¹⁰⁵ Aux Forges est un lieu-dit (considéré comme hameau sur la carte de Ferraris) situé entre Beaufays et Louveigné : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C996A392FCD36453E053D0AFA49D65B3>.

¹⁰⁶ ÉTATS, *Messeigneurs considérant...*, Liège, De Milst, le 14 juillet 1716.

I. Le siècle des chaussées

Si le XVIII^{ème} siècle est celui des Lumières, il est également celui des routes et des chaussées. Plusieurs auteurs ont essayé de comprendre l'origine de cet engouement nouveau pour les voies de communication mais c'est Henri Cavaillès qui identifie le plus clairement les raisons de l'émergence de ce phénomène : Premièrement, on retrouve des raisons politiques comme l'essor de l'absolutisme puis du despotisme éclairé, et la volonté de contrôle rapide, par l'administration centrale, de toutes les régions dépendant de son autorité¹⁰⁷. Deuxièmement, des raisons scientifiques et techniques telles que le développement des cartes et du recours à celles-ci ou la simplification des méthodes de constructions¹⁰⁸. Troisièmement, des raisons économiques liées à la densification des échanges commerciaux nationaux et internationaux et enfin, quatrièmement, des raisons liées à la transformation du matériel de transport (nouveaux véhicules, attelages, etc.)¹⁰⁹. Tout ceci, de même que le constat d'un réseau délabré hérité du XVII^{ème} siècle, s'observe à la fois en France mais aussi dans les provinces « belges » où l'engouement pour les chaussées est vu par Vienne, via Kaunitz¹¹⁰, comme étant excessif¹¹¹. Pour Bruxelles et Liège, le constat reste le même : c'est l'influence militaire (exemple : le premier réseau routier belge est développé dans le Tournaisis et la Flandre en 1704¹¹²) et culturelle française (exemple : pour Bruxelles, la plupart des graveurs, nécessaires à la réalisation des cartes, sont des Français, formés en France¹¹³) qui pousse les autorités compétentes à se lancer dans de vastes travaux publics¹¹⁴. Il faut cependant préciser que dans la Principauté, neutre et enclavée entre des grandes puissances, ce sont les intérêts politiques mais aussi le commerce et la potentielle fructification des bénéfices du soixantième qui détermine les États à ouvrir, ou non, de

¹⁰⁷ CAVAILLES H., *La route française...*, *Op. Cit.*, p. 66-68.

¹⁰⁸ *Ibidem* ; BLOND S., « L'atlas des routes... », *Op. Cit.*, p. 70-72.

¹⁰⁹ CAVAILLES H., *La route française...*, *Op. Cit.*, p. 66-68 ; ARBELLOT G., « La grande mutation... », *Op. Cit.*, p. 775.

¹¹⁰ Wenceslas Antoine, Comte puis Prince de Kaunitz (1711-1794), est un diplomate renommé de la monarchie Habsbourgeoise. Il entame sa carrière en 1741 comme ministre plénipotentiaire à Turin avant d'être envoyé à Versailles en 1745. Il est un des responsables du renversement des alliances de 1748. Enfin de 1753 à 1792, il occupe le poste de chancelier de l'Empire ; HASQUIN H., *Dictionnaire d'histoire de Belgique. Vingt siècles d'institutions. Les hommes, les faits*, Namur, Didier Hatier, 2000, p. 372 ; Pour une biographie plus détaillée, se référer à SZABO F., *Kaunitz and enlightened absolutism, 1753-1780*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.

¹¹¹ GÉNICOT L., « Étude sur la construction des routes en Belgique... », in *Bulletin...*, n°10/4 (1939), p. 447 ; DUBOIS S., *Les bornes immuables...*, *Op. Cit.*, p. 362.

¹¹² GÉNICOT L., *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, Office de publicité, 1948, p. 13-14.

¹¹³ HÉLIN E., « Liège et Bruxelles, de la rivalité à la symbiose », in HASQUIN H., *La Belgique autrichienne*, Gand, Snoeck-Ducaju, 1987, p. 437-466.

¹¹⁴ GÉNICOT L., *Histoire des routes belges depuis 1704*, *Op. Cit.*, p. 13.

nouvelles voies de communication, comme nous le constaterons dans le cas de la prolongation de la chaussée Liège-Visé vers Maastricht¹¹⁵.

II. L'extinction des grands chemins

L'émergence soudaine des chaussées ne doit pas laisser penser qu'il n'existait pas de voies de communications antérieures, d'autres axes d'expression de la mobilité. Avant les chaussées, il était possible de cheminer sur des restes de voies romaines (exemple : le segment appelé *Chaussée des Romains*, vestige de la voie Boulogne-Bavay-Tongres¹¹⁶), sur des chemins, sur les voies fluviales (considérées comme les premières routes par Cavaillès¹¹⁷) mais également, et à partir du XVII^{ème} siècle, sur des grands chemins. Alors comment définir ces derniers ? En France, les grands chemins désignent des chemins publics (par opposition aux chemins traditionnels, souvent privés) de grande importance (sous-entendu, par rapport aux autres) certes commerciale, mais surtout militaire¹¹⁸. Avec le siècle des Lumières et l'émergence des Ponts et Chaussées, administration rivale de celle du génie, la route s'impose comme l'élément indispensable à la survie du commerce¹¹⁹. Il est à noter que ces chemins ne sont pas nécessairement pavés, ou pourvus d'un revêtement particulier. À Liège, dès le début du XVIII^{ème} siècle, l'expression « grand chemin » est employée pour désigner exclusivement, la neutralité de Liège étant désarmée, les principales artères du commerce liégeois (exemple : grand chemin Liège-Saint-Trond ou Liège-Hasselt)¹²⁰. Elle est également utilisée comme nom pour la voie de communication créée au XVII^{ème} siècle qui lie

¹¹⁵ Cf. première partie point 1.C.VI.

¹¹⁶ CORBAU M.-H., *Les voies romaines par la Wallonie : la voie Boulogne-Bavay-Tongres*, Ganshoren, IPM-Priring, 2018, p. 60-61 ; Les restes de la voie romaine semblent être considérés par les États comme étant historiquement une chaussée mais pratiquement comme étant un chemin : « le chemin appelé *la chaussée des Romains* » ; OULTREMONT C.-N., *Son altesse, sur les plaintes lui portées par recès...*, Liège, Plomteux, 21 mars 1767 ; VELBRÜCK F. C., *Son altesse s'étant fait reproduire...*, Liège, Bassompierre, 1^{er} juin 1772 ; VELBRÜCK F. C., *Son altesse sur les remontrances...*, Plomteux, Liège, 8 juin 1776 ; notons que cette appellation est également observable sur la *Carte de Ferrari* ; pour mieux comprendre la perception que les populations pouvaient avoir d'une chaussée romaine lors des XVe et XVIe siècles, nous invitons le lecteur à se tourner vers : LATTEUR O., « La perception d'une chaussée romaine au cours de la première modernité : le cas de la voie Bavay-Tongres (1560-1660) », in *Revue Belge de philologie et d'histoire*, n°93 (2015), p. 221-248.

¹¹⁷ CAVAILLES H., *La route française...*, *Op. Cit.*, p. 13.

¹¹⁸ DE STURLER J., « Un document inédit et quelques précisions topographiques concernant le tracé du chemin neuf de Liège à Sedan, à travers l'Ardenne, et ses embranchements vers le Barrois et la Lorraine », in *Bulletin de la commission royale d'histoire*, t. 131 (1965), p. 83 ; PICON A., *L'invention de l'ingénieur moderne*, *Op. Cit.*, p. 215-221.

¹¹⁹ *Ibidem*.

¹²⁰ HARSIN P., *Les relations extérieures de la Principauté de Liège sous Jean-Louis d'Elderen et Joseph-Clément de Bavière, 1688-1718*, Liège, Vaillant-Carmanne, 1927, p. 1927 ; HARSIN P., *La Principauté de Liège à la fin du règne de Louis de Bourbon et sous celui de Jean de Hornes 1477-1505*, Liège, Sciences et lettres, 1957, p. 282-294 ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions aux ambassadeurs...*, *Op. Cit.*, p. XVII-XVIII.

Liège à la France via Sedan, également appelée *Chemin Neuf*, sur laquelle nous reviendrons plus tard¹²¹.

Au XVIII^{ème} siècle, le grand chemin tend à disparaître au profit de la chaussée. Cette disparition, presque violente, transparaît clairement dans un placard publié le 11 mai 1724 par le chapitre *Sede Vacante* :

« Et nous étant remontré par les députés des États, qu'après les grandes dépenses faites pour l'établissement des chaussées, il est juste que chacun contribue à ses obligations pour leur entretien, et que les communautés qui étoient obligées de remplir et aplanir les ornières des grands chemins allans de Liège à St Trond et de Liège à Hasselt, et vuidier et entretenir les fossés pour l'écoulement des eaux, s'acquittent des mêmes devoirs le long desdites chaussées dans leurs districts respectifs, **puisque cesdits chemins cessent présentement et sont abolis** »¹²²

Ce document est une véritable charnière, un moment clef de l'histoire routière liégeoise qui prend un tournant décisif et résolument moderne. Les grands chemins, non revêtus, sont abolis et remplacés par des chaussées. Cependant, ce remplacement n'est pas soudain. Il résulte d'un processus de métamorphose qui s'étale entre 1712, date à laquelle les États entament leur grande politique de travaux routiers en exprimant leur volonté de construire quatre chaussées (Liège-Saint-Trond, Liège-Tongres, Liège-Verviers et Liège-Sedan¹²³) et 1724 avec l'abolition des grands chemins¹²⁴. Durant cette période, les États commencent à paver certaines sections difficiles (exemple : sur le *Chemin Neuf*, on pave la côte allant du Val St-Lambert¹²⁵ à Neuville¹²⁶, par Ivoz¹²⁷) de grands chemins, à les élargir (exemple le grand chemin de St-Trond passe d'une maigre largeur à 60 pieds¹²⁸) ou encore à harmoniser leur tracé en coupant arbres, haies et murailles de pierre empiétant sur le tracé¹²⁹.

Un nouvel élément est aussi pris en compte, au-delà de la réparation qui, durant le XVII^{ème} siècle ne tenait, à Liège comme en France, qu'à un « rapiéçage » très localisé, naît le désir

¹²¹ Cf. Première partie 1.C.II.

¹²² CHAPITRE SEDE VACANTE, *Aprenans avec beaucoup de déplaisir...*, Liège, Procureur, 11 mai 1724.

¹²³ Sedan est une ville française jouxtant Bouillon, il s'agit d'une ville étrangère que nous identifions toujours grâce au portail W.O.M mais via une carte différente : W.O.M., *OpenStreetMap*, [en ligne], <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C996A392FCD46453E053D0AFA49D65B3>.

¹²⁴ FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, *Op. Cit.*, p. 32.

¹²⁵ Le Val-St-Lambert est un lieu dit de la commune de Seraing, en bord de Meuse : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C996A392FCD76453E053D0AFA49D65B3>.

¹²⁶ Neuville-en-Condroz, village de la Province de Liège intégré dans la commune de Neupré, <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C996A392FCD66453E053D0AFA49D65B3>.

¹²⁷ CONSEIL IMPÉRIAL, *Les trois États de ce pays...*, Liège, De Milst, 16 décembre 1713 ; Ivoz-Ramet est un village du bord de Meuse situé en province de Liège : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C996A392FCD56453E053D0AFA49D65B3>.

¹²⁸ CONSEIL IMPÉRIAL, *Les États de ce pays...*, Liège, De Milst, 2 juin 1714.

¹²⁹ DE BAVIÈRE J.-C., *Les États de ce pays...*, Liège, De Milst, 21 novembre 1715.

d'une voie de communication solide et qui perdurera dans le temps¹³⁰. Ceci passe notamment par l'ajout de fossés :

« considérant qu'il ne suffit pas d'avoir réparé les chemins de ce pays, ainsi qu'on a fait dans plusieurs endroits en conformité du mandement émané d'autorité de feu son altesse sérénissime électorale de glorieuse mémoire le 22 avril 1723, si l'on ne donne particulièrement ses soins pour régler la pente et le cours des eaux qui retombent et croupissent sur lesdits chemins : ordonnons (en renouvelant ledit mandement dans tous ses points) à toutes les communautés du pays, de faire, lorsque le temps le permettra, des fossés à côtés des grands chemins où il sera nécessaire, et de les munir de la meilleure manière que faire se pourra, afin que les chemins puissent subsister en bon état »¹³¹

En bref, on transforme le réseau routier pour ne pas le laisser dans un état de délabrement avancé, comme on le constate depuis 1686 : « Et comme les chemins de nôtre pais de Liège et Comté de Looz se trouvent en fort mauvais état [...] ». Néanmoins, contrairement à ce que ces documents peuvent laisser transparaître, on ne cesse pas d'utiliser le terme grand chemin, toujours pour désigner des chemins d'importance. C'est ainsi qu'on retrouve le terme en 1754 pour désigner le chemin de Herstal¹³² ou encore en 1759 dans un recès de l'État Primaire où on traite « des grands chemins du pays »¹³³. Il y a de moins en moins d'occurrence du terme « grand chemin » à mesure que l'on progresse vers la fin du XVIII^{ème} siècle, ce qui laisse supposer, que ce type de dénomination et de voie de communication disparaît peu à peu.

III. La chaussée et la levée

Rappelons que la chaussée est composée de trois éléments : des fossés, des terrepleins et d'un tronçon central revêtu. Ce revêtement peut être constitué de pavés de grès mais il peut également consister et ce, encore au début du XX^{ème} siècle, en un empierrement¹³⁴. Ce type de construction est principalement présent en France ainsi que dans les régions où l'approvisionnement en pavés est soit trop coûteux, soit impossible¹³⁵. On en retrouve aussi à Liège, par exemple entre Marteau¹³⁶ et Spa ou à Sclessin¹³⁷. Ce dérivé de la chaussée,

¹³⁰ ARBELLOT G., « La grande mutation... », *Op. Cit.*, p. 766.

¹³¹ CHAPITRE SEDE VACANTE, *Nous doyen et chapitre de la très illustre...*, 16 février 1724.

¹³² A.E.L., États, 2846, *Rapports sur la chaussée de Visé 1745-1787*, CARONT A., *Observations faites par Caront...*, le 20 juin 1754 ; Herstal est une localité située entre Liège et Oupeye, en bord de Meuse : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997060040F17DDBE053D0AFA49D4011>.

¹³³ A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTAT PRIMAIRE, *Messeigneurs aiant veu le recès de l'état noble...*, 1^{er} Août 1759.

¹³⁴ « Chaussée », in AUGÉ P., *Larousse du XXe siècle*, Paris, Larousse, 1929, p. 180.

¹³⁵ ARBELLOT G., « La grande mutation... », *Op. Cit.*, p. 770 ; GÉNICOT L., « Étude sur la construction des routes en Belgique... », in *Bulletin de l'institut...*, n°10/4 (1939), p. 433.

¹³⁶ Marteau est un village situé à l'Ouest de Spa, en province de Liège : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9970A826A0F7DD5E053D0AFA49DC25A>.

moins coûteux et plus rapide à construire, est aussi plus enclin à se détériorer au fil du temps et des intempéries. Rare au début du siècle des Lumières, on recourt à lui de façon plus systématique dans la seconde moitié de ce siècle, au fur et à mesure du développement du réseau routier et de l'amenuisement des ressources financières disponibles (ex. levée de Rocroi¹³⁸). À nouveau, c'est à Thomassin que l'on doit ce qui se rapproche le plus d'une définition de la levée :

« Les parties qui seront faites en levées seront aussi construites par une tranchée de deux pieds de profondeur laquelle sera remplie de grosses pierres arrangées à la hauteur de 15 pouces, les 5 pouces restants seront remplis de cailloutis arrangé uniformément sur une largeur de dix-huit pied ainsi qu'une convexité de 5 pouces ainsi qu'aux chaussées »¹³⁹

Le tout maintenu par des bordures de 12 à 14 pouces de queue avec 3 à 6 pouces d'épaisseurs pour une longueur allant de 9 à 24 pouces. L'aspect d'une levée apparaît comme étant identique à celui d'une chaussée.

Si d'un point de vue technique, la levée entre dans les critères de définition de la chaussée avancés par Génicot, il semble qu'à Liège, il y ait une différence et une hiérarchie entre les deux, la référence étant la chaussée pavée. Lors d'un procès qui s'étale de 1775 à 1780, dont le thème n'est autre que le travail et les résultats obtenus par Thomassin, Pierre Ancion, conseiller ordinaire et député de la ville à l'État¹⁴⁰, déclare : « l'on peut dire avec raison que ca été au dépens de l'état que ledit Thomassin s'est introduit dans l'art de paver, puisqu'en France il n'y a que des levées »¹⁴¹. Dans cet extrait, on peut remarquer ce qui apparaît comme étant de la condescendance de la part d'un représentant d'un pays où les chaussées sont majoritairement pavées.

¹³⁷ ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, le 6 mars 1770 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 24 juillet 1777 ; Sclessin est une localité de la Province de Liège, située à quelques kilomètres en amont de la Meuse par rapport à Liège :

<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9970A826A107DD5E053D0AFA49DC25A>.

¹³⁸ ÉTATS, *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, le 22 juillet 1777.

¹³⁹ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, THOMASSIN (PÈRE), *Supplément au projet de conditions générales...*

¹⁴⁰ Chevalier, il occupe également ce poste en 1768 et 1773 ; ANCION J.-D., *Mémorial de la ville de Liège*, Liège, Vaillant-Carmanne, 1884, p. 106 ; p. 120.

¹⁴¹ A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, ANCION P., *Information justificative...*, 15 février 1781.

IV. Chaussées modernes, dangers immémoriaux

Les voies de communication divisent : d'une part certains auteurs les encensent :

« sans grands chemins, point de grande culture, point de grand commerce, point d'arts au-delà des arts les plus grossiers, point de civilisation. Tout tient à la difficulté ou à la facilité des communications [...] Un peuple reste barbare tant que les individus qui le composent sont forcés de vivre isolés manquant des moyens de communiquer entre eux »¹⁴²

Si les chaussées développent le commerce et le prestige des États, elles ne symbolisent pas uniquement le « positif ». En effet, comme le rappelle Cavaillès, « longtemps les riverains l'ont considérée [la route] comme une étrangère et une cause de danger »¹⁴³. La route effraie car c'est bien souvent grâce à elle que les armées peuvent se mouvoir et amener avec elles leur lot de pillages, de réquisitions et de destructions¹⁴⁴. La route courrouce également les habitants des communautés qu'elle traverse et cette opposition, soulevée par Crousse, est jugée comme étant particulièrement développée dans nos régions :

« Du reste, -chose bizarre, et que nous avons vu se reproduire dans tous le pays, il y a quarante ans, lors de l'introduction des chemins de fer, - les populations n'étaient pas du tout favorables à la construction des *nouvelles chaussées* »¹⁴⁵.

Remarquons ici avec amusement que Crousse juge « bizarre » l'opposition au développement d'un nouveau réseau de mobilité, plaçant ainsi l'intérêt public et le progrès au dessus de l'intérêt particulier. Cette opposition peut se manifester sous des formes diplomatiques (suppliques adressées aux États) ou de façon plus agressive, ce qui est plus rare, comme lorsque les fonctionnaires routiers des États se sont vus, en 1772, repoussés par des jets de cailloux provenant d'une foule haranguée par des moines de l'abbaye de Flône, opposés à la réalisation d'une voie de communication¹⁴⁶.

Les motifs justifiant l'opposition aux chaussées sont excessivement variés (perte d'accès à un terrain, impossibilité de véhiculer sur la chaussée en travaux, ...) mais la justification qui revient le plus souvent est liée aux expropriations et la crainte de la dépossession d'un terrain au nom de l'utilité publique. Cette dernière fait d'ailleurs l'objet d'un point entier dans ce mémoire¹⁴⁷. En guise d'exemple de problèmes provoqués par les chaussées

¹⁴² DE POMMEREUL F. R. J., *Des corvées, nouvel examen de cette question, et par occasion fragment d'un essai historique sur les chemins*, 1787, p. 58.

¹⁴³ CAVAILLES H., *La route française...*, *Op. Cit.*, p. 7.

¹⁴⁴ Ainsi citons en exemple les habitants de la ville de Visé qui durent faire face à ces maux lors de la guerre de succession d'Autriche (1740-1748) car ils étaient situés sur la route de Maastricht et proches du théâtre de la guerre ; JOZIC D., *Liège entre guerre et paix...*, *Op. Cit.*, p. 78-79.

¹⁴⁵ CROUSSE F., « Étude sur les voies... », *Op. Cit.*, p. 264.

¹⁴⁶ *Ibidem*.

¹⁴⁷ Cf. deuxième partie 1.B.

entraînant par la suite une opposition rurale, nous pouvons utiliser l'affaire de la fontaine de Herstal : consécutivement à la construction des premiers segments de la chaussée Liège-Visé, les habitants ont le déplaisir de constater que suite à un mauvais calcul, les eaux usées sont rejetées dans le ruisseau qui abreuve leur fontaine¹⁴⁸. Cette erreur, constatée dès 1754 n'est toujours pas réglé en 1759 et entraîne l'écriture de nombreuses suppliques¹⁴⁹. Malgré les apparences et le dénouement inconnu de cette affaire, on doit constater que la plupart du temps, les États cherchent activement des solutions aux désagréments de ceux qui dépendent de leur autorité, bien souvent en envoyant sur place des ingénieurs comme Alexandre Caront¹⁵⁰.

4. Le chemin

Le chemin constitue l'entité la plus petite du maillage routier. Il est le roi de la mobilité rurale même s'il est très souvent impraticable à cause de l'eau, des ornières ou simplement des hommes qui empiètent sur lui (haies non taillées, extension de labour, etc.)¹⁵¹. Son entretien, préoccupant constamment les autorités depuis la fin du XVII^{ème} siècle jusqu'au terme du XVIII^{ème} siècle, est généralement à charge des particuliers contigus à son tracé, des communautés locales ou d'un quartier entier via le recours aux corvées¹⁵². Évoluant au fil des passages et des usages, il est parfois qualifié « d'aisance » ou de « traverse » pour le distinguer des grands chemins¹⁵³. Ses caractéristiques techniques, outre l'absence d'un revêtement pérenne, sont difficiles à isoler puisqu'ils ne sont pas véritablement aménagés et dépendent fortement du milieu géographique dans lequel ils prennent place.

¹⁴⁸ A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, Suppliques des bourgeois de Herstal et environs, 18 avril 1758.*

¹⁴⁹ A.E.L., États, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787*, CARONT, *Rapport du seigneur Caront au sujet du chemin de Herstal, le 6 août 1754* ; A.E.L., États, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, Rapport de la visite de la chaussée de Herstal sur Visé, faite par les seigneurs députés, le 4 avril 1759.*

¹⁵⁰ A.E.L., États, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787*, CARONT, *Rapport du seigneur...*, Op. Cit.

¹⁵¹ THEWES G., *Route et administration provinciale...*, Op. Cit., p. 128.

¹⁵² DE BAVIÈRE M.-H., « Règlement de l'an 1686 », in LOUVREX M. G., *Recueil des edits, reglemens, privileges, concordats et traités du pais de Liege et comté de Looz*, t. II, chap. XXXVII, *Des tailles et deniers publics, et des alienations ou engagements que font les communautez*, Liège, Veuve Procureur, 1735, p. 359-367 ; A.E.L., États, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777*, DE BAVIÈRE J.-C., *À tout ceux qui ces présentes verront, salut : aiant vu les recès des trois États de notre pays...*, 22 avril 1723 ; CHAPITRE SEDE VACANTE, *Aprénans avec beaucoup de déplaisir...*, Liège, Procureur, 11 mai 1724.

¹⁵³ A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTATS, *Messeigneurs aiant veu le mandement emané de par son altesse...*, 8 avril 1723 ; THEWES G., *Route et administration provinciale...*, Op. Cit., p. 171.

Première partie : (Re)penser les voies de communication terrestres

Comme nous l'avons expliqué précédemment, le XVIII^{ème} siècle débute, en ce qui concerne les routes, sur trois constats : tout d'abord, les réseaux routiers français et liégeois sont dans un état déplorable, proche de la ruine totale¹⁵⁴. Ensuite, les voies de communication ne sont que peu développées. Enfin, l'efficacité de l'administration en charge des routes n'est que très relative et cette dernière se révèle inexistante à Liège¹⁵⁵. Si nous sommes face à trois éléments « négatifs », la prise de conscience de l'existence de ces derniers est plus que positive, puisque c'est elle qui permettra au siècle des Lumières de devenir celui des voies de communication terrestres dans la Principauté.

Dans un premier temps, cette partie a comme objectif de rendre visible à la fois l'évolution et la création du nouveau réseau de chaussées dans le Pays de Liège. Ceci permettra notamment de combler le manque historiographique en ce qui concerne les synthèses routières modernes pour l'État liégeois du XVIII^{ème} siècle. Dans un second temps, nous effectuerons une première approche de l'administration routière des États (en charge de la construction et du maintien des voies de communication terrestres) et de son évolution à travers les notions de « développement », de « concentration », de « mutation » et de « perspectives ». Enfin, dans un troisième temps, nous nous attarderons sur le financement des infrastructures routières via l'utilisation de barrières car comme le rappelle Crousse : « pour construire des routes, l'élément essentiel, indispensable, c'est l'argent »¹⁵⁶.

1. Reconstruction et évolution du réseau routier liégeois

Ce premier point, dont l'objectif principal est résumé dans le paragraphe précédent, se décompose en trois grandes sous-parties : après avoir défini et justifié l'emploi du terme « réseau » pour qualifier le maillage routier liégeois du XVIII^{ème} siècle, nous détaillerons quelque peu le processus de projection, nous permettant d'illustrer de façon cartographique l'évolution des voies de communications liégeoises dont la synthèse sera effectuée.

¹⁵⁴ BLOND S., *L'atlas de Trudaine, pouvoirs, cartes et savoirs techniques au siècle des Lumières*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2014, p. 21-24 ; CROUSSE F., « Étude sur les voies... », *Op. Cit.*, p. 261 ; PICON A., « Les ponts et chaussées : histoire d'un corps d'État », in *La jaune et la rouge*, n°719 (2016), p. 9.

¹⁵⁵ Sur le constat d'inefficacité de l'administration routière liégeoise, nous renvoyons aux annexes des articles de Génicot, même si ses résultats sont à nuancer : GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes en Belgique, suite de la première partie : l'œuvre du XVIII^e siècle », in *Bulletin de l'institut de recherches économiques*, n°12/5, (1946), p. 553-557.

¹⁵⁶ CROUSSE F., « Étude sur les voies... », *Op. Cit.*, p. 255.

A. La notion de réseau

Nous avons décidé de faire un point sur la notion de réseau car il semble, au regard de l'historiographie routière, que son utilisation suscite un « débat » entre spécialistes du monde routier. D'une part, nous retrouvons des auteurs comme Lepetit¹⁵⁷, qui considèrent que le terme « réseau » ne correspond pas à la réalité du siècle des Lumières car il le définit comme étant :

« un ensemble de voies de transport dont la hiérarchisation et l'articulation spatiale font système, et dont les qualités de fonctionnement dépendent précisément des modalités de cette articulation et de cette hiérarchisation »¹⁵⁸

Les éléments présents dans cette définition, ne s'observent, selon lui, ni en théorie, ni dans les faits, dans la France du XVIII^{ème} siècle¹⁵⁹. D'autre part, des auteurs comme Picon ou Blond, usent du terme « réseau » dans leurs publications, sans jamais le définir explicitement, tout en laissant paraître que, selon eux, le réseau peut être considéré plus simplement comme étant un ensemble de voies de communication de conditions différentes, interconnectées de façon logique et raisonnée¹⁶⁰. Antoine Picon ajoute un élément intéressant qui justifierait l'emploi du terme réseau, souvent associé au XIX^{ème} siècle, pour le siècle précédent : c'est l'élément « système », absent du siècle des Lumières, qui caractériserait le réseau du XIX^{ème} siècle, différenciant ainsi le réseau peu dense, peu développé et peu uniforme de l'Ancien Régime, d'un réseau plus moderne où les connections (nœuds) sont nombreuses, ordonnées, hiérarchisées et déterminantes pour le fonctionnement du réseau lui-même¹⁶¹. Nous nous positionnons plus dans cette lignée, raison pour laquelle nous qualifions le maillage routier liégeois comme étant un réseau. Enfin, nous partageons également la conception du réseau de Bonnin, qui définit ce dernier

¹⁵⁷ Il est un spécialiste de l'étude de la croissance urbaine entre les XVIII et XIX^{ème} siècle et il s'est également intéressé au développement des voies de communication terrestres (routes et chemins de fer) en France : VARLET C., OULEBSIR N., BACKOUCHE I., « Bibliographie des travaux de Bernard Lepetit », in *Cahiers du centre de recherches historiques*, n°17 (1996), [en ligne], <https://journals.openedition.org/ccrh/2581#quotation>, consulté le 17/07/2021.

¹⁵⁸ LEPETIT B., « L'impensable réseau, les routes françaises avant les chemins de fer », in Flux, *cahiers scientifiques internationaux réseaux et territoires*, vol. 2 (1986), p. 12.

¹⁵⁹ *Ibidem*.

¹⁶⁰ PICON A., « Les ponts et chaussées... », *Op. Cit.*, p. 10 ; BLOND S., *L'atlas de Trudaine, pouvoirs, cartes...*, *Op. Cit.*, p. 21.

¹⁶¹ Se référer à la définition du réseau de Bernard Lepetit, cf. note n°145.

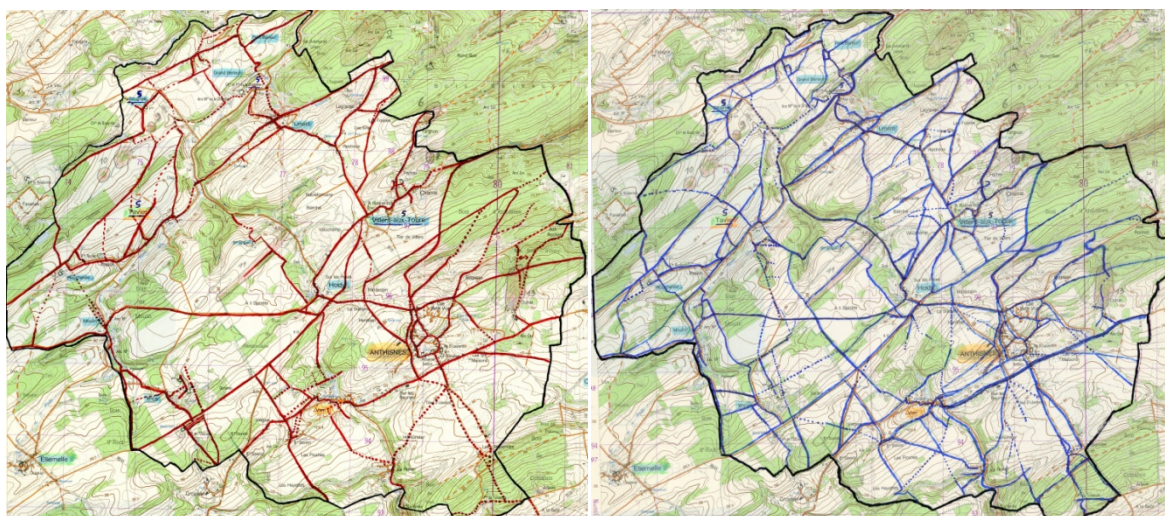
comme étant « un outil conceptuel permettant de décrire la mise en relation d'un ensemble d'entités par des connexions matérielles ou immatérielles »¹⁶².

B. Donner à voir le réseau passé : le processus de projection

I. Théorie

Comment rendre observable le maillage routier liégeois lors de la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle ? Question naturelle que nous nous sommes posée et à laquelle nous pouvons répondre grâce au processus de projection. Ce dernier est en réalité une méthodologie simple ayant pour but de retracer le cheminement des voies de communication d'une époque déterminée jusqu'à la nôtre, grâce à un jeu de comparaison entre différentes cartes. Outre la découverte et l'étude des tracés routiers, cette projection d'anciens itinéraires sur des cartes modernes permet, par exemple, l'étude du dénivelé approximatif que devait gravir une chaussée ou encore, de déterminer la densité routière d'une région donnée et son évolution.

Exemple d'application du processus de projection :
Densification routière de la commune d'Anthisnes 1770 (rouge)-1850 (bleu)



Les possibilités sont multiples et dépendent de l'objectif de recherche de celui qui met ce processus en application. L'existence du processus de projection est liée à un paradoxe intéressant : alors que la notion de mobilité renvoie au mouvement, à l'évolution et

¹⁶² BONNIN O., « Analyse de la croissance de réseaux de transport sur le moyen terme à partir de sources cartographiques : comment utiliser la carte de Cassini comme source de données », in *Flux*, n°105 (2016/3), p. 5

éventuellement, à la rapidité, l'élément à travers lequel elles s'expriment (les routes), est caractérisé par un immobilisme presque parfait¹⁶³.

La méthodologie est simple et se divise en plusieurs étapes qui, pour des raisons de clarté, correspondent à chaque fois à un paragraphe :

L'identification est la première étape du processus et consiste à identifier une carte à partir de laquelle on effectuera la projection. Il est préférable, dans la mesure du possible, de privilégier une carte proche des bornes chronologiques de la recherche que l'on souhaite mener. Dans notre cas, il s'agira de la carte de Ferraris. Réalisée entre 1771 et 1778, cette représentation cartographique couvre tout le territoire des Pays-Bas Autrichiens et de la Principauté de Liège à l'échelle 1/11.520¹⁶⁴. Même si elle dévie au Nord/Nord-Ouest sur les frontières orientales de la Principauté, que certaines terres contestées entre Liège et Bruxelles sont considérées arbitrairement comme appartenant à cette dernière et qu'il faut tenir compte des rectifications (étudiées brillamment par Sébastien Dubois) qui survinrent peu après son achèvement, elle demeure homogène dans sa composition, détaillée quant aux voies de communication et située au milieu de nos bornes chronologiques, nous permettant ainsi de mesurer le chemin parcouru depuis l'aube du XVIII^{ème} siècle et celui qu'il reste à parcourir jusqu'en 1789¹⁶⁵. Le dernier avantage que nous trouvons dans l'utilisation de la carte de Ferraris est davantage lié à la pratique puisqu'elle est intégralement numérisée et assemblée sur *Walonmap*, site lié aux services régionaux de la DGO4¹⁶⁶. En plus de la numérisation, le site permet de créer des tracés et de les rendre disponibles au public via un lien, ce qui permettra au lecteur de voyager, de visionner et de découvrir de façon interactive le réseau des chaussées liégeoises.

¹⁶³ Georges Livet, dans sa partie intitulée « routes, techniques, espaces », mentionne « l'immobilisme des conditions de circulation » : LIVET G., *Histoire des routes...*, *Op. Cit.*, p. 39.

¹⁶⁴ FELIX A., « la vie scientifique », in HASQUIN H., *La Belgique autrichienne*, *Op. Cit.*, p. 427-430 ; Pour toute approche de la carte de Ferraris, se référer en premier lieu au colloque : *La cartographie au XVIII^e siècle et l'oeuvre du Comte de Ferraris (1726-1814)*, actes de colloque international tenu à Spa du 8 au 11 septembre 1976, Bruxelles, Crédit Communal, 1978 (aspects politiques et techniques) et en deuxième lieu à la thèse suivante (aspects scientifiques) : VERVUST S., *Deconstructing the Ferraris Maps (1770-1778)*, Thèse de doctorat, [inédit], 2016.

¹⁶⁵ DUBOIS S., *La rectification du tracé des frontières sur les cartes des Pays-Bas autrichiens de Ferraris (1777-1779)*, Bruxelles, Palais des académies, 2001, p. VIII.

¹⁶⁶ Créé par le Service Public de Wallonie, le site *WalOnMap* a pour but d'offrir, gratuitement, à l'entière de la population, toute une série de cartes de natures diverses (zones inondables, zones constructibles, espaces économiques, cartes d'intérêt historique, ...) ainsi que des prises de vue satellite du territoire Wallon. Le site offre également des outils de dessin ou de mesure (d'aire ou de distance) afin de personnaliser ces cartes pour un usage public ou privé ; « Qui sommes-nous ? », in *Géoportail de la Wallonie*, [en ligne], <https://geoportail.wallonie.be/qui-sommes-nous>, consulté le 06/03/2021.

La seconde étape s'intitule le repérage. Comme son nom l'indique, le but de cette étape est de repérer et de mettre en évidence à la fois la voie de communication que l'on désire projeter ainsi que tout autre repère que l'on peut qualifier de « pérenne » comme par exemple des églises, des fermes, des châteaux, ...

Vient ensuite la projection intermédiaire, une étape tributaire de l'existence de cartes intermédiaires entre celle « d'origine » et la carte actuelle. Cette étape peut être répétée autant de fois qu'il y a de cartes intermédiaires et consiste en la projection, sur des cartes ou des représentations postérieures à celle d'origine, des repères ciblés lors de l'étape précédente et du tracé de la voie de communication. Plus cette étape est multipliée, plus elle permet d'avoir un résultat « sûr » et gomme les risques de surinterprétation d'une représentation cartographique. Dans notre cas, nos cartes intermédiaires sont celles de Vandermaelen (1846-1854) et celles du « cabinet du dépôt de la guerre » (1865-1880)¹⁶⁷.

La projection finale s'apparente en réalité à la projection intermédiaire sauf qu'elle s'effectue sur la dernière carte, c'est-à-dire celle sur laquelle l'étude sera effectuée. Dans notre cas, ces dernières cartes sont souvent des cartes d'État major (IGN) car ce sont elles qui sont les plus précises et qui, par conséquent, permettent de répondre à un plus grand nombre de questions¹⁶⁸.

Enfin, l'observation a pour objectif de répondre aux questions du chercheur. Dénivelé franchi par la chaussée, densification routière, évolution urbaine d'un quartier, les possibilités sont presque infinies. Notons qu'il est important de signaler les éventuelles perturbations (creusement d'un canal, urbanisation dense, industrie, terrier, ...) qui viennent rendre plus difficile la projection ou l'observation désirée, et donc biaiser les résultats obtenus.

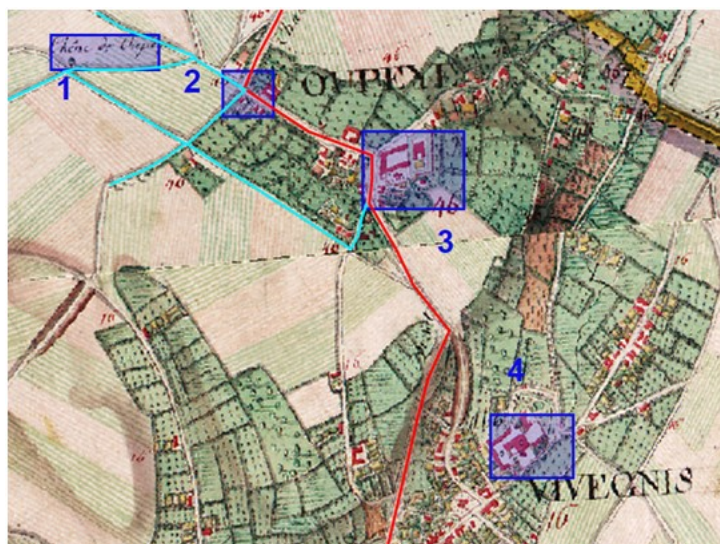
¹⁶⁷ Pour la description précise de ces cartes dont l'atout principal est, tout comme celle de Ferrari, une grande homogénéité dans leur conception, se référer à « Cartes de Vandermaelen », in *Géoportail de la Wallonie*, [en ligne], <https://geoportail.wallonie.be/catalogue/67ed5145-72be-499b-8a95-c94711f344f1.html>, consulté le 17/07/2021 et à « Carte du dépôt de la guerre », in *Géoportail de la Wallonie*, [en ligne], <http://geoportail.wallonie.be/catalogue/2005026d-c9e0-41c4-81f2-758ee21d47af.html>, consulté le 17/07/2021.

¹⁶⁸ À nouveau, le site offert par le service public de Wallonie met à notre disposition les cartes réalisées par l'Institut Géographique National (I.G.N.) autrement appelées cartes « d'État major » ou plus simplement « cartes topographiques ».

II. Pratique : projection d'un segment de la chaussée Liège à Visé

Pour éclairer ce propos qui peut être encore obscur, prenons un exemple : le segment de la chaussée Liège-Visé traversant Oupeye. Première étape, identification de la carte d'origine. Dans ce cas il s'agit de la carte de Ferraris dont nous avons évoqué les caractéristiques précédemment. Seconde étape, le repérage :

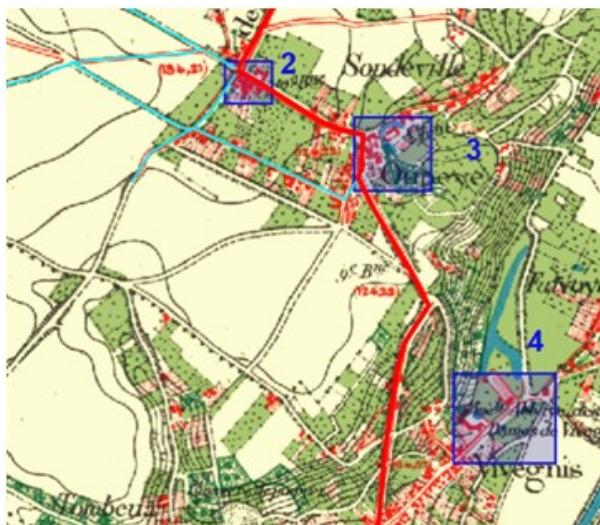
Carte annotée du Thier d'Oupeye selon la carte de Ferraris (1770)¹⁶⁹



Six éléments constituent nos repères pour la suite : la chaussée Liège-Visé (en rouge), les chemins et les carrefours qu'ils forment entre eux (bleu clair), un arbre remarquable « chêne de Oupeye » (n°1), l'intersection entre la chaussée et les chemins et le carrefour à angles droits (n°2), le château d'Oupeye (n°3) et la situation de l'abbaye de Vivegnis vis-à-vis de la chaussée (n°4). Reportons maintenant ces éléments sur la carte intermédiaire du dépôt de la guerre :

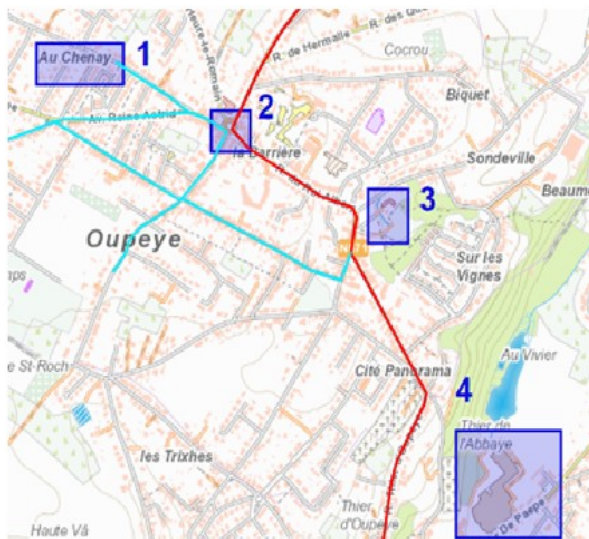
¹⁶⁹ W.O.M., *Carte de Ferraris*, [en ligne], <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997666B85AD06BCE053D0AFA49DAD99>.

Carte annotée du Thier d'Oupeye selon la carte du dépôt de la guerre (1865)¹⁷⁰



On retrouve, sur cette projection, cinq des six repères et il nous reste à projeter le tout sur une carte moderne :

Carte annotée du Thier d'Oupeye selon la carte de l'Institut Géographique National (2021)¹⁷¹



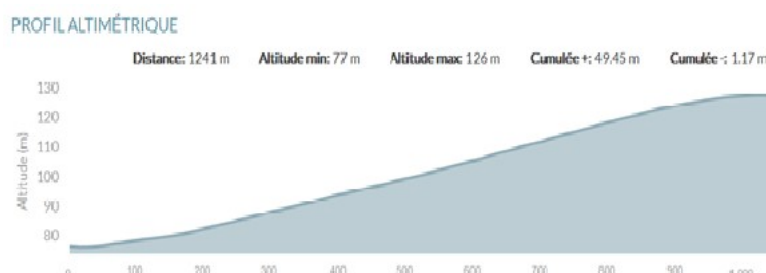
Une fois ceci effectué, l'opération réalisée donne la possibilité d'étudier un itinéraire tracé sur une carte du XVIII^{ème} siècle, avec des outils modernes, afin de déterminer, par exemple, la pente que les chariots montant de Liège sur Visé avaient à gravir ou de mieux comprendre pourquoi les travaux d'aplanissement sont difficiles dans une région donnée. Le processus

¹⁷⁰ W.O.M., *Carte du dépôt de la guerre*, [en ligne],
<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997666B85AE06BCE053D0AFA49DAD99>.

¹⁷¹ W.O.M., *Cartoweb.be (I.G.N.)*, [en ligne],
<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9967EEBFBE332A8E053D0AFA49D0DFC>.

nous permet de dresser le profil altimétrique du Thier d'Oupeye, au centre d'une querelle entre les États et l'entrepreneur Magnée¹⁷².

Profil altimétrique du Thier d'Oupeye



C. L'évolution des voies de communications terrestres liégeoises

Les cartes seules ne suffisent pas à résumer l'histoire des voies de communication liégeoises au XVIII^{ème} siècle. Pour mener à bien l'étude d'un des aspects du dossier complexe que constitue l'histoire des routes liégeoises, nous nous servons de deux types de documents : D'une part, nous interrogeons les publications scientifiques liées à la politique extérieure et intérieure liégeoise par le prisme routier, car il est rare de trouver une contribution à ces dernières qui ne prend pas en compte, à un moment donné, les voies de communication. D'autre part, nous utiliserons une série de documents d'archives (adjudications de travaux de construction ou de réparation, mise en place d'une barrière suite à l'ouverture d'une chaussée,...) issus principalement du fond des placards, afin de construire le panorama routier le plus complet et le plus fin possible. À terme, cette synthèse complètera les écrits de Crousse et Malherbe en y ajoutant nuances et contexte politique issus du monde scientifique actuel, et enrichira ce dernier des informations contenues dans les documents des A.E.L.

Deux options s'offraient à nous pour présenter cette synthèse : l'effectuer de façon globale, en traitant de toutes les chaussées en même temps, donnant ainsi la primauté à l'évolution temporelle plutôt que géographique. Ou bien, la réaliser en divisant notre propos d'abord géographiquement (chaussée par chaussée) puis temporellement. Cette dernière option, inspirée de Crousse et de la méthode de classement du fond des États, est celle que nous avons jugée comme étant la plus claire car elle permettait de suivre l'évolution d'une

¹⁷² Cf. deuxième partie, A.III.

chaussée dans ses détails tout en conservant la possibilité de mettre son développement en perspective avec celui des autres voies de communication. Enfin, étant donné que la réalisation d'une chaussée résulte généralement d'accords bilatéraux, la trame de cette synthèse donne l'occasion de pouvoir suivre l'évolution d'une chaussée parallèlement à celle des relations diplomatiques afin déterminer à quel point l'une est influencée par l'autre.

I. L'origine de la politique routière : 1712

La Meuse étant rendue inutilisable par les trente-sept bureaux de douanes présents le long de son cheminement, les États se devaient de réagir pour la survie de leur commerce et de son développement¹⁷³. Les grands chemins s'avérant à peine moins hasardeux que le trafic sur la Meuse (crue, sécheresse, passages difficiles, ...) et devant l'impossibilité financière de creuser des canaux comme les Pays-Bas ou les Provinces-Unies, le gouvernement liégeois opte pour une solution plus moderne, plus coûteuse mais plus durable : les chaussées¹⁷⁴. C'est l'année 1712 qui fait office de moment charnière puisque c'est à partir de cette date que les États, sous pression des plaintes constantes relatives à la qualité des voies de communication et bénéficiant de l'instabilité du pouvoir princier (en exil, et remplacé par le Conseil Impérial¹⁷⁵), décident de s'accorder sur la nécessité de construire au moins quatre grandes chaussées : sur Saint-Trond, sur Tongres, sur Verviers et sur la France via Sedan¹⁷⁶. Si ces dernières, comme nous le verrons, ne sont pas entamées dès 1712, cette année marque le début de ce que l'on pourrait qualifier de prise de conscience routière¹⁷⁷. Ce phénomène n'est pas isolé car il est contemporain de la première tentative de création d'une

¹⁷³ DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Histoire de la Principauté de Liège... Op. Cit.*, p. 104 ; DEMOULIN B., « Les relations commerciales entre la France et la Principauté de Liège au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles », in *A.H.L.*, t. XXV (1992), p. 3 ; YANS M., « La Meuse et nos relations commerciales avec la Hollande », in *B.I.A.L.*, t. LXIII (1939), p. 139-140.

¹⁷⁴ HANSOTTE G., *Les institutions politiques et judiciaires la Principauté...*, *Op. Cit.*, p. 147 ; HÉLIN E., « Liège et Bruxelles, de la rivalité à la symbiose », in HASQUIN H., *La Belgique autrichienne...*, *Op. Cit.* p. 448 ; GÉNICOT L., *Histoire des routes belges depuis 1704*, *Op. Cit.*, p. 8.

¹⁷⁵ Le 22 janvier 1703, pour la sauvegarde de la neutralité liégeoise mais surtout pour le maintien des intérêts impériaux dans la Principauté, le trésorier héréditaire de l'Empire et conseiller d'État Philippe-Louis de Sinzendorff met en place le « conseil impérial » composé du chanoine Rosen, des tréfonciers Bertrand Delanaye, d'Oultremont, Laurent de Méan, du Bourgmestre de Plènevau, de Wansoulle et de Guillaume de Sluse ; DEMOULIN B., « Le destin de la Cité de Liège, des bonnes villes liégeoises et du Tribunal des XXII au temps de l'absolutisme princier et de la régence impériale (1684-1723) », in *A.H.L.*, t. XXVI (1993), p. 35-39.

¹⁷⁶ CROUSSE F., « Étude sur les voies... », *Op. Cit.*, p. 263 ; HANSOTTE G., *Les institutions politiques et judiciaires la Principauté...*, *Op. Cit.*, p. 147. Sedan est une ville française jouxtant Bouillon, il s'agit d'une ville étrangère que nous identifions toujours grâce au portail W.O.M mais via une carte différente : W.O.M., *OpenStreetMap*, [en ligne], <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C996A392FCD46453E053D0AFA49D65B3>.

¹⁷⁷ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, *Op. Cit.*, p. 362.

administration routière civile en France (1713) ou encore de l'émergence « d'une politique de pavé autonome » dans le Duché du Luxembourg (1718)¹⁷⁸.

II. Les routes de France : du « chemin neuf » à la « chaussée de France »

La France joue, dans l'histoire de la Principauté de Liège, un rôle très important. Tantôt alliée, tantôt protectrice rivale, elle tient une place capitale dans la politique intérieure et extérieure liégeoise, notamment en reconnaissant sa neutralité et en exerçant sur elle un protectorat courtois¹⁷⁹. Influençant l'élection du Prince-Évêque, pensionnant députés, conseillers et Princes jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, elle se ménage la sympathie, voire l'amitié, de la Principauté d'Empire, idéalement située militairement (voie d'accès à Maastricht) et commercialement (carrefour entre l'Empire, les Pays-Bas autrichiens et les Provinces-Unies)¹⁸⁰. Dès lors, l'existence d'une voie de communication libre entre les deux pays constitue le but routier ultime poursuivi durant tout le XVIII^{ème} siècle, aussi capital que symbolique d'une union qui survivra même à la Révolution¹⁸¹. Cette union, rendue difficile par la taxation de la Meuse notamment lors de la traversée du comté de Namur, se manifeste par la voie terrestre et se développera au fil des relations avec Bruxelles¹⁸². Comme nous allons l'exposer, deux itinéraires sont empruntables pour se rendre en France :

Le « chemin neuf », et la communication libre avec la France

Le premier itinéraire établi entre la France et la Principauté de Liège est celui communément appelé *chemin neuf*. À son origine, se trouvent les plaintes des marchands Sedanais et Liégeois ainsi qu'à des plaintes de fermiers généraux, dont le commerce se voyait continuellement entravé par les Pays-Bas qui étaient alors sous domination espagnole¹⁸³. Inauguré par Louis XIV et Maximilien-Henri de Bavière en 1665, il relie Liège à Sedan via Ivoz¹⁸⁴, Neuville¹⁸⁵, Terwagne¹⁸⁶, Rochefort¹⁸⁷, St-Hubert¹⁸⁸ et le Duché de Bouillon¹⁸⁹.

¹⁷⁸ PETOT J., *Histoire de l'administration...*, Op. Cit., p. 1713 ; THEWES G., *Route et administration...*, Op. Cit., p. 92 ;

¹⁷⁹ Le 13 février 1701, une alliance voit le jour entre Joseph-Clément de Bavière et Louis XIV ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, Op. Cit., p. XXVIII ; Un conflit douanier portant sur le fer « oppose » Liège et la France en 1756 : GRÉAUME D., « Jacques de Heusy... », Op. Cit., p. 152-153.

¹⁸⁰ Sur les pensions touchées par les conseillers du Prince-Évêque, ses proches ou le chef de l'État liégeois lui-même, nous renvoyons à la partie *fonds secrets et gratifications* issue de DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, Op. Cit., p. XLVII-XLIX.

¹⁸¹ QUOILIN C., *Politique extérieure de Jean-Théodore de Bavière...*, Op. Cit., p. 150-151.

¹⁸² DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 363.

¹⁸³ *Idem*, p. 363-364 ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, Op. Cit., p. 47 ; DEMOULIN B., « Les relations commerciales entre la France... », Op. Cit., p. 5.

¹⁸⁴ Cf. note 127.

Tracé du *Chemin Neuf* pour sa branche principale, sur fond neutre (selon la carte de Ferraris)¹⁹⁰



Taxé à St-Hubert par les Autrichiens en 1718 puis à Ochain¹⁹¹ en 1751, le chemin neuf développe un embranchement à partir de Terwagne (l'itinéraire Liège-Terwagne reste identique) pour toucher Dinant, Falmignoul¹⁹² et Givet¹⁹³, de manière à offrir une

¹⁸⁵ Cf. note 126.

¹⁸⁶ Terwagne est un village de la province de Liège, situé dans le Condroz :

<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997B3A91FBC4B29E053D0AFA49D3D2D>.

¹⁸⁷ Rochefort est un village situé en province de Namur :

<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997C1F4D7A61265E053D0AFA49D8327>.

¹⁸⁸ Saint-Hubert est un village de la province du Luxembourg, au Sud de Rochefort :

<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997C1F4D7A71265E053D0AFA49D8327>.

¹⁸⁹ DE STURLER J., « Un document inédit... », *Op. Cit.*, p. 82. ; DEMOULIN B., « Les relations commerciales entre la France... », *Op. Cit.*, p. 5 ; GOFFINET H., « notice sur l'ancien chemin neuf de Sedan à Liège » in, *A.I.A.L.*, vol XIV (1882), p. 163-198 ; Précisons que le duché de Bouillon est aux mains de la maison de la Tour d'Auvergne et sous domination française depuis 1679 malgré les protestations des autorités liégeoises ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, *Op. Cit.*, p. 90 ; pour plus de précisions, il est nécessaire de se référer à YLIEFF Y., *Saint-Hubert et la diplomatie liégeoise : contribution à l'étude du règne de Charles-Nicolas d'Oultremont*, Ulg, Mémoire, [inédit], 1963 et à JECKO N., « L'abbaye de Saint-Hubert et la rivalité politique et économique entre le France et la Maison d'Autriche », in *A.I.A.L.*, t. XCV (1964), p. 97-192 ; Bouillon est une ville de la province du Luxembourg, proche de Sedan :

<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997C1F4D7A91265E053D0AFA49D8327>.

¹⁹⁰ Notons qu'une carte de toutes les voies de communication terrestres de la Principauté est disponible via le lien suivant ; les tracés des chaussées en bleu sont réalisés d'après la carte de Ferraris, pour changer le fond de carte, il faut aller dans l'onglet « fond de carte » puis, pour Ferraris, cliquer sur « Voyage dans le temps » :

<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997C1F4D7A81265E053D0AFA49D8327>.

¹⁹¹ Ochain est un village situé dans le Condroz liégeois :

<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997E87CC2F4533FE053D0AFA49D5C15>.

¹⁹² Falmignoul est un village situé en province de Namur, au Sud de Dinant :

<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997E87CC2F5533FE053D0AFA49D5C15>.

¹⁹³ Givet est une ville française située dans la bien nommée « point de Givet » :

<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997E87CC2F6533FE053D0AFA49D5C15>.

communication libre au commerce avec la France en évitant les terres étrangères et ainsi, libérer Liège de la menace d'asphyxie financière provoquée par les guerres douanières liégeo-bruxelloises (1737-1741, incident de la Rochette¹⁹⁴ en 1765)¹⁹⁵.

Tracé des deux itinéraires du *Chemin Neuf*, sur fond neutre (selon la carte de Ferraris)¹⁹⁶



Plus important encore, le *Chemin Neuf* est la première partie de la constitution d'un axe de commerce Nord/sud liant, par voie routière libre, le Royaume de France et les Provinces-Unies, érigeant Liège en entrepôt pour le vin de France et d'Allemagne, le fer blanc, les épices des colonies, le sel blanc, les glaces, les porcelaines et lui assurant des débouchés pour ses clous, ses armes et ses munitions¹⁹⁷. Faute de jonction viable entre la France et

¹⁹⁴ La terre de la Rochette est située à quatre lieues de la Capitale sur le cours de la Vesdre, juste avant le méandre de Chaudfontaine ; GRÉAUME D., « Jacques de Heusy... », *Op. Cit.*, p. 163 ; MISSON J.-S., *La politique extérieure de Charles-Nicolas...*, *Op. Cit.*, p. 69.

¹⁹⁵ Ces guerres sont notamment la conséquence de l'adoption de politiques protectionnistes ; DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, *Op. Cit.*, p. 364 ; HÉLIN E., « L'économie liégeoise vue de Bruxelles à la fin du XVIIIème siècle », in *Bulletin du Vieux-Liège*, t. III, Liège, Éditions du Vieux Liège, 1956, p. 379-385 ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, *Op. Cit.*, p. 195 ; DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Histoire de la Principauté de Liège...*, *Op. Cit.*, p. 105 ; QUOILIN C., *La politique extérieure de Jean Théodore de Bavière...*, *Op. Cit.*, p. 151.

¹⁹⁶ Carte de toutes les voies de communications terrestres abordées dans ce mémoire : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997C1F4D7A81265E053D0AFA49D8327>.

¹⁹⁷ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, *Op. Cit.*, p. 365 ; « Observations sur l'utilité des communications directes de la France avec Liège », in DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, *Op. Cit.*, p. 390 ; *Idem*, p. 36.

Liège, les marchandises traversent les Pays-Bas et leurs bureaux pour atteindre plus facilement les ports des Provinces-Unies¹⁹⁸.

Les difficultés rencontrées : le territoire et les terres contestées

Les premiers obstacles auxquels le *Chemin Neuf* doit faire face et qui le pousseront à adopter un autre itinéraire, sont liés au territoire traversé, (la Principauté de Liège et ses zones frontières « en dentelle ») dont l'autorité est souvent contestée, mais aussi à la volonté d'éviter les douanes étrangères pouvant s'établir dans l'une des 36 enclaves présentes dans les terres liégeoises¹⁹⁹. Ces zones frontalières sont d'ailleurs bien souvent l'objet de querelles diplomatiques violentes.

Dans le cas du *Chemin Neuf*, trois zones particulièrement stratégiques retiennent notre attention :

Premièrement, les terres de St-Hubert. Si Louis XIV effectue le choix d'un itinéraire via les terres de St-Hubert c'est parce que l'abbaye ne reconnaît pas l'autorité espagnole (puisque son supérieur temporel et spirituel n'est autre que le Prince-Évêque de Liège²⁰⁰) et prétend même s'affirmer comme État indépendant, octroyant une libre communication entre Liège et la France²⁰¹. Les terres étant rattachées à la France de 1680 jusqu'à la paix de Rijswijk (20 septembre 1697), le commerce empruntant le chemin devient florissant²⁰². Cependant, à l'aube du XVIII^{ème} siècle, Bruxelles, désormais autrichienne, semble reprendre le dessus sur ce territoire, en imposant notamment la création d'un bureau de douane en 1718, entravant ainsi le commerce jusqu'à sa suppression en 1739²⁰³. La paix d'Aix-la-Chapelle (1748) et le renversement des alliances (la France et l'Autriche deviennent subitement alliés en 1756) n'eurent, contre toute attente, que peu d'effet sur le *chemin neuf* si ce n'est sa réouverture au commerce, décrétée en réalité depuis 1743²⁰⁴. Les Autrichiens, profitant d'un désintéressement temporaire des Français pour la Principauté de Liège (notamment suite à

¹⁹⁸ « Observations sur l'utilité des communications directes de la France avec Liège », in DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, Op. Cit., p. 390.

¹⁹⁹ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 96-97.

²⁰⁰ VANDERHAEGHEN O., « La correspondance de dom Nicolas Spirlet, dernier abbé de St-Hubert, avec Patrice-François de Nény, chef président du Conseil Privé des Pays-bas autrichiens (1760-1782) », in *Bulletin de la commission royale d'histoire*, n°172 (2006), p. 10.

²⁰¹ DE STURLER J., « Un document inédit... », Op. Cit., p. 82.

²⁰² *Idem*, p. 106.

²⁰³ *Idem*, p. 111.

²⁰⁴ GRÉAUME D., « Jacques de Heusy... », Op. Cit., p. 161.

l'élection non désirée de Charles-Nicolas d'Oultremont), désireux de maîtriser le commerce franco-liégeois et profitant des volontés d'indépendance de l'Abbé dom Nicolas Spirlet²⁰⁵, rétablissent le bureau de St-Hubert en 1765²⁰⁶. Peu à peu l'Autriche impose son autorité sur l'abbaye et sur le *chemin Neuf* via la signature d'une convention avec la France le 16 mai 1767 (la France et par extension Liège, en échange de certaines localités renonce aux terres de St Hubert) puis grâce à la conclusion d'un traité avec Liège le 26 août 1780 dans lequel l'autorité de Bruxelles est définitivement reconnue sur les terres de St-Hubert²⁰⁷. Au regard des problèmes soulevés par le transit de ces dernières, il n'est pas étonnant que les autorités françaises et liégeoises cherchent un autre itinéraire, comme nous allons le voir dans le paragraphe suivant.

Deuxièmement, les chemins de Falmignoul. À la suite de la mise en place des entraves sur la route de St-Hubert, le trafic poursuit, dès 1751, sa déviation (entamée en 1718), sur la branche secondaire du grand-chemin qui traverse les terres de Falmignoul et Blaimont²⁰⁸ avant de toucher, enfin, la France²⁰⁹. Cependant, les Autrichiens ne restent pas inactifs face à la décroissance des bénéfices douaniers. Falmignoul est un petit village que l'histoire et le droit ont pourtant divisé en deux : d'un côté, le ban du Mont, relevant de Namur et de l'autre, le ban de St-Hubert, relevant de Liège²¹⁰. Les chemins traversant Falmignoul suscitent le débat car certains d'entre eux tiennent le rôle de frontière entre les deux bans²¹¹. En 1548, le Prince-Évêque de Liège conclut avec Charles Quint un accord dans lequel celui-ci obtient le droit d'exercer la justice sur les chemins de manière à ne pas ériger ces

²⁰⁵ Né en 1715 à Soiron (Principauté de Liège), il représente les intérêts de l'abbaye de St-Hubert à Bruxelles de 1743 à 1760 et bénéficie de très bonne relation avec le pouvoir en place. Placé et élu à la tête de l'abbaye de St-Hubert dès le 7 mars 1760, il agit en agent du Bruxelles et lors de « l'affaire des moines fugitifs » (qui a pour origine la fuite de neuf moines mécontents de l'attitude de leur abbé, vers Liège, pour porter leurs doléances à leur supérieur spirituel, c'est-à-dire le Prince-Évêque lui-même) et milite sans cesse pour rapprocher les terres stratégiques de son abbaye de Bruxelles ; VANDERHAEGHEN O., « La correspondance de dom Nicolas Spirlet... », *Op. Cit.*, p. 8-10.

²⁰⁶ Notons que la même année, les autorités bruxelloises établissent un bureau à La Rochette ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, *Op. Cit.*, p. 337 ; MISSON J.-S., *La politique extérieure de Charles Nicolas d'Oultremont...*, *Op. Cit.*, p. 68.

²⁰⁷ DE STURLER J., « Un document inédit... », *Op. Cit.*, p. 115-116 ; GRÉAUME D., « Jacques de Heusy... », *Op. Cit.*, p. 167.

²⁰⁸ Blaimont est un village de la province de Namur, situé au Sud de Falmignoul : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997E87CC2F7533FE053D0AFA49D5C15>.

²⁰⁹ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, *Op. Cit.*, p. 364.

²¹⁰ *Idem*, p.173-174 ; GRÉAUME D., « Jacques de Heusy... », *Op. Cit.*, p. 161.

²¹¹ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, *Op. Cit.*, p.173.

chemins-frontières en une zone de non-droit propice au brigandage²¹². Par extension, les Autrichiens considèrent que ces chemins leur appartiennent, de même que tous ceux (sous-entendu à venir) qui se trouvent sur le territoire de Falmignoul (comme en attestent les annotations de la carte de Ferraris), ce que les Liégeois contestent fermement²¹³.

Carte de Falmignoul d'après Ferraris



Troisièmement, à la croisée des chaussées, les terres de Blaimont. Sur le « second » trajet du *Grand-Chemin*, on retrouve, après Falmignoul, ces terres de Blaimont, sur lesquelles le Gouvernement Général prétend exercer sa souveraineté malgré les volontés locales d'indépendance et de neutralité²¹⁴. Ces dernières sont d'ailleurs reconnues comme étant fondées par les instances gouvernementales namuroises (à savoir les États et le conseil de Namur) et par l'impôt, puisque les habitants ne sont pas soumis pécuniairement à la France, à Liège ou à Namur²¹⁵. Pourquoi cette place est-elle si importante ? Un coup d'œil sur la carte de Ferraris n'est pas inopportun :

²¹² MISSON J.-S., *Politique extérieure de Charles-Nicolas d'Oultremont...*, Op. Cit., p. 67.

²¹³ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 173.

²¹⁴ *Idem*, p.174 ; GREAUME D., « Jacques de Jeusy... », Op. Cit., p. 161.

²¹⁵ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 174-177.

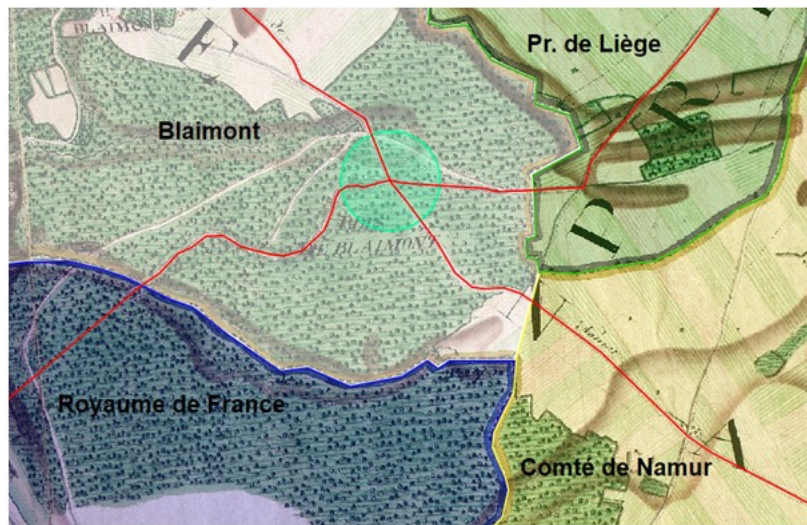
Carte de Blaimont : Liège, la France et Namur



On peut observer que si les terres de Blaimont sont neutres ou indépendantes, cela permettrait à Liège de communiquer librement depuis « son » Condroz avec la France²¹⁶. C'est à cause de ce statut stratégique que Liège, la France et les Pays-Bas autrichiens se querellent au sujet de cette terre durant la deuxième moitié du XVIII^{ème} siècle. L'indépendance aurait comme avantage de ne pas donner à un seul le pouvoir de contrôler le commerce des deux autres. La motivation de contrôle du commerce liégeois n'est pas la seule qui pousse Bruxelles à vouloir prendre possession de Blaimont, puisque c'est également le seul point contact entre le comté de Namur et le Duché de Luxembourg, et que c'est précisément ce trajet que doit emprunter la grande chaussée Namur-Luxembourg.

²¹⁶ La question de la neutralité des terres de Blaimont est abordée dans : MISSON J.-S., *La politique extérieure de Charles-Nicolas d'Oultremont...*, Op. Cit., p. 67.

Carte de Blaimont : croisement des chaussées



Cette dernière apparaît comme la seule chaussée d'initiative viennoise, les autres étant laissées, non sans jugement négatif en raison de leur coût, aux États-Provinciaux²¹⁷. Sa construction poursuit un but symbolique (unir Bruxelles, via Namur et le Luxembourg, aux espaces germaniques et habsbourgeois) et un but économique puisque c'est elle qui doit suppléer l'Axe Ostende-Liège-Aix-la-Chapelle, dont les liégeois ne sont que peu pressés de voir l'achèvement²¹⁸. Notons également qu'une route empruntant cet itinéraire permettrait enfin de désenclaver l'Entre-Sambre-et-Meuse liégeoise qui aurait dès lors, une libre communication avec le reste de la Principauté²¹⁹.

Enfin, il est important de préciser que même si les douanes sont un frein pour le commerce, elles ne l'interrompent pas totalement²²⁰. De même, dans les régions frontalières, la limite entre les États qui se manifeste dans certains endroits par des bornes, demeure perméable pour les populations et donc, également pour le commerce²²¹. En d'autres termes, si en théorie les deux États sont indépendants, ils ne forment qu'un seul et même espace économique²²².

²¹⁷ GÉNICOT L., *Histoire des routes belges...*, Op. Cit., p. 15 ; THEWES G., *Route et administration...*, Op. Cit., p. 90.

²¹⁸ THEWES G., *Route et administration...*, Op. Cit., p. 90.

²¹⁹ GRÉAUME D., « Jacques de Heusy... », Op. Cit., p. 162.

²²⁰ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 101.

²²¹ *Idem*, p. 101 ; *Idem*, p. 302-303.

²²² DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 101-102.

De l'échec des conférences...

Pour régler ces contentieux territoriaux et économiques, conditionnant l'avancée et l'existence même du *Grand Chemin* dans ses deux itinéraires, Liégeois et Bruxellois tentent de conclure des traités ou, du moins, de maintenir un *statu quo* avantageux pour les deux belligérants via des conférences :

Les conférences de Bruxelles de 1753. Elles peuvent être caractérisées comme étant un échec monumental, dû notamment à la volonté liégeoise (vue comme excessive par les Bruxellois) de bénéficier d'un tarif douanier permanent favorisant l'export de ses produits, indépendamment des humeurs changeantes bruxelloises et au rejet, par les États de Liège, de la convention préliminaire du 6 septembre 1753 qui réglait le nettoiement du Démer²²³. Malgré un prolongement jusqu'en 1755, il s'agit d'un parfait *statu quo* qui renforce même le sentiment de méfiance entre les deux pays.

En 1765 s'ouvrent, à la suite de l'incident de La Rochette²²⁴, de nouvelles conférences entre la Principauté et le Gouvernement Général de Bruxelles. On peut d'ailleurs suspecter ce dernier d'avoir volontairement provoqué cet incident dans le but de « forcer » les Liégeois à rentrer en conférence pour négocier non pas exclusivement sur La Rochette, mais bien sur toutes les terres contestées et les litiges commerciaux²²⁵. Le climat se montre favorable aux Bruxellois car les Liégeois se sont attirés, à la suite de l'élection du « Prince local » Charles Nicolas d'Oultremont, contre les volontés de la France, le courroux diplomatique de leur protecteur français, les laissant seuls²²⁶. Cherchant à tout prix la reconnaissance des « points de passages du chemin neuf », les Liégeois font d'importantes concessions comme céder Nassogne²²⁷ en échange de St-Hubert, mais ces derniers se heurtent à une sorte de rigidité bruxelloise qui provoquera la fin des discussions²²⁸.

²²³ Jozic D., *Liège : entre guerre et paix...*, Op. Cit., p. 404-407.

²²⁴ Ce que l'on nomme « L'incident de La Rochette » est en réalité la levée d'un péage sur le territoire de la seigneurie de La Rochette (territoire situé sur le méandre précédant Chaudfontaine, en province de Liège, sur la Vesdre : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9625F643C74101EE053D0AFA49DBD49>) par le seigneur local, aux ordres de Bruxelles mais dépendant en réalité de du Prince-Évêque ; MISSON J.-S., *La politique extérieure...*, Op. Cit., p. 72.

²²⁵ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 144.

²²⁶ *Idem*, p. 144-145.

²²⁷ Nassogne est un village de la province du Luxembourg, au Sud-Est de Rochefort : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C998208893071770E053D0AFA49D8189>.

²²⁸ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 148-149.

...à l'apaisement des relations

La fin des années 1760 marque le début d'une nouvelle ère : D'une part, la France, qui a réglé ses contentieux territoriaux avec l'Autriche, s'engage, grâce aux talents de diplomate de Jacques de Heusy, à défendre à nouveau la libre communication entre elle et la Principauté²²⁹. D'autre part, l'accession au trône de François-Charles de Velbrück contribue à accélérer la conclusion d'un accord entre Liège et Bruxelles, attendu depuis de très nombreuses années.

Le *Grand Chemin* s'avère autant stratégique pour Versailles que pour Bruxelles. Les deux puissances, par l'intermédiaire de Mercy-Argenteau et Choiseul, se mettent d'accord le 16 mai 1769, lors de la signature d'un traité des limites²³⁰. Par ce dernier, le Roi abandonne ses prétentions sur St-Hubert (il est demandé au Prince-Évêque de faire de même) et la souveraineté de Blaimont, en échange de l'assurance autrichienne de laisser libre le second itinéraire du *Chemin Neuf* et de permettre son croisement par la chaussée Namur-Luxembourg²³¹. Cette étape marque la fin de l'itinéraire primitif (St-Hubert-Bouillon) de la route de France. Dans le même esprit et surtout grâce à Jacques De Heusy, Liège signe un traité des limites avec le royaume de France le 24 mai 1772 (approuvé par les États le 22 juillet 1772²³²), suites aux préliminaires du 9 octobre 1767²³³. Par ce traité, Liège s'engage à fournir à sa voisine romane un libre accès aux Provinces-Unies, à la basse Allemagne et donc, à son réseau de voies de communication via Givet, Blaimont et Falmignoul²³⁴. De part et d'autre, on détaille les futurs travaux routiers : pour Liège, il s'agit de construire une chaussée liant Liège-Falmignoul-Givet tandis que pour les Français, il s'agit d'ériger deux chaussées depuis Givet, l'une sur Sedan, l'autre sur Rocroi²³⁵. Ce nouveau projet routier va

²²⁹ Jacques de Heusy (1719-1785), préposé des États, formé en droit à l'université de Reims, est un spécialiste des questions économiques liégeoises (principalement de l'impôt du soixantième) et le principal agent négociateur de la Principauté auprès de la France, il défend, jusque 1766, un axe économique exclusivement Orienté Nord-Sud ; GRÉAUME D., « Jacques de Heusy... », *Op. Cit.*, p. 96-100.

²³⁰ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, *Op. Cit.*, p. 149.

²³¹ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, *Op. Cit.*, p. 149-150 ; MISSON J.-S., *La Politique extérieure de Charles-Nicolas d'Oultremont...*, p. 103.

²³² A.E.L., *Conseil Privé, 2792, Négociations en vue de l'échange de territoires, 1772-1783*, ÉTATS TIERS, *Recès de l'État Tiers, 22 juillet 1772*.

²³³ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, *Op. Cit.*, p. 151.

²³⁴ *Idem*, p. 151-152.

²³⁵ *Idem*, p. 152-153.

de pair avec la cession de terres comme la seigneurie de Chooz²³⁶ (récupérée par Liège à la suite d'un accord conclu en 1767 avec le Prince-Abbé de Stavelot-Malmédy), la modération du soixantième pour les Français et la suppression du bureau de douane de Givet pour les Liégeois²³⁷. Enfin, grâce à cet accord, les Liégeois obtiennent une libre communication avec leur Entre-Sambre-et-Meuse, désormais désenclavée des territoires des Pays-Bas autrichiens.

Par la convention du 26 août 1780, Liège et Bruxelles trouvent un accord, certes friable, pour la première fois de la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle²³⁸. Après des années de discussions, les deux États rivaux s'accordent et règlent leurs conflits financiers et territoriaux²³⁹. Même si le traité n'entre pas en vigueur et reste plus théorique que pratique en raison de l'opposition de l'État noble et de Jacques de Heusy sur la question de la souveraineté sur la Meuse, laissée en suspens, et de nouveaux conflits liés au soixantième ainsi qu'au transit de la Campine, il est symptomatique d'un « rapprochement » entre les deux entités²⁴⁰. Consécutivement aux lignes de conduite édictées par la France lors du traité des limites, Liège se désiste « en faveur de Sa Majesté l'Impératrice Reine apostolique » des terres de St-Hubert, Mirwart ainsi que de Nassogne et reçoit en échange les terres de Herstal (Wandre), d'Argenteau, ou encore l'abandon des prétentions bruxelloises sur La Rochette²⁴¹.

Du Chemin Neuf à la chaussée : pour la France, grâce à la France ?

Quelle fut l'évolution matérielle de la chaussée et à quel point les péripéties diplomatiques ont-elles influencé l'avancement et la conduite des travaux ? Voici une question à laquelle nous nous devons de répondre tout en précisant, à nouveau, que les routes de France ont un itinéraire commun entre Liège et Terwagne. Différentes phases sont à distinguer :

La première phase correspond à la métamorphose du *Chemin Neuf*. Pavé et muni de fossés entre 1713 et 1715 d'Ivoz à Neuville. Il prend peu à peu la forme d'une chaussée, rendue

²³⁶ Chooz est un village français situé au Sud de Givet :

<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C998208893081770E053D0AFA49D8189>.

²³⁷ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 152-153 ; LECLERE A., *La plume à la main et la rapière au fourreau...*, Op. Cit., p. 121-122.

²³⁸ LECLERE A., *La plume à la main et la rapière au fourreau...*, Op. Cit., p. 116.

²³⁹ LAMBERT E., « La signification économique des différends territoriaux entre Liège et les Pays-Bas à la fin du XVIII^e siècle », in *Revue Belge de philologie et d'histoire*, n°31 (1953), p. 448-489.

²⁴⁰ *Idem*, p. 474-484 ; A.E.L., *Conseil Privé, 2762, Négociations diverses, 1780-1786, Convention entre l'Impératrice Reine et le Prince de Liège, 23 juin 1780, fol. 6* ; LECLERE A., *La plume à la main et la rapière au fourreau...*, Op. Cit., p. 116-135.

²⁴¹ *Idem*, p. 481.

carrossable entre Liège, Ivoz et Fraineux²⁴² en 1750 après une grande baisse d'activité en raison notamment de la guerre de succession d'Autriche (1740-1748)²⁴³.

Une seconde phase s'observe entre 1750 et 1770. Cette dernière peut être caractérisée comme une « reprise » puisque c'est en 1751 que l'on ouvre le débat sur la prolongation de la chaussée du Condroz vers Terwagne, Ciney²⁴⁴ et Dinant, entérinant ainsi dans un sens, la mort de l'ancien itinéraire de St-Hubert, grevé de taxes autrichiennes²⁴⁵. Ces travaux de prolongation débutent en 1754 mais dépassent à peine Terwagne en 1770, lieu où la chaussée s'arrête abruptement²⁴⁶. Si les États ne vont pas plus en avant dans leur construction, c'est probablement dû à deux facteurs : D'une part et une fois de plus, un conflit (la guerre de Sept Ans 1756-1763). D'autre part, un rabattement des cartes diplomatiques car, suite à l'élection de Charles Nicolas d'Oultremont, la France tourne le dos à la Principauté épiscopale, désormais isolée²⁴⁷. De plus, Terwagne étant le point où la chaussée se divise en deux (vers St Hubert et vers Dinant), ceci laisse aux États plus de marche de manœuvre au cas où, après la guerre, il serait plus avantageux de réemprunter l'ancien itinéraire.

²⁴² Fraineux est une localité située en province de Liège, sur la route du Condroz, entre Villers-le-Temple et Scry : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C998208893091770E053D0AFA49D8189>.

²⁴³ CROUSSE F., « Étude sur les voies... », *Op. Cit.*, p. 380-383 ; CONSEIL IMPÉRIAL, *Les trois états de ce pays...*, Liège, De Milst, 16 décembre 1713 ; CONSEIL IMPÉRIAL, *Les États de ce pays...*, Liège, De Milst, 2 juin 1714 ; ÉTATS, *On fait savoir...*, Liège, De Milst JF, 6 juin 1716 ; ÉTATS, *On fait savoir...*, Liège, De Milst, 24 octobre 1716.

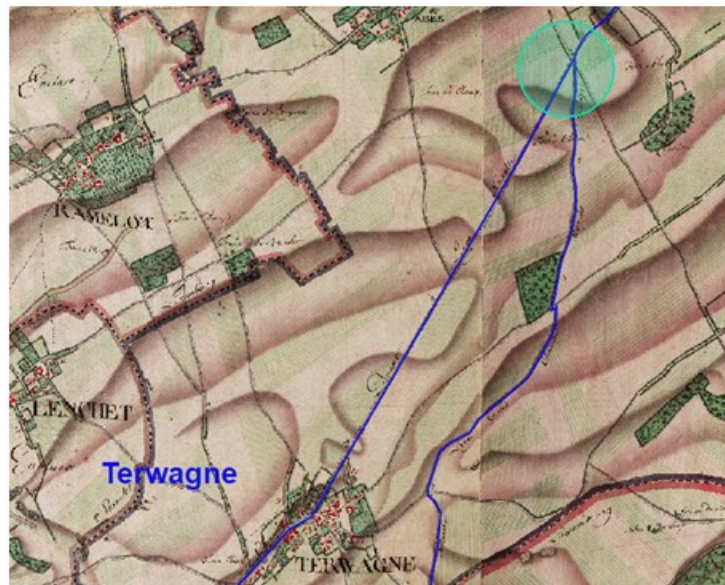
²⁴⁴ Ciney est un village situé en Province de Namur, non loin de Dinant : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9982088930A1770E053D0AFA49D8189>.

²⁴⁵ Cf. points précédents ; A.E.L., *États*, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTAT NOBLE, *Messeigneurs requièrent les seigneurs des deux autres états...*, 24 avril 1751 ; A.E.L., *États*, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, ÉTAT PRIMAIRE, *Recès de l'État primaire*, 12 mai 1751 ; A.E.L., *États*, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTAT NOBLE, *Messeigneurs aiant vû les recès des états primaires et tiers...*, le 2 février 1753.

²⁴⁶ A.E.L., *États*, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTAT TIERS, *Messeigneurs aiant eu en lecture du recès...*, le 24 janvier 1754 ; A.E.L., *États*, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTAT NOBLE, *Messeigneurs s'étant fait reproduire...*, le 20 mars 1754 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Kints, 21 mai 1754 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Kints, 25 mai 1754 ; JOZIC D., Liège : entre guerre et paix, *Op. Cit.*, p. 226.

²⁴⁷ GRÉAUME D., « Jacques de Heusy... », *Op. Cit.* p. 162.

Carte de la séparation des deux itinéraires sur la France



La troisième phase, la dernière, est la plus intéressante car c'est elle qui témoigne d'une activité routière très dense, en lien avec une politique extérieure en plein redéploiement. En effet, consécutivement à la convention de 1767, au traité des limites de 1772 et à sa ratification en 1774, la politique routière liégeoise s'intensifie en ce qui concerne, non plus la *chaussée du Condroz*, mais bien la *chaussée de France*²⁴⁸. Dès 1770 les travaux reprennent (construction d'une levée entre Couvin et Rocroi, construction du tronçon Ciney-Dinant) mais font face au manque de moyens qui devient de plus en plus important et qui force les États à contracter des emprunts²⁴⁹. Pour solutionner le casse-tête du manque chronique de fonds, germe l'idée de conditionner l'avancée de la route au remboursement des dettes françaises contractées lors du passage et du cantonnement des troupes impliquées dans la guerre de Sept Ans²⁵⁰. Ceci transparaît particulièrement bien dans une lettre que Velbrück adresse au ministre des Affaires Étrangères français :

²⁴⁸ A.E.L., États, 197, Comptes Ordinaires, 1775-1776.

²⁴⁹ ÉTATS, *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, le 22 juillet 1777 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, Août 1777 ; JOZIC D., *Lettres de François-Charles de Velbrück*, Liège, Vaillant-Carmanne, 1977 p. 165-166 ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, Op. Cit., p. 401 ; la logique d'emprunt se poursuit dans les années 1770 : A.E.L., États, 2579, Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées, ÉTATS, *Messeigneurs sur rapport leur fait de la situation actuelle...*, 8 Aout 1775.

²⁵⁰ A.E.L., États, 2579, Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées, *Proponenda de la députation ordinaire aux 3 États assemblés au mois de décembre 1775*, 21 décembre 1775 ; LECLERE A., *La plume à la main et la rapière au fourreau : essai d'analyse des relations diplomatiques de la Principauté de Liège, La politique extérieure de François-Charles de Velbrück*, mémoire, [inédit], Université de Liège, 2021, p. 71.

« Empressé de remplir mes engagements et ceux de mon pays, je me suis constamment occupé de l'exécution de ce traité et jusqu'à présent mes États ont fait tous les efforts imaginables relativement à l'objet essentiel des routes et communications. Ils ont d'abord fait entreprendre la construction des chaussées stipulées dans diverses parties. Celle de Rocroy à Mariembourg a été ouverte en 1778 et jusqu'à ce jour on n'a point cessé d'y travailler avec soin et à grands frais. Mais comme une étendue de 35 lieues de chaussée à pratiquer dans un pays montueux et difficile, hérissé de rochers et coupé de vallons exige des ressources supérieures à celles de notre État, il nous sera, malgré notre bonne volonté, absolument impossible de continuer ces travaux, avec la célérité que demande l'objet tant du commerce que des avantages politiques et civils de la France, et que réclame journellement le ministère de cette couronne. Dans ces circonstances, nous avons cru pouvoir implorer des bontés et de l'équité du roi des secours indispensables qui consisteroient dans le remboursement des sommes que l'État de Liège a avancées en qualité de caution requise par la France pour fournir à l'acquit de divers marchés passés par les propres commissaires de Sa Majesté pour le service de ses armées pendant la dernière guerre ; sommes, enfin, au moyen desquelles nous achèverions incessamment les **routes et les chaussées**, qui sont à notre charge en vertu du traité »²⁵¹

Cette demande habile reçoit une tardive mais heureuse réponse en 1785 avec l'arrivée des premiers 500.000 livres qui permettent l'achèvement, en 1788, de la chaussée jusque Givet²⁵². Enfin, la liaison avec la France est rendue viable mais c'est la Révolution et plus tard l'Empire, qui auront le privilège d'emprunter cette nouvelle voie.

III. La chaussée de Saint-Trond²⁵³

La situation est complètement différente pour la chaussée de Saint-Trond. Premièrement, en raison de la géographie des terres traversées, les plateaux de Hesbaye offrent plus de simplicité aux constructeurs que le Condroz et la vallée mosane. Deuxièmement, parce que la chaussée est construite uniquement sur des terres liégeoises, ne conditionnant ainsi pas son existence à de houleuses négociations diplomatiques. En raison de tout ceci, la chaussée de Saint-Trond se révèle presque idéale dans son tracé car rectiligne et liant deux points directement.

Dès 1712, les États de Liège marquent leur désir de se joindre à Bruxelles par une chaussée carrossable qui reprendrait l'Axe Liège-Bruxelles, établi par un grand chemin au XVII^{ème} siècle²⁵⁴. Si le tracé de la route (Liège-Saint-Trond) est élaboré dès 1714 avec la nomination d'un avocat (Seigneur Brassines) pour déterminer ce dernier, il faut attendre 1716 pour voir

²⁵¹ VELBRÜCK F.-C., « Lettre de F.-C. De Velbrück au ministre des Affaires Étrangères en France, le 11 décembre 1781 », in FROIDCOURT G., YANS M., *Lettres autographes de Velbruck, Prince-Évêque de Liège 1772-1784*, T. 2, (1780-1784), Liège, Imprimeries Nationales des Invalides, 1955.

²⁵² La route arrive jusque Dinant en 1786 ; ÉTAT (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 7 janvier 1786 ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, Op. Cit., p. 421 ; ÉTAT (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 12 octobre 1786.

²⁵³ Carte de toutes les voies de communications terrestres abordées dans ce mémoire : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997C1F4D7A81265E053D0AFA49D8327>.

²⁵⁴ CROUSSE F., « Étude sur les voies... », Op. Cit., p. 373.

les travaux débiter du côté liégeois et atteindre le lieu dit *Croix de Pierre*²⁵⁵ où on instaure une barrière dès 1717²⁵⁶. En 1719, la chaussée est terminée sur le territoire contrôlé par Bruxelles mais Liège, ne bénéficiant alors d'aucune expérience routière ni d'aucun ingénieur compétent quant aux voies de communication terrestres, doit demander une aide technique bruxelloise²⁵⁷. Cette dernière sera accordée via l'envoi d'un seigneur Laurens, un militaire, contrôleur des fortifications et « directeur des chaussées »²⁵⁸. Les travaux suivent ensuite leur cours pour se terminer en 1740 à Halle²⁵⁹ (lieu de rencontre en la chaussée Liège-Saint-Trond et Bruxelles-Tirlemont²⁶⁰), en pleine guerre douanière belgo-liégeoise (1737-1741), mettant ainsi fin à la première expérience routière moderne liégeoise²⁶¹. Nous entendons par là que c'est la première fois dans l'histoire de la Principauté que les États font sortir une chaussée hors de terre à partir de champs presque vierges de tout aménagement routier antérieur.

Notons enfin que l'importance de cette chaussée est également symbolique. Non seulement elle lie deux États rivaux et économiquement interdépendants mais, de plus, elle annonce une nouvelle ère, comme le synthétise Malherbe sur un ton presque biblique : « Dès lors, on entre résolument dans la voie des constructions [par opposition à l'aménagement, propre aux chemins] concernant la voirie, et les nouvelles communications portèrent le nom de chaussées »²⁶².

²⁵⁵ La *Croix de pierre* est un lieu-dit situé au Nord-Ouest d'Ans : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9984F7B8F59597CE053D0AFA49D31C1>.

²⁵⁶ *Idem*, p. 555 ; LOUVREX M. G., *Recueil des edits, reglemens, privileges, concordats et traites du pais de Liege et comté de Looz*, t. III, chap. LX, *Des tailles et deniers publics, et des alienations ou engagements que font les communautes*, Liège, Veuve Procureur, 1735, p. 218 ; CONSEIL IMPÉRIAL, *Les États de ce pays...*, Liège, De Milst, 2 juin 1714 ; CONSEIL IMPÉRIAL, *Les États de ce pays...*, Liège, 24 novembre 1714 ; CONSEIL IMPÉRIAL, *Son excellence...*, Liège, De Milst, 20 décembre 1714 ; DE BAVIÈRE J.-C., *Les états de ce pays...*, Liège, De Milst, 21 novembre 1715 ; DE BAVIÈRE J.-C., *Les États de ce pays ayant été d'avis...*, Liège, De Milst, 5 juin 1717.

²⁵⁷ CROUSSE F., « Étude sur les voies... », *Op. Cit.*, p. 375.

²⁵⁸ *Idem*, p. 376.

²⁵⁹ Localité située à l'Ouest de St-Trond, province du Brabant Flamand : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9984F7B8F5B597CE053D0AFA49D31C1>.

²⁶⁰ Localité située à l'Ouest de St-Trond, province du Brabant Flamand : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9984F7B8F5A597CE053D0AFA49D31C1>.

²⁶¹ DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, *Op. Cit.*, p. 128-132 ; CROUSSE F., « Étude sur les voies... », *Op. Cit.*, p. 376 ; GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes... », *Op. Cit.*, n°12/5, (1946), p. 555 ; MALHERBE R., *La voirie au pays de Liège depuis les temps...*, *Op. Cit.*, p. 17 ; ALEXANDRIEN F., « La construction et l'entretien des routes en Belgique par les pouvoirs locaux : les barrières et les péages du Moyen-Âge à la Révolution de 1830 », in *Bulletin trimestriel du crédit communal de Belgique*, n°34 (1955) », p. 5 ; HANSOTTE G., *La clouterie liégeoise et la question ouvrière au XVIIIe siècle*, Bruxelles, Éditions de la librairie encyclopédique, 1972, p. 18.

²⁶² MALHERBE R., *La voirie au pays de Liège depuis les temps...*, *Op. Cit.*, p. 17.

IV. La chaussée de Hollande (Tongres-Hasselt-Bois le Duc)²⁶³

La *chaussée de Hollande*, également appelée *chaussée de Tongres*, *chaussée de Hasselt* ou encore *chaussée de Bois-le-Duc*²⁶⁴, est la troisième voie de communication voulue par les États de Liège à l'aube du XVIII^{ème} siècle. Il s'agit d'une entreprise de longue haleine qui occupe le gouvernement liégeois de 1712 jusqu'à la fin de l'Ancien régime puisque la liaison avec les Provinces-Unies n'est achevée qu'en 1792 du côté hollandais²⁶⁵. Désirée par les États, par les marchands liégeois (principalement les cloutiers), français et hollandais, elle suscite la méfiance, voire l'hostilité, de Bruxelles qui craint pour la survie de l'Axe Ouest-Est (Ostende-Aix-la-Chapelle), qu'elle défend et qu'elle entend faire accepter à Liège par tous les moyens jugés nécessaires²⁶⁶.

La chaussée et l'Axe Nord-Sud, de la guerre au commerce

La *Chaussée de Hollande* ne peut s'étudier seule. L'enjeu de sa construction n'est rien de moins que la concrétisation matérielle d'un axe économique Nord-Sud, liant le Royaume de France aux Provinces-Unies par le *Chemin Neuf*. De cet axe, et en raison du soixantième, Liège retire l'avantage de devenir un entrepôt d'échange entre les marchands français et hollandais ainsi que de juteux bénéfices douaniers. Cependant, la première manifestation de l'existence de l'axe Nord-Sud via Liège, s'observe lors de la guerre de Hollande (1672-1678) puisque c'est cet axe (France-Liège-Provinces-Unies) qu'empruntent les troupes de Louis XIV pour guerroyer dans les Provinces-Unies sans franchir la frontière bruxelloise. L'esprit commercial et l'attrait des bénéfices prenant le dessus sur la peur du transit des armées et des réquisitions à l'aube du siècle des Lumières, les États de Liège se lancent dans la construction de la chaussée de Hollande dès 1712 avec comme premier objectif : Tongres²⁶⁷.

²⁶³ Carte de toutes les voies de communications terrestres abordées dans ce mémoire : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997C1F4D7A81265E053D0AFA49D8327>.

²⁶⁴ Bois-le-Duc est une ville des Pays-Bas portant désormais le nom d'Hertogenbosch : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9984F7B8F5C597CE053D0AFA49D31C1>.

²⁶⁵ GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes... », *Op. Cit.*, n°12/5, (1946), p. 555 ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, *Op. Cit.*, p. 421.

²⁶⁶ MISSON J.-S., *La politique extérieure...*, *Op. Cit.*, p. 141-142.

²⁶⁷ CROUSSE F., « Étude sur les voies... », *Op. Cit.*, p. 372.

Première phase : Liège-Hasselt

Tout comme la chaussée de Saint-Trond, la chaussée de Hollande bénéficie d'une certaine clémence géographique puisqu'il n'existe pas vraiment de relief majeur susceptible de contrarier le tracé rectiligne de la route, mis à part la sortie de la cité de Liège. Pour éviter cette difficulté, l'idée d'entamer la chaussée de Hollande à la *croix de pierre* (chaussée de Saint-Trond) trouve des défenseurs aux États mais c'est la sortie « indépendante » par Hocheporte qui s'impose dès 1716 et que l'on met en construction en 1724 après avoir ordonné la réparation du chemin préexistant à la chaussée en 1718²⁶⁸. Cette *réparation* tient en réalité plus de la *construction*, comme en témoigne un placard du 23 juin 1729 :

« attendu que le chemin ou lit de la chaussée tendante de Liège sur Tongres, et de Tongres à Hasselt deviendra impraticable, si l'on ne fait travailler à remplir les ornières et les creux qui s'y trouvent »²⁶⁹

Le « lit de la chaussée », ce sur quoi cette dernière sera construite est en fait le chemin qui préexistait à la chaussée, ceci faisant de sa *réparation* la première étape de la *construction* de la chaussée qui touche enfin Hasselt en 1740-1741²⁷⁰.

À partir de cette date, on ne pousse plus avant la route, à nouveau à cause de la guerre mais également en raison d'un « rapprochement » Liège-Bruxelles (concrétisé par la tenue d'une conférence en 1753), consécutif à un nouveau désaccord douanier, qui a pour conséquence d'augmenter la méfiance des Provinces-Unies à l'égard de la route de Hollande²⁷¹. Du point de vue des États-Généraux, un accord entre Liège et Bruxelles aurait pour effet un renforcement de l'axe économique Ouest-Est et une tombée en désuétude du commerce Nord-Sud, établi à grands frais²⁷². C'est à ce moment que les autorités de Bois-le-Duc décident unilatéralement de prendre contact avec les États de Liège pour leur faire connaître leur désir d'être unis à la Principauté par une voie de communication²⁷³. Reste à déterminer comment.

²⁶⁸ *Ibidem* ; DE BAVIÈRE J.-C., *Aiant veu les recès...*, Liège, Procureur, 27 octobre 1718 ; ÉTATS, *On fait savoir...*, Liège, De Milst, 7 septembre 1716 ; DE BAVIÈRE J.-C., *Les États de ce pays...*, Liège, De Milst, 24 septembre 1716.

²⁶⁹ DE BERGES G.-L., *Son altesse ayant vû le recès des commis et députés...*, Liège, veuve procureur, 23 juin 1729.

²⁷⁰ ULENS R., « La chaussée de Liège vers la Hollande, une mission du comte de Borchgrave à Breda et à Bois-le-Duc en 1754 », in *Verzamelde Opstellen*, vol. 2 (1926), p. 133-144 ; JOZIC D., *Liège : Entre guerre et paix...*, *Op. Cit.*, p. 206.

²⁷¹ ULENS R., « La chaussée de Liège vers la Hollande... », *Op. Cit.*, p. 134.

²⁷² *Ibidem*.

²⁷³ *Ibidem*.

La perspective d'un canal

En effet, deux moyens sont disponibles pour toucher Bois-le-Duc depuis Hasselt, d'une part un canal, ce qui ferait d'Hasselt un entrepôt à l'image de Louvain (transfert des marchandises « de l'eau vers la terre ») et d'autre part, une chaussée²⁷⁴. À la suite de la mission diplomatique de Jean-Baptiste, comte de Borchgrave et des mémoires de Jacques de Heusy, l'idée du canal domine dès 1750²⁷⁵. Ce dernier, bien qu'il soit initialement gagné à la cause du canal, ne rejette pas une liaison terrestre puisqu'il déclare :

« les sables et graviers qu'on tirerait du fond du canal, formeraient à côté et sans frais, une levée où en tout tems, et surtout pendant les gelées, on pourrait communiquer par terre avec la Hollande »²⁷⁶

Cependant, devant le coût immense de cette réalisation, les États tranchent en faveur de la chaussée en 1754 moyennant l'assurance liégeoise d'exempter des droits de barrières les pavés destinés à la réalisation de la route côté hollandais puisque l'absence de grès les contraint à se fournir à l'étranger²⁷⁷. Le projet de canal est définitivement abandonné²⁷⁸.

Seconde phase : Hasselt-Bois-le-Duc

Malgré un accord de principe, les réticences hollandaises dues aux rivalités régionales, la peur d'un accord Bruxelles-Liège, le renversement des alliances, la guerre de sept ans et l'isolement de la Principauté à la suite de l'élection, contre toute attente, de Charles-Nicolas d'Oultremont, allongent et freinent considérablement l'avancée des pourparlers et par conséquent, retardent l'achèvement des travaux. En 1754, suite aux ordres des États, la chaussée atteint le Moulin d'Haghendorn, dans la prolongation immédiate d'Hasselt²⁷⁹.

En 1764, Jacques De Heusy tente de hâter les États à terminer la chaussée en expliquant tout d'abord que même si Liège et Bruxelles s'entendent sur un traité commercial, ceci ne mettrait pas les Liégeois à l'abri d'un « saut d'humeur » bruxellois qui les forcerait dès lors, à quand même entreprendre la construction d'une chaussée vers la Hollande mais cette fois

²⁷⁴ QUOILIN C., *Politique extérieure de Jean Théodore de Bavière...*, *Op. Cit.*, p. 153.

²⁷⁵ Jean-Baptiste, comte de Borchgrave est seigneur de Bovelingen et bailli de Montenaeken ; il est décédé le 23 avril 1772 ; ULENS R., « La chaussée de Liège vers la Hollande... », *Op. Cit.*, p. 136.

²⁷⁶ ULENS R., « La rivalité entre les Pays-Bas... », *Op. Cit.*, p. 102.

²⁷⁷ ULENS R., « La chaussée de Liège vers la Hollande... », *Op. Cit.*, p. 136.

²⁷⁸ JOZIC D., *Liège : entre guerre et paix...*, *Op. Cit.*, p. 209.

²⁷⁹ ÉTATS (COMMIS), *On fait sçavoir à tous...*, Liège, Kints, 7 août ; QUOILIN C., *La politique extérieure de Jean Théodore de Bavière...*, *Op. Cit.*, p. 155.

dans des circonstances financières qui seraient intenable²⁸⁰. Ensuite, par une jolie métaphore, il balaye les oppositions à la chaussée en raison du coût de construction :

« On objectera peut-être que cette chaussée coûterait beaucoup, raison inadmissible pour un État qui jouit d'un crédit aussi fondé que le nôtre. D'ailleurs quel serait l'homme sensé et moyenné qui épargnerait la dépense d'achever une maison dont la chute menacerait de l'écraser et qui en l'achevant assure son bonheur »²⁸¹

Grâce à ses nombreux mémoires et son activité intense, Heusy parvient à trouver un accord entre les Provinces-Unies et Liège, dans lequel les deux États s'engagent à construire la chaussée, dont les travaux reprennent en 1764 (au début d'une nouvelle crise douanière avec les Pays-Bas autrichiens²⁸²) pour atteindre Zonhoven en 1765, Locht en 1769, Hechtel en 1771 et peu après, les frontières du Pays de Liège²⁸³. Il faudra cependant attendre 1792 pour que la chaussée soit empruntable depuis Liège, jusque Bois-le-Duc²⁸⁴.

V. Les chaussées Verviers- Spa-Luxembourg²⁸⁵

L'appellation de cette sous-partie est volontairement floue car il s'agit de différentes voies de communication faisant cependant partie du même axe. Ce dernier a pour objectif de lier non seulement Verviers et Spa à la capitale liégeoise, mais aussi de toucher les espaces germaniques (notamment Aix-la-Chapelle) et leurs débouchés autant pour les industries liégeoises que pour les laines verviétoises. L'histoire de ces voies de communication est dense mais fort heureusement pour nous, elle a été magnifiquement étudiée par Émile Fairon dans une synthèse qui vieillit magnifiquement bien étant donné sa qualité, imposant l'humilité à tout chercheur investiguant le monde routier liégeois. Comme à l'accoutumée et pour plus de clarté, nous avons divisé notre propos en différentes phases correspondant chacune à une étape, soit d'avancement, soit de blocage quant à ces voies de communication.

²⁸⁰ ULENS R., « La rivalité entre les Pays-Bas... », *Op. Cit.*, p. 102-107.

²⁸¹ Le mémoire de Jacques de Heusy est édité dans ULENS R., « La rivalité entre les Pays-Bas... », *Op. Cit.*, p. 107, l'auteur ne référence cependant jamais le document précisément.

²⁸² Notons que ceci n'a rien d'un hasard comme le remarque : MISSON J.-S., *La politique de Charles-Nicolas d'Oultremont...*, *Op. Cit.*, p. 143.

²⁸³ ULENS R., « La rivalité entre les Pays-Bas... », *Op. Cit.*, p. 107 ; HANSOTTE G., *Les institutions politiques et judiciaires la Principauté...*, *Op. Cit.*, p. 147 ; on a ainsi 250 verges « de pavé » qui sont exposés en une seule fois depuis au-delà de Hasselt jusqu'au lieu dit bois de sapin : ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Kints, 20 octobre 1764 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Kints, 13 février 1765 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 12 juin 1771 ; les localités sont toutes situées au nord de Hasselt, en province de Limbourg : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C99874EA751C2D3DE053D0AFA49D273F>.

²⁸⁴ DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, *Op. Cit.*, p. 421.

²⁸⁵ Carte de toutes les voies de communications terrestres abordées dans ce mémoire : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997C1F4D7A81265E053D0AFA49D8327>.

Liège-Verviers-Aix en ligne directe, espérance d'un début de siècle (1712-ca.1750)

Les grands axes de commerce dont nous avons traités plus haut ont tous les deux le même type d'aboutissement : les ports²⁸⁶. D'un côté les villes portuaires des Provinces-Unies et de l'autre, Ostende. L'objectif assumé de Bruxelles reste de faire basculer le commerce des provinces allemandes-ports hollandais sur Ostende. Cependant, pour mener à bien ce projet, le gouvernement général doit s'entendre avec les Liégeois et inversement ce qui, les exemples ne manquent pas, est loin d'être une sinécure. En effet, les deux États se livrent à une politique de « préjudices réciproques » c'est-à-dire que Liège peut fermer les espaces allemands et le Duché de Limbourg à Bruxelles mais dans ce cas, cette dernière peut empêcher Liège de toucher Verviers et dans un sens, possède les moyens d'asphyxier la ville lainière malgré le génie des contrebandiers²⁸⁷. Partant de ce constat, les deux protagonistes n'ont cessé de tenter de se libérer de l'influence que l'un a sur l'autre.

Le projet liégeois initial pour atteindre Verviers et Aix-la-Chapelle (1712) est de passer par le Croupet²⁸⁸, Herve²⁸⁹ (terre du Duché de Limbourg) puis Hodimont²⁹⁰, mais les oppositions douanières bruxelloises contrecarrent ces volontés et forcent l'abandon du projet qui se manifestait déjà par la construction d'une chaussée qui atteignant la chartreuse²⁹¹. Ce contretemps impose aux États de Liège de trouver une solution au moins pour Verviers. Celle-ci arrive via la création d'un nouveau « chemin »²⁹² (évitant les terres du Duché de Limbourg et une enclave des Provinces-Unies, en jaune sur la carte, par le Sud), passant par Chénée²⁹³, Beaufays²⁹⁴, Louveigné²⁹⁵ avant de bifurquer sur Verviers, dont l'ouverture est

²⁸⁶ Cette « course » à la mer est une des caractéristiques du réseau routier français identifiée par Livet : LIVET G., *Histoire des routes...*, Op. Cit., p. 55.

²⁸⁷ FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, Op. Cit., p. 30 31.

²⁸⁸ Il s'agit d'un lieu-dit situé sur la chaussée de Herve, entre Ayeneux et Bois-de-Breux mais nous ne parvenons pas à le localiser plus précisément.

²⁸⁹ Herve est un village situé en Province de Liège, à l'Est de Liège : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9989861D8F26C7DE053D0AFA49DCABA>.

²⁹⁰ Hodimont est un quartier de la ville de Verviers : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9989861D8F36C7DE053D0AFA49DCABA>.

²⁹¹ FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, Op. Cit., p. 32-33 ; cette chaussée atteint le lieu dit *le Croupet* en 1743 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Bertrand, 12 octobre 1743.

²⁹² Il s'agit d'un chemin correspondant à nos critères de définition. Ce nouvel itinéraire n'est d'ailleurs pas qualifié de « chaussée » et rien ne laisse sous entendre, à cet instant, qu'il en deviendra une.

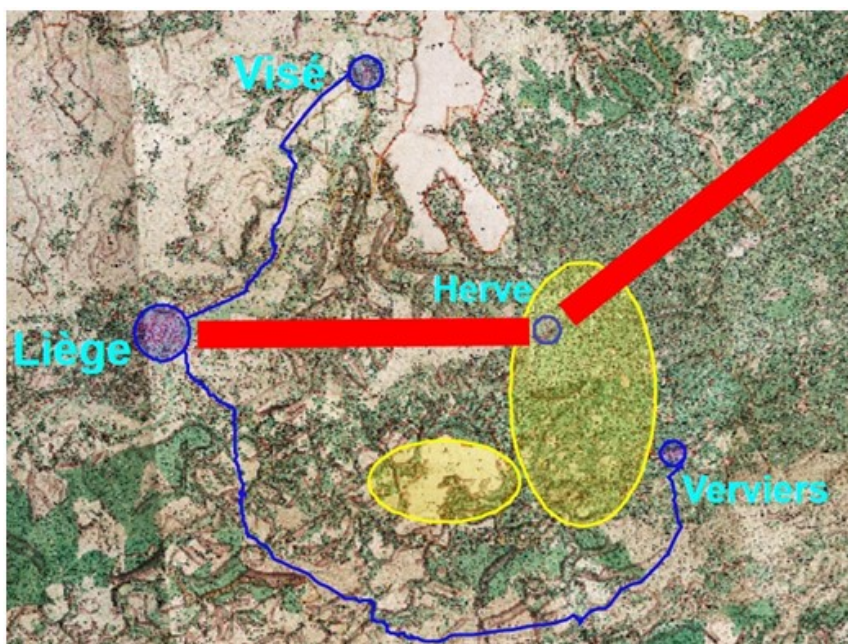
²⁹³ Chénée, en province de Liège, près d'Angleur, au bord de l'Ourthe et de la Vesdre : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9989861D8F46C7DE053D0AFA49DCABA>.

²⁹⁴ Cf. Note n° 104.

²⁹⁵ Louveigné est un village de la Province de Liège, au Sud-Ouest de Banneux : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C9989861D8F56C7DE053D0AFA49DCABA>.

prononcée par George-Louis de Berghes le 5 juillet 1733, après une réparation d'anciens chemins (ex. remise en État du Thier des Krickions) entreprise dès 1725²⁹⁶.

Route par Beaufays-Louveigné (bleu) et projet de liaison à Aix-la-Chapelle par Herve (rouge)



Un autre moyen d'octroyer une bouffée d'air routière à la ville de Verviers était d'emprunter un itinéraire démarrant de la chartreuse vers St-Hadelin²⁹⁷ puis Nessonvaux²⁹⁸, Pepinster²⁹⁹ et enfin Ensival et donc Verviers³⁰⁰.

²⁹⁶ LOUVREX M.-G., *Recueil...*, *Op. Cit.*, t. III p. 228 ; CROUSSE F., « Étude sur les voies... », *Op. Cit.*, p. 385 ; MALHERBE R., *La voirie au pays de Liège depuis les temps...*, *Op. Cit.*, p. 27.

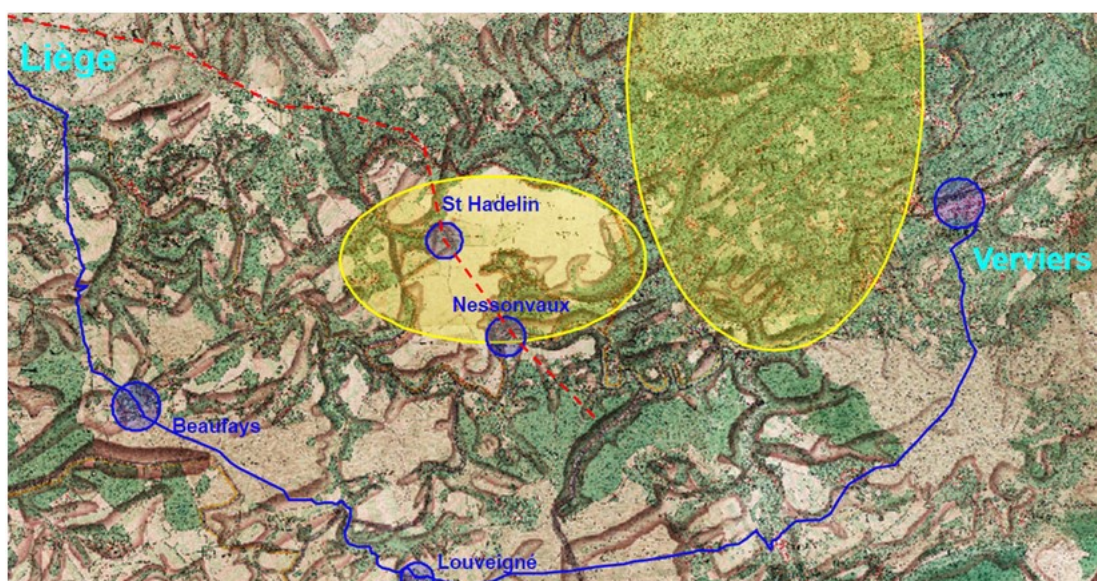
²⁹⁷ Saint-Hadelin est un petit village situé au Nord de Nessonvaux en province de Liège : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C998D786B6D733DFE053D0AFA49D381F>.

²⁹⁸ Nessonvaux est une localité située en province de Liège, sur les rives de la Vesdre, non loin de Verviers : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C998D786B6D633DFE053D0AFA49D381F>.

²⁹⁹ Pépinster est un village jouxtant Verviers, en province de Liège : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C998D786B6D533DFE053D0AFA49D381F>.

³⁰⁰ FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, *Op. Cit.*, p. 34.

Projet de liaison par St Hadelin (rouge) et route de Verviers (bleu)



Nécessitant de franchir des reliefs particulièrement contraignants et la construction de deux ponts ainsi que de différentes digues destinées à protéger la chaussée des eaux, l'itinéraire est jugé trop coûteux et est définitivement abandonné³⁰¹.

Rivalités de clochers, projets de construction et entente impossible (ca.1750-1760)

Avec l'arrivée du gouverneur des Pays-Bas autrichiens Botta-Adorno³⁰², l'espoir d'un accord belgo-liégeois sur la chaussée d'Aix-la-Chapelle renaît, ce qui ne manque pas d'inquiéter les Provinces-Unies comme nous l'avons précisé dans la sous-partie consacrée à la chaussée de Hollande³⁰³. Si Verviers et ses marchands désirent une liaison « simple » via le Duché de Limbourg par Grand-Rechain³⁰⁴ ainsi qu'une prolongation via Lontzen³⁰⁵ pour toucher Aix-la-Chapelle, ces vues inquiètent les États qui craignent de voir Herve ravir le titre d'entrepôt international détenu jusqu'alors par Liège³⁰⁶. Selon Jacques De Heusy, l'existence de la route

³⁰¹ *Ibidem*.

³⁰² Il est le gouverneur général des Pays-Bas autrichiens de 1749 à 1753 ; LAENEN J., *Le Ministère de Botta-Adorno dans les Pays-Bas Autrichiens pendant le règne de Marie-Thérèse, 1749-1753*, Anvers, 1901.

³⁰³ FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, *Op. Cit.*, p. 37-38 ; les États relancent la discussion (notamment via la députation permanente) sur la chaussée d'Aix-la-Chapelle ; A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTAT NOBLE, *Messeigneurs requièrent les seigneurs des deux autres états...*, 24 avril 1751 ; A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, ÉTAT NOBLE, *recès de l'État noble*, 29 avril 1751.

³⁰⁴ Grand-Rechain en Province de Liège au Nord-Ouest de Verviers : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C998F540EE0A71BFE053D0AFA49D560F>.

³⁰⁵ Lontzen en Province de Liège, à côté de Welkenraedt : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C998F540EE0B71BFE053D0AFA49D560F>.

³⁰⁶ FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, *Op. Cit.*, p. 40 44.

de Herve ne peut être conditionnée que par une entente entre Liège et Bruxelles sur le transit des marchandises³⁰⁷. Ceci, dans tous les cas, ne mettrait pas Liège à l'abri d'une humeur bruxelloise qui les empêcherait d'atteindre Verviers. Ceci les ramenant au problème initial : comment s'assurer une liaison pérenne avec la Bonne Ville ?

Les opposants à l'itinéraire de Herve, parmi lesquels on retrouve Jacques de Heusy, ont eux aussi des solutions alternatives :

Le chevalier De Heusy, qui cherche à tout prix à concrétiser matériellement un axe de commerce Nord-Sud, défend l'idée selon laquelle on peut toucher Aix-la-Chapelle en profitant de la chaussée de Visé que l'on prolongerait sur Maastricht avant de rentrer dans l'Empire³⁰⁸. Cependant, une telle liaison implique de s'entendre sur trop de terres avec les Provinces-Unies et requiert la construction d'un pont à Visé ce qui, en 1749, ne convainc pas les États qui abandonnent le projet³⁰⁹. L'autre solution, quoique plus longue, est simplement de reprendre le chemin de Beaufays-Louveigné.

Lorsque les Liégeois rentrent en conférence en 1753, ils ont le désir de s'accorder sur le transit des marchandises comme nous l'avons déjà précisé. Cependant, l'octroi pour la chaussée de Herve avait déjà été validé par Bruxelles qui dès lors, ne semble pas ouverte à la discussion, ceci vexant fortement les Liégeois et affaiblissant considérablement le parti d'une route traversant le Duché de Limbourg³¹⁰. En bref, la chaussée est dans une impasse.

D'une chaussée, deux branches : Spa et Verviers (1760-1780)

Suite au blocage diplomatique, les Liégeois se tournent vers la seule option viable qu'il leur reste : une route passant par le Sud du Duché de Limbourg et qui par conséquent éviterait ses terres. Cet itinéraire qui passe par Beaufays et Louveigné a l'avantage de réaliser la jonction avec Verviers indépendamment de tous les espaces étrangers à Liège, qui à cet instant se voit isolée diplomatiquement suite à l'élection de Charles Nicolas d'Oultremont³¹¹. En 1766, contre toute attente, Heusy change sa vision politique et se déclare favorable à la jonction par Herve, moyennant un libre accès (qui serait octroyé par Bruxelles) à l'Entre

³⁰⁷ FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, Op. Cit., p. 56.

³⁰⁸ *Idem*, 45.

³⁰⁹ *Idem*, 49.

³¹⁰ *Idem*, 57.

³¹¹ *Idem*, 85.

Sambre et Meuse³¹². Malgré ce coup d'éclat politique à mettre en parallèle avec l'évolution de la chaussée de France (abandon de l'itinéraire de St-Hubert), les fonds des États sont dirigés sur la chaussée de France et sur la chaussée de Louveigné³¹³.

Revenons un instant en arrière, au moment de la création du chemin de Beaufays, c'est-à-dire en 1733. Initialement, le but de ce chemin était de toucher Louveigné et Banneux³¹⁴. Lorsque l'idée d'une jonction par cet itinéraire devient à nouveau l'option privilégiée des États, ils reprennent ce projet de bout en bout et le prolongent d'un segment Beaufays-Aux Forges³¹⁵ en 1759³¹⁶. À nouveau cependant, il est un endroit où la route traverse une juridiction étrangère : les terres stavelotaines de Louveigné-St Remacle³¹⁷ :

Cartes des terres stavelotaines (blanc) vis-à-vis de la chaussée de Verviers (bleu), d'après Ferraris



Suite aux très habiles négociations de Charles Nicolas d'Oultremont et de ses agents, une convention est signée avec la Principauté Abbatiale le 23 avril 1768 qui a comme

³¹² FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, Op. Cit., p. 85.

³¹³ *Idem*, p. 91.

³¹⁴ Banneux est un village de la province de Liège, à l'Ouest de Theux : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C998F540EE0C71BFE053D0AFA49D560F>.

³¹⁵ Cf. Note n° 105.

³¹⁶ ÉTATS (COMMIS), *On fait sçavoir à tous...*, Liège, Kints, 8 novembre 1759 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait sçavoir à tous...*, Liège, Kints, 27 novembre 1759

³¹⁷ FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, Op. Cit., p. 93.

conséquence une séparation de la commune de Saint-Remacle entre les deux signataires, laissant le chemin libre à la chaussée³¹⁸.

Une fois de plus, c'est lorsque la situation semble simple que surgit un nouveau contretemps. Theux, Spa et Verviers, veulent chacune être reliées directement (et non par une branche) à la capitale³¹⁹. La première pour des raisons symboliques, la seconde pour des raisons économiques et touristiques et la troisième pour des raisons économiques. Si initialement les États donnent leur préférence à Spa car cela leur permettrait de joindre Malmedy puis les espaces allemands de Trêve, ils optent, en 1767-1768, pour un compromis général : la chaussée se dirigera sur Theux et se séparera en deux chaussées, l'une touchant Verviers, l'autre Spa (le tronçon Theux-Marteau est mis en construction en 1769³²⁰ et en 1770 c'est au tour du segment Marteau-Spa³²¹ et de la liaison Verviers-Theux³²²)³²³. En 1772, l'isolement du Marquisat de Franchimont est rompu et l'influence bruxelloise nettement réduite, étant donné qu'elle ne maîtrise plus le flux commercial liégeois vers l'Est mais qu'à l'inverse, les Liégeois peuvent toujours l'empêcher de communiquer avec le Duché de Limbourg³²⁴. Ce nouveau rapport de force, la lassitude d'une rivalité qui dure depuis des années et l'arrivée d'un nouveau Prince-Évêque, fin diplomate, poussent les deux belligérants au dialogue.

Une route pour Aix-la-Chapelle

Suite au traité du 26 août 1780, Liégeois et Bruxellois s'accordent enfin sur le tracé d'une route qui permettrait un accès à Aix-la-Chapelle et l'achèvement d'un axe de commerce Ouest-Est³²⁵. En 1787, malgré l'hostilité de l'État noble, la jonction est réalisée au *Pont de Cloris*³²⁶.

³¹⁸ *Ibidem*.

³¹⁹ *Idem*, p. 97.

³²⁰ ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 31 mai 1769.

³²¹ ÉTATS (COMMIS), *Messeigneurs ordonnent à tous ceux...*, Liège, Plomteux, 4 janvier 1770 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 12 juillet 1770 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 13 août 1770 ; notons que le segment Marteau-Spa bénéficie d'une construction tout à fait singulière : 80 pieds de large, double rangée d'arbres, donnant à la chaussée un rôle presque touristique, toujours observable aujourd'hui à travers la promenade des sept heures ; FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, *Op. Cit.*, p. 100.

³²² Les travaux d'aplanissement commencent en 1770 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 17 juillet 1770.

³²³ FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, *Op. Cit.*, p. 100.

³²⁴ *Idem*, p. 102.

³²⁵ *Idem*, p. 129.

³²⁶ *Idem*, p. 143.

VI. La chaussée de Visé³²⁷

L'histoire de la chaussée de Visé reste à écrire presque dans son intégralité. Considérée comme une chaussée de « seconde catégorie » par Crousse ou comme une « chaussée de détour » par Fairon, elle n'a que trop peu attiré la curiosité des chercheurs³²⁸. Pourtant, elle revêt une importance stratégique cruciale notamment pour la France, car dans son prolongement se trouve la cité fortifiée de Maastricht, un des verrous de la Meuse.

La réalisation de la chaussée

Si les États ont l'idée de construire une route sur la bonne ville de Visé est présente dès 1745, il faut attendre 1749 et la fin de la guerre de succession d'Autriche (1740-1748) pour que le projet trouve un second souffle et 1751 pour qu'il soit véritablement mis en chantier³²⁹. Ce retard s'explique notamment par des facteurs financiers défavorables, dus à la guerre et aux occupations militaires étrangères :

« Messieurs aiant vu les rapports des deux chemins à faire l'un par Herstale, et l'autre par le Thier à Liège sur Oupeye, Haccour et devant Visé [...] voiant par le mémoire de leur receveurs généraux que la caisse des chaussées, est à présent fort épuisée sont d'avis de différer jusqu'à un tems plus favorable l'exécution de l'un ou l'autre desdits chemins »³³⁰

On remarque que le 12 mai 1745 les États ne se sont pas encore mis d'accord ni sur la nature de la voie de communication (levée ou chaussée), ni sur son itinéraire. En effet, la route peut, soit passer par le Thier à Liège en évitant les terres chèrement « acquises » de la Baronnie de Herstal à la suite de ce qui est qualifié, par Paul Harsin, de « premier exploit de Frédéric II »³³¹ (projet évalué en 1751 à 116.865 fl.), soit les traverser (projet évalué en 1751 à 137602 fl.)³³². Le 16 mai 1745, l'itinéraire de ce qui deviendra une chaussée est arrêté par l'ingénieur Carront, sur ordre des États³³³ :

³²⁷ Carte de toutes les voies de communications terrestres abordées dans ce mémoire : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997C1F4D7A81265E053D0AFA49D8327>.

³²⁸ FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle...*, Op. Cit., p. 42-48.

³²⁹ *Ibidem*.

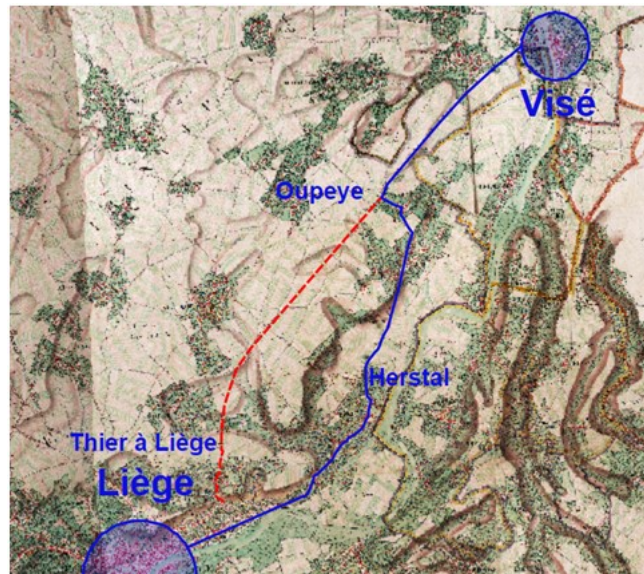
³³⁰ A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, ÉTAT PRIMAIRE, *Messeigneurs...*, 12 mai 1745 ; A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, ÉTAT PRIMAIRE, *Messeigneurs...*, 19 juillet 1745.

³³¹ C'est en effet à la suite d'une occupation militaire du nord de la Principauté par les Prussiens que les Liégeois durent acheter, au prix fort, les droits qu'ils ne possédaient pas encore sur la baronnie : pour plus d'information nous renvoyons à l'excellent article : HARSIN P., « Le premier exploit de Frédéric II, roi de Prusse : l'affaire de Herstal (1740) », in *Bulletins de l'Académie royale de Belgique*, n°63 (1977), p. 266-297.

³³² A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, CARRONT A., *Rapport fait par Carront du plan de la chaussée de Visé*, 30 Octobre 1751 ; Les terres de la Baronnie de Herstal ont été achetées pour la somme de 200.000 écus, sous la pression des

« j'ay levé le plan pour faire une chaussée depuis Liège jusque à Visé, qui passe par Coronmeuse, Herstal, Vivegnis, Oupeye, acour, la Maladerie et de la au pont de Visé proche des Carmes »³³⁴

Itinéraire de la chaussée de Visé (bleu) et tracé alternatif (rouge)



Cependant, comment expliquer le choix des états d'opter pour un itinéraire plus long (via le Thier à Liège il y a 2226 verges, soit 10,39 km et par Herstal il y a 2621 verges soit 12,24 km³³⁵) et plus coûteux, alors même que les caisses liégeoises sont vides ? Nous avons évoqué, dans la sous-partie sur la chaussée de Spa-Verviers-Aix-la-Chapelle, le fait que la ville de Visé et Heusy défendaient un projet de liaison à la cité allemande par Visé et Maastricht³³⁶. Cette volonté de liaison internationale, ainsi que la commodité des voyageurs, motivent d'ailleurs les États à entreprendre la construction en 1745 d'une voie de communication terrestre :

« tant pour le bien du commerce que pour la commodité de tous ceux qui s'en vont et qui viennent en Allemagne, Maastricht et ailleurs, de construire un bon chemin à Coronmeuse et Herstal »³³⁷

armes, à Frédéric II de Prusse, par Georges Louis De Berghes et les États afin de régler une créance datant du siècle précédent : DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, Op. Cit., p. 214.

³³³ A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, ÉTAT NOBLE, *Recès de l'État noble*, 29 avril 1751.

³³⁴ A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, CARRONT A., *Rapport fait par Carront...*, Op. Cit.

³³⁵ *Ibidem*.

³³⁶ Première partie point 1.C.V.

³³⁷ A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, ÉTAT NOBLE, *recès de l'État noble*, 2 mars 1745.

D'emblée, on observe que les États lient Coronmeuse-Herstal à l'itinéraire vers Aix-la-Chapelle, et ceci pourrait s'expliquer par la présence d'une route postale. Jean-Joseph d'Allemagne, maître de poste, se plaint de l'état des chemins qu'il doit emprunter pour se rendre dans la ville allemande et met en garde les États : « il serait impossible de faire subsister le carosse de poste d'ici à Aix, que l'on a établi avec tant de difficulté, le tout provenant du déffaut d'une prompt réparation »³³⁸. L'enjeu de la chaussée dépasse donc largement les intérêts de la ville de l'oie et le choix des États pour une route plus longue pourrait bien s'expliquer simplement par la présence d'un itinéraire antérieur à la chaussée, les dispensant ainsi d'exproprier, à grands frais, de nouveaux propriétaires.

La guerre, et surtout l'occupation du territoire liégeois, freinent considérablement les travaux qui ne reprennent sérieusement qu'en 1751-1753³³⁹. Deux ans plus tard, la chaussée arrive à Vivegnis³⁴⁰ mais les travaux sont une fois de plus retardés à cause d'un différend entre l'entrepreneur Magnée (chargé de la réalisation de la route et plus précisément d'une partie de l'aplanissement de « la montagne d'Oupeye ») et les États, sur lequel nous reviendrons plus tard³⁴¹. Enfin, en 1765, on installe, à Visé, un pont volant (plusieurs bateaux sont côte à côte et reliés entre eux par des planches, ce qui permet d'éviter les caprices du fleuve) sur la Meuse³⁴².

³³⁸ A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, Monsieur le secrétaire...*, 1748.

³³⁹ A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, ÉTAT NOBLE, *Recès de l'État noble*, 29 avril 1751 ; A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, ÉTAT PRIMAIRE, *Recès de l'État primaire*, 12 mai 1751 ; A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, *Recès de l'état noble*, 21 septembre 1751 ; A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTAT TIERS, *Messeigneurs aiant revu leur recès du 25 du courant...*, le 30 janvier 1753.

³⁴⁰ Vivegnis est un village de la province de Liège, situé au sud d'Oupeye :

³⁴¹ A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, SAROFÉAT H., *Supplique très humble touchant le chemin entrant dans Vivegnis*, 2 novembre 1754.

³⁴² ÉTATS (COMMIS), *On fait sçavoir à tous...*, Liège, Kints, 23 juillet 1765.

Visé-Maastricht, une prolongation pertinente ?

Pour terminer l'évolution synthétique du développement de la chaussée de Visé, il nous faut encore mettre en avant deux éléments situés, pour le premier, « avant » la chaussée, et pour le second, « après » la chaussée :

La chaussée de Visé peut également être perçue comme un prolongement de la chaussée de France. En effet, à de nombreuses occasions, on expose à rabais et on adjuge, souvent en même temps, via un même document, les travaux de prolongement des deux chaussées³⁴³.

Ceci peut être mis en relation avec le second élément, touchant la « fin » de la chaussée et son prolongement potentiel. Au-delà de Visé, et si on met de côté Aix-la-Chapelle, on retrouve le point de chute de Maastricht, place forte (économiquement et militairement) sur la Meuse, âprement disputée par les puissances européennes et notamment par la France. Dès lors, il n'est pas impossible que ce soient les Français et leurs agents qui poussent les Liégeois à réaliser une jonction avec cette ville, de manière à leur garantir un accès rapide à cette dernière en cas de guerre, comme l'expose un document lié aux instructions données au ministre plénipotentiaire français Honoré Auguste Sabatier de Cabre en 1774³⁴⁴ :

« Les routes de Liège faciliteroient en tems de paix comme en tems de guerre la traite des chevaux pour le service des armées, et elles pourroient servir à porter des Troupes dans toute la Basse Allemagne et Vers la Hollande, sans toucher aucun autre territoire »³⁴⁵

Cependant, la jonction ne verra jamais le jour. Il n'y a pas que les militaires Français qui désirent se lier par une chaussée à Maastricht. En 1777, les magistrats gérants cette dernière, adressent une supplique aux États de Liège dans laquelle ils proposent d'établir, à leurs frais, (moyennant la cession des droits de barrières pour un nombre d'années à déterminer ultérieurement) une chaussée jusque Visé et ainsi rejoindre celle de Liège³⁴⁶. Cette demande suscite de vifs débats durant l'année 1778.

³⁴³ A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787*, ÉTAT PRIMAIRE, *Recès de l'État primaire, 12 mai 1751* ; A.E.L., États, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, Recès de l'état noble, 21 septembre 1751..*

³⁴⁴ DUBOIS S., *Les bornes immuables...*, *Op. Cit.*, p. 153.

³⁴⁵ « Observations sur l'utilité des communications directes de la France avec Liège », in DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, *Op. Cit.*, p. 394.

³⁴⁶ A.E.L., États, 2859, *Prolongation de la chaussée de Visé, Requete très humble pour le magistrat indivis de la ville de Maastricht, le 8 janvier 1777* ; A.E.L., États, 2859, *Prolongation de la chaussée de Visé*, PELERIN A., *A Messieurs de l'État Noble...*, le 8 janvier 1777.

Les opposants à la chaussée avancent le risque de voir Maastricht devenir un entrepôt du commerce européen qui, à terme, viendrait ravir à Liège ce rôle qu'elle tient et arriverait même à la concurrencer :

« on doit avouer de bonne fois qu'une ville étrangère dans une égale position que nous, seroit un voisinage dangereux et un concurrent plus ou moins préjudiciable »³⁴⁷

De plus, selon eux, l'itinéraire vers Maastricht donnerait plus de facilités de frauder plus facilement ce qui serait préjudiciable à la caisse des États³⁴⁸. Est ensuite énoncée la peur de la ruine de la ville de Visé et la volonté de ne pas froisser Bruxelles (alors que les relations semblent alors s'apaiser) puisque l'existence d'une liaison terrestre entre Liège et Maastricht désenclave encore un peu plus la Principauté et sape à nouveau la position de puissance bruxelloise³⁴⁹.

Jacques De Heusy répond à toutes ces craintes méthodiquement. Premièrement, une liaison existe déjà entre les deux villes (liaison fluviale) et si l'une devait prendre l'ascendant sur l'autre, elle l'aurait déjà pris³⁵⁰. Il aborde également la peur des entrepôts en précisant que « Le préjugé des entrepôts a souvent fait échouer les meilleurs projets dans le pays de Liège » en faisant référence à la chaussée de Herve et à ses anciennes réticences³⁵¹. Deuxièmement, selon lui, cette jonction dynamisera la ville de Visé au lieu de la ruiner³⁵². Troisièmement, et ici nous ne pouvons que lui donner raison, une liaison à Maastricht devrait emprunter obligatoirement les plaines jouxtant le fleuve, ce qui coïncerait les voyageurs entre le relief de la vallée et la Meuse et les obligerait donc à payer les droits de barrières³⁵³. Quatrièmement, la peur de « froisser » Bruxelles. Pour répondre à cet argument, Heusy effectue un retour « historique » sur le développement des voies de communication terrestres liégeoises :

« À quel motif donc a-t-on fait la chaussée de Liège à Visé, sinon pour éviter les bureaux de S.M. l'imp. R., À quel dessein a-t-on fait celle de Hasselt, celle de Beaufays, celle de Condroz et le dernier traité avec la France ? »³⁵⁴

³⁴⁷ A.E.L., *États*, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787*, CARRONT, *Observations faites par Caront*, 20 mai 1754.

³⁴⁸ A.E.L., *États*, 2859, *Prolongation de la chaussée de Visé*, DE HEUSY J., *Mémoire de Monsieur de Heusy au sujet de la construction de la chaussée sur Maestricht*, 28 mars 1778.

³⁴⁹ *Ibidem*.

³⁵⁰ *Ibidem*.

³⁵¹ *Ibidem*.

³⁵² *Ibidem*.

³⁵³ *Ibidem*.

³⁵⁴ *Ibidem*.

Si Jacques De Heusy n'est plus, à cette époque, un partisan d'une jonction entre Liège et Aix-la-Chapelle par Maastricht, il semble que la perspective d'un accord, notamment douanier, avec Bruxelles, bénéficiant aux deux pays, le pousse à réviser sa conception d'un axe Nord-Sud et à repenser le réseau routier liégeois comme étant un carrefour entre la France, les Pays-Bas autrichien, les Provinces-Unies et l'Empire.

À tout ceci s'ajoute également une vive opposition à la proposition des magistrats de Maastricht de coordonner et financer la construction de la jonction Visé-Maastricht :

« Mais est-il décent, est-il de la dignité des États de Liège de souffrir une administration étrangère dans la concurrence de la sienne et sur son propre territoire ? »³⁵⁵

Ainsi le droit de construire une chaussée est considéré comme étant intimement lié à l'exercice de la souveraineté sur un territoire donné et dans ces conditions, la demande des magistrats de Maastricht est presque jugée insultante. Ceci correspond d'ailleurs à un avis formulé par Georges Livet sur la nature des routes : « Au même titre que le sceptre et l'épée, la route pourrait figurer dans les attributs régaliens, de fait, sinon de droit »³⁵⁶. En avril 1778, à la suite de la controverse, les États prennent la décision de reporter la construction de la jonction³⁵⁷. Il faut attendre la période française pour que ce dossier soit ouvert à nouveau.

VII. La chaussée de Huy³⁵⁸

La chaussée de Huy, tout comme la chaussée de Visé, est une « chaussée mosane », c'est-à-dire qu'elle suit la Meuse de manière à offrir, presque en tout temps, une communication entre deux points bien qu'il existe, comme nous l'avons vu, de nombreux péages³⁵⁹. Si, via le fleuve, il existe une communication fluviale entre les deux villes et par extension entre la France et les Provinces-Unies, une communication terrestre (chemin) est également présente depuis au moins le début du XVIII^{ème} siècle³⁶⁰. Son itinéraire est simple, puisqu'il suit la rive gauche du fleuve et ce, même si les embuches à éviter sont nombreuses

³⁵⁵ A.E.L., *États*, 2859, *Prolongation de la chaussée de Visé, Critique anonime de l'avis du bourgmestre d'heusy relative à la proposition...*, 29 mars 1778.

³⁵⁶ LIVET G., *Histoire des routes...*, *Op. Cit.*, p. p. 53.

³⁵⁷ A.E.L., *États*, 2859, *Prolongation de la chaussée de Visé*, ÉTAT PRIMAIRE, *En l'assemblée de Messeigneurs...*, 11 avril 1778.

³⁵⁸ Carte de toutes les voies de communications terrestres abordées dans ce mémoire : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997C1F4D7A81265E053D0AFA49D8327>.

³⁵⁹ DEMOULIN B., « Les relations commerciales entre la France... », *Op. Cit.*, p. 3-4.

³⁶⁰ CROUSSE F., « Étude sur les voies... », *Op. Cit.*, p. 377-378 ; DEMOULIN B., « Les relations commerciales entre la France... », *Op. Cit.*, p. 3-4.

(difficultés géographiques : relief de la *Malieue* –juste après Engis³⁶¹-, difficultés liées aux crues de la Meuse et difficultés « humaines » avec la lapidation, par les habitants de Flône³⁶², des envoyés des États chargés de mesurer les terres à exproprier)³⁶³.

Chaussée de Huy : passage de la *Malieue*, d'après Ferraris



Il faut attendre les années 1750 pour commencer à discerner une action des États allant dans le sens de la modernisation du chemin de Huy. En effet, après une campagne de rétablissement du chemin entre Liège et Tilleur, on ordonne la construction, en 1756, d'une batte (ou *bate*, « digue faite de pieux ou de fascines »³⁶⁴) à Jemeppe³⁶⁵ et la mise en place d'une barrière à Tilleur³⁶⁶. Puis de 1765 à 1771, on remet en état les chemins détraqués entre Choquier³⁶⁷, Engis et Flône tout en établissant une barrière à Awir³⁶⁸ pour assurer le financement des travaux³⁶⁹. Une levée est réalisée en 1770, aux frais des États, sur le chemin

³⁶¹ Engis est un village situé en province de Liège, entre Flémalle et Amay, sur la rive gauche de la Meuse : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C99976F67E4B434BE053D0AFA49DFB7B>.

³⁶² Flône est un village situé en province de Liège, entre Engis et Amay, sur la rive gauche de la Meuse : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C999AE3B9BB97D5CE053D0AFA49DA13A>.

³⁶³ Cf. partie 3.C.IV.

³⁶⁴ « Bate », in HAUSI J., *Dictionnaire Français-Wallon, deuxième partie, dictionnaire liégeois*, Liège, Vaillant-Carmanne, 1933 p. 68-69.

³⁶⁵ Jemeppe est un village situé sur la rive gauche de la Meuse, en province de Liège, dans la commune de Seraing : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C999AE3B9BB97D5CE053D0AFA49DA13A>.

³⁶⁶ DE BAVIÈRE J.-T., *Les commis et députés de nos États...*, Liège, Kints, 18 septembre 1756 ; Tilleur est une localité située juste à côté de Jemeppe, dont l'emplacement est divulgué dans la note précédente.

³⁶⁷ Choquier est un village situé en province de Liège, à nouveau sur la rive gauche de la Meuse, entre Engis et Flémalle : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C99976F67E4C434BE053D0AFA49DFB7B>.

³⁶⁸ Village situé juste à côté d'Engis, identifiée précédemment.

³⁶⁹ OULTREMONT C.-N., *Son altesse sur les plaintes lui portées...*, Liège, Bassompierre, 28 janvier 1765 ; ÉTATS (COMMIS), *Messeigneurs ordonnent à tous ceux...*, Liège, Plomteux, 26 avril 1770 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 27 mars 1771 ; OULTREMONT C.-N., *Nos commis et députés de nos États...*, Liège, Plomteux, 18 mai 1771.

de Liège à Sclessin, sur les territoires fraîchement acquis par le Prince-Évêque lors de ses négociations avec le Prince-Abbé de Stavelot en 1768³⁷⁰. Dans les années qui suivent, les travaux avancent fort lentement et ne sont pas achevés (il subsiste de gros défauts entre Huy et Tilleur) à la fin de l'Ancien Régime³⁷¹. Notons que la chaussée (qui selon toute évidence, est impraticable) est prolongée par un chemin jusque Namur en 1785, qui sera pavé en 1787³⁷².

VIII. Conclusions

Quels sont les éléments à retenir de cette synthèse générale du développement des voies de communication terrestres dans la Principauté de Liège au XVIII^{ème} siècle ? Certes nous avons passé en revue de nombreux éléments sur presque un siècle d'histoire routière mais certains d'entre eux sont récurrents et permettent de définir le réseau routier liégeois :

Premièrement, ce qui caractérise le développement du réseau routier liégeois, c'est l'oscillation entre la réparation et la création. C'est-à-dire que bien souvent on *pense* une nouvelle voie de communication terrestre en *repensant* une ancienne. Puisque nous avons déjà abordé ce point, nous nous contentons ici de le rappeler³⁷³.

Deuxièmement, et si on observe une représentation graphique simplifiée du réseau des chaussées liégeoises, on remarque encore un peu plus le rôle de transit que peut jouer Liège dans les relations commerciales internationales, puisqu'elle est reliée, désormais par des chaussées à tous les espaces qui l'entoure. Elle s'insère, malgré toutes les oppositions et conflits externes mais aussi internes, non pas uniquement dans un axe de commerce Nord-Sud, liant la France et les Provinces-Unies, mais également dans un axe Ouest-Est, liant la mer du Nord aux espaces allemands.

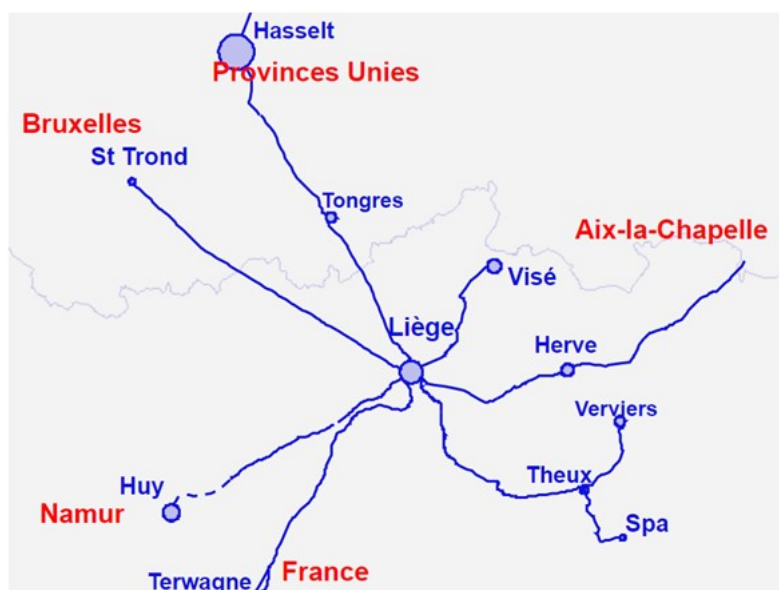
³⁷⁰ MISSON J.-S., *Politique extérieure de Charles-Nicolas d'Oultremont...*, p. 124-139 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 24 juillet 1770.

³⁷¹ CROUSSE F., « Étude sur les voies... », *Op. Cit.*, p. 264 ; génictio 557

³⁷² *Ibidem*.

³⁷³ Cf. Chapitre préliminaire point 3.C.

Réseau des chaussées liégeoises au XVIII^{ème} siècle sur fond neutre



Le réseau des chaussées est d'autant plus important qu'il permet de pallier la défection de la Meuse, dont la navigation devient presque impossible en raison de trop nombreux bureaux de douane, comme le souligne, avec plein de sagesse, un mémoire anonyme, écrit lors de la controverse sur la prolongation de la chaussée de Visé sur Maastricht :

« La Meuse, cette rivière navigable et sur laquelle il y a peu de navigation les mettroit l'une et l'autre [Liège et Maastricht] à portée de tous ces débouchés si son cours n'étoit pas entravé par différents bureaux qui y perçoivent des droits exorbitants.

Cet obstacle invincible qui tient le commerce de Maestreecht dans l'assujettissement ne subsiste pas pour Liège : du moins les communications de terre que nous nous sommes appropriées nous donnent les coudées libres, et font naître l'espoir fondé de pousser nos opérations de commerce indépendamment de cette rivière.

Les affaires considérables que nous faisons aujourd'hui, prouvent la vérité de ce fait mais comment y sommes nous parvenus ? et comment Maestreecht pourroit elle aussi y parvenir ? Un territoire plus étendu avoisinant de continuité avec la France, les Pays-Bas, et la Hollande nous prodigue une faveur de position que les États de Liège ont assurés à leur sujets par des constructions de chaussées : elles ont coûté il est vrai des sommes immenses mais elles ont fixé l'indépendance du commerce de Liège avec la Hollande par Hasselt, avec les Pays-Bas par St Trond, avec la France par le Condroz et l'entre Sambre et Meuse avec l'Allemagne par Visé »³⁷⁴

Ces routes permettent aux Liégeois d'être libres dans leurs déplacements et affranchissent ainsi leur commerce des intérêts étrangers.

Troisièmement, on remarque évidemment une grosse influence de la guerre. Cavallès souligne le fait que la route est un instrument d'État qui évolue en fonction de sa force et de

³⁷⁴ A.E.L., *États*, 2859, *Prolongation de la chaussée de Visé*, *Mémoire concernant la chaussée de Maestreecht*, 9 avril 1778 ; cette constatation est également reprise, sur base d'autres documents par Gréaume : GREAUME D., « Jacques de Heusy... », *Op. Cit.*, p. 161.

sa stabilité³⁷⁵. De la même manière, on peut formuler l'idée que les chaussées liégeoises se développent principalement en temps de paix, principalement dans les années qui suivent directement un conflit (guerre de succession d'Autriche 1740-1748, hausse de l'activité routière constatée durant les années 1750 ; guerre de Sept Ans 1756-1763, hausse de l'activité routière à partir de 1765) et logiquement, leur réalisation n'avance que peu ou pas, lors des conflits (ex. il est question de construire une chaussée sur Visé en 1745, mais la guerre vient reporter le projet aux années 1751-1753).

Quatrièmement, le réseau routier liégeois est fortement influencé par la diplomatie. La réalisation d'une chaussée résulte souvent d'un accord diplomatique entre Liège et une puissance limitrophe (ex. prolongation de la chaussée de France à la suite du traité des limites de 1772). Il faut préciser que vis-à-vis de Bruxelles, la situation est un peu différente. En effet, il semble que le monde routier liégeois développe sa politique d'abord et avant tout en fonction et par opposition à Bruxelles³⁷⁶. Ainsi, les deux nations cherchent à s'éviter à tout prix, quitte à allonger considérablement une de leurs voies de communication terrestres (ex. chaussée de Verviers par Louveigné-Theux, plutôt que par le Duché de Limbourg). On peut donc conclure que la rivalité politique est également présente dans le monde routier, ce qui, par conséquent, façonne le tracé des voies de communication terrestres. Si le réseau routier est le fruit de désaccords, il est également le résultat d'accords. D'une part entre les puissances (Royaume de France dès 1767-1772, Bruxelles en 1780) et d'autre part, entre les entités politiques rurales ou urbaines liégeoises (ex. Verviers, Spa et Theux sont en rivalité puisque chacune désire une liaison principale avec la capitale, ce conflit influence le tracé de la chaussée et sa réalisation). Cet « esprit de clocher » a comme conséquence de densifier fortement le réseau routier selon la logique « à chaque ville sa chaussée », comme cela s'observe dans des États Provinciaux économiquement forts à l'instar du Duché de Brabant ou dans ce qui correspond à la Flandre actuelle³⁷⁷.

Enfin cinquièmement, après analyse du développement des chaussées, nous pouvons caractériser la période 1765-1780 comme étant particulièrement faste pour le monde

³⁷⁵ CAVAILLES H., *La route française...*, Op. Cit, p. 6.

³⁷⁶ Georges Hansotte qualifie fort bien ce phénomène en formulant la notion « d'inadaptation des politiques routières des Pays-Bas et du Pays de Liège » : HANSOTTE G., *La métallurgie et le commerce international du fer dans les Pays-Bas autrichiens et la principauté de Liège pendant la seconde moitié du XVIIIe siècle*, Bruxelles, Palais des académies, 1980, p. 130-132.

³⁷⁷ *Routes de Belgique, de l'Antiquité à 1980*, Bruxelles, Ministère des travaux publics, 1987, p. 16-20 ; GÉNICOT L., *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, Office de publicité, 1948, p. 23-24 ;

routier. En effet, c'est durant cette période (combinant à la fois paix, stabilité et accords diplomatiques) que le réseau routier liégeois se déploie véritablement sur tout le territoire, si on fait exception de l'Entre-Sambre-et-Meuse, grande absente des politiques routières étant donné son statut d'enclave. Nous observerons plus tard que cette intense activité, ce véritable effort d'équipement, s'observe également dans l'administration ainsi que dans d'autres espaces, même moins favorisés économiquement comme c'est le cas pour le Duché du Luxembourg³⁷⁸.

2. La mécanique de l'administration routière liégeoise et son évolution

L'effort d'équipement des États en matière routière se constate sur le plan matériel mais également sur le plan institutionnel. En effet, il n'existe pas, dans la principauté de Liège du début du XVIII^{ème} siècle, une institution comparable à celle des Ponts et Chaussées en France. Dès lors, malgré ce vide, comment les États de Liège sont-ils parvenus à déployer un réseau routier si dense tout au long du siècle des Lumières ? Dans cette sous-partie, nous tenterons de cibler, dans un premier temps, les moyens utilisés par les États pour s'imposer comme « maîtres » des chaussées et, dans un second temps, nous reconstruirons l'organisation du monde routier liégeois afin de déterminer son fonctionnement, les difficultés auxquelles il doit faire face et les solutions apportées pour régler ces dernières.

A. Le rôle du Prince-Évêque et du Conseil Privé dans l'élaboration du réseau routier

Le « corps » routier liégeois possède deux têtes : d'une part les États de Liège, représentés par leurs députés ordinaires, d'autre part, le Prince-Évêque, assisté du Conseil Privé. Cependant, les pouvoirs en matière routière du souverain à la tête de l'État liégeois ne sont pas très étendus et s'amenuisent avec le temps au profit des États.

Premièrement, le Prince-Évêque mène la barque de la politique extérieure même si, dans le cas d'une déclaration de guerre ou d'alliance, l'accord des trois États est requis³⁷⁹. Il peut négocier l'ouverture de voies de communication terrestres avec l'étranger à l'image de Maximilien-Henri de Bavière qui négocie, en 1665, l'ouverture du *Chemin Neuf*³⁸⁰. De plus, par son attitude et son caractère, le Prince peut influencer l'évolution du réseau routier : Charles Nicolas d'Oultremont (assisté par Jean De Wégimont, chef de l'État Noble et par son

³⁷⁸ THEWES G., *Routes et administration...*, Op. Cit., p. 6.

³⁷⁹ DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, Op. Cit., p. XI.

³⁸⁰ *Idem*, p. XXVI.

secrétaire Lambert Brocal), isolé diplomatiquement à cause de son élection, comprend qu'il faut profiter de cette situation pour développer la chaussée de Hollande, la seule option routière envisageable³⁸¹. Velbrück, quant à lui, tente de trouver à tout prix, malgré les volontés des États, un accord avec Bruxelles, en rétablissant le dialogue et en laissant entrevoir au gouvernement général la concrétisation de ses volontés d'un axe de commerce Ouest-Est, par Liège puis Herve³⁸².

Deuxièmement, l'établissement des barrières, c'est-à-dire des lieux où sont collectés, soit par un fermier, soit par un agent de l'État, un droit de passage et plus précisément un droit d'usage de la chaussée, semble être une prérogative princière. Il conserve en effet, tout au long du XVIII^{ème} siècle, le droit d'autoriser les États, consécutivement à une demande, à mettre en place une barrière. Notion intéressante puisqu'il s'agit, dans un sens d'une prérogative économique (sans barrière, pas de financement de la chaussée et en définitive, pas de chaussée) et que cette dernière est en lien avec les chaussées qui sont l'apanage des États. Prenons en exemple l'autorisation donnée par le Prince-Évêque Jean-Théodore de Bavière pour l'établissement de barrières sur la chaussée de Visé :

« Nos trois États du Pays de Liège et Comté de Looz nous aiant, par recès du premier juin dernier, très humblement supplié de vouloir leur accorder notre mandement exécutoire pour percevoir les Droits d'une barrière [...] **Nous leur octroions la faculté et la permission d'établir ladite Barrière** »³⁸³

Un élément pourrait expliquer que le Prince garde, au final, le dernier mot sur la rentabilité d'une chaussée : le souverain liégeois prend en « sa sauvegarde et protection ceux qui seront commis et employés à la dite barrière »³⁸⁴. Ainsi, le prince jouerait un rôle protecteur et serait le garant du personnel du monde routier. La présence d'un règlement sous le tarif des barrières pourrait laisser présager qu'en cas d'infraction à ce dernier, ce serait la justice du Prince qui trancherait et, par conséquent, il apparaît logique que ce soit le souverain qui légifère sur les barrières. Mais il n'en n'est rien. En effet, le point dix-sept précise :

« Toutes questions et difficultés qui pourroient survenir au sujet des paiemens des droits et amendes susdits, seront sommairement levées et décidées par les députés ordinaires à l'État, à l'exclusion de tous autres juges »³⁸⁵

³⁸¹ Cf. première partie, 1.C.IV. ; MISSON J.-S., *Politique extérieure de Charles-Nicolas d'Oultremont...*, p. 26-31.

³⁸² Cf. première partie, 1.C.V.

³⁸³ DE BAVIÈRE J.-T., *Nos trois États du pays de Liège...*, Liège, Kints, 22 juillet 1754.

³⁸⁴ *Ibidem*.

³⁸⁵ *Ibidem*.

En conséquence, comme nous le verrons plus tard, la « justice des chaussées » n'est pas toujours exercée par le Prince-Évêque via l'entremise de ses officiers mais bien directement par les États, à qui cette compétence princière est déléguée. Il est à noter, dans la suite de ce qui précède, que les règlements routiers (défense d'arracher des pavés, défense d'endommager les arbres, ...) sont également promulgués par le souverain, sur demande des États, en vertu d'un pouvoir de police générale, exercé par les officiers au même titre que les repreneurs des barrières³⁸⁶. Velbruck rappelle également clairement que :

« En effet, selon le droit public de tous les États policés, il est certain que tous les grands chemins, les rivières navigables, le droit d'y établir des ponts, des bacs, des péages, etc., sont des droits régaliens qui appartiennent en propriété aux souverains et qui, de leur nature, sont inhérents à la souveraineté »³⁸⁷

En d'autres termes, les États ont l'initiative en matière de construction des chaussées mais il semble que pour les règlements et les droits liés à ces dernières, puisque ce sont des éléments de souveraineté, seul le Prince-Évêque commande, même s'il délègue parfois ce pouvoir.

En définitive, le débat sur les raisons qui font que le Prince conserve un pouvoir édictal « final » (un des trois attributs de la souveraineté des Princes d'Ancien régime avec la justice et le commandement de l'armée) sur les chaussées des États et sur l'emplacement de la frontière entre le pouvoir du Prince et des États sur les voies de communication terrestres reste ouvert, et les suppositions qui viennent d'être formulées n'ont d'autre but que d'apporter des premiers éléments de réponses et de susciter la réflexion³⁸⁸.

Enfin, une troisième prérogative semble être conservée elle aussi par le Prince-Évêque durant la totalité du XVIII^{ème} siècle même si elle partagée avec les États dès les années 1765-1770 : il s'agit de la maintenance des voies de communication rurales, c'est-à-dire les chemins. Il semble en effet que le souverain liégeois veille, via ses officiers, au maintien des voies de communication rurales depuis le Moyen-âge jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle³⁸⁹. Cet

³⁸⁶ DEMOULIN B., « Évêque et Prince aux Temps Modernes », in DUBOIS S., DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Les institutions publiques de la Principauté de Liège*, t. I., *Op. Cit.*, p. 151.

³⁸⁷ VELBRUCK F.-C., « Mémoire touchant l'affaire du bac de l'île de Mondrin envoyé à Monsieur Darget à Paris, le 13 août 1776 », in JOZIC D., *Lettres de François-Charles de Velbrück*, Liège, Vaillant-Carmanne, 1977.

³⁸⁸ HANSOTTE G., *Les institutions...*, *Op. Cit.*, p. 130.

³⁸⁹ Ceci s'observe également à Namur : MAQUET J., *"Faire justice" dans le diocèse de Liège au Moyen Age (VIIIe-XIIe siècles) : essai de droit judiciaire reconstitué*, Genève, Droz, 2008, par. 254 ; par. 274.

élément sera abordé dans la troisième partie, consacrée précisément à l'entretien du réseau routier³⁹⁰.

B. De la voix des États à la voie de communication

I. Attributions initiales des États en matière de voies de communication

Depuis la Paix de Fexhe (1316), le pouvoir édictal est partagé entre le Prince-Évêque et les ordres, qui deviennent par la suite les États (Noble, Primaire et Tiers)³⁹¹. Le souverain liégeois se retrouve de plus en plus entravé par ces derniers, notamment parce qu'il ne peut plus conclure d'alliance ou déclarer de guerre sans leur approbation³⁹². Au fil des siècles, les États élargissent leur domaine de compétence et s'ingèrent dans la justice mais surtout dans la fiscalité puisque ce sont eux qui gèrent, au XVIII^{ème} siècle, la quantité et la durée de l'impôt et notamment toutes les questions relatives au soixantième, principale rentrée pécuniaire liégeoise³⁹³. En d'autres termes, ce sont les maîtres du domaine économique. Leur contrôle de la fiscalité s'exerce non seulement dans la collecte mais aussi plus en aval, c'est-à-dire dans la répartition des fonds ainsi récupérés. Tout naturellement donc, les travaux publics, parmi lesquels on retrouve les digues et les nouvelles chaussées, sont de leur ressort³⁹⁴.

Avant de passer à l'évolution du pouvoir des États, attardons-nous encore un peu sur la nature des chaussées avec une interrogation : comment se fait-il que les États se retrouvent d'un coup à exercer leur pouvoir sur les voies de communication terrestres alors que jusqu'alors, il s'agissait d'une prérogative princière³⁹⁵? Une réponse probable se situe dans un changement de la nature de la voie de communication. Lorsque Maximilien-Henri de Bavière concrétise en 1665 l'ouverture du chemin neuf, il s'agit certes d'une voie commerciale, mais qui possède joue un rôle militaire (certes tacite, car si Liège accepte la construction d'une voie militaire favorable aux Français, elle se place en porte-à-faux vis-à-vis de sa neutralité mais aussi par rapport à l'Empire) et par conséquent, d'un ouvrage

³⁹⁰ Cf. troisième partie.

³⁹¹ HANSOTTE G., *Les institutions politiques et judiciaires la Principauté...*, Op. Cit., p. 130.

³⁹² *Ibidem*.

³⁹³ *Idem*, p. 131 ; Cf. définition du soixantième à la note n°23.

³⁹⁴ TOUSSAINT E., « États », in DUBOIS S., DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Les institutions publiques de la Principauté de Liège*, t. I., Op. Cit., p. 242 ; HANSOTTE G., *Les institutions politiques et judiciaires la Principauté...*, Op. Cit., p. 131.

³⁹⁵ HANSOTTE G., *Les institutions politiques et judiciaires la Principauté...*, Op. Cit., p. 75.

similaire aux forteresses, dont l'érection dépend du Prince et l'entretien des États³⁹⁶. En revanche, dès l'ouverture du chantier de la première chaussée du XVIII^{ème} siècle, il appert clairement que la priorité est désormais de construire des routes commerciales publiques « imposées » (grâce à des barrières), dont l'érection dépend des États. Ce glissement de la nature conférée aux voies de communication pourrait expliquer comment les États ont entamé leur prise de pouvoir sur le monde routier. Une fois acquise, cette souveraineté routière attestée par le lancement de grands travaux, se développe, concentre de nouveaux pouvoirs, mute et pour sortir des impasses, se donne des perspectives.

Précisons d'emblée que la séparation entre le « développement », la « concentration », la « mutation » et les « perspectives » répond à un besoin de clarté. En conséquence, la frontière entre ces différentes notions s'avère poreuse et si un élément est abordé dans l'une des sous-parties suivantes, cela ne veut pas forcément signifier qu'il n'a pas également sa place dans une autre.

II. Besoin de développement

À la suite de la naissance d'un projet de réseau de chaussées dans la Principauté de Liège (1712), apparaissent, tout au long du XVIII^{ème} siècle, des règlements qui établissent les règles à suivre sur ces nouvelles voies de communication terrestres. Ces règlements, promulgués par le Prince-Évêque généralement sur demande des États profitant de l'instabilité politique provoquée par la vacance du pouvoir et l'instauration du Conseil Impérial, ont pour but de codifier la construction, l'usage ou l'entretien des chaussées³⁹⁷. Ils représentent un des moyens utilisables pour observer le développement de la machine administrative liée au monde routier liégeois.

Administration routière ou administration des routes ?

Tout comme dans le Duché de Luxembourg et dans les autres territoires « belges », ce sont les États qui se trouvent à la tête du monde routier³⁹⁸. Ceux-ci exercent leur autorité à travers les journées d'État lors desquelles sont décrétés et élaborés les grands projets routiers, les réformes et les règlements à soumettre au Prince-Évêque. La députation

³⁹⁶ DEMOULIN B., « Évêque et Prince aux Temps Modernes », *Op. Cit.*, p. 152.

³⁹⁷ Cf. première partie, point 1.C.I.

³⁹⁸ GÉNICOT L., *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, Office de publicité, 1948, p. 15 ; THEWES G., *Route et administration...*, *Op. Cit.*, p. 36-38.

permanente (formée de représentants des trois États), quant à elle, suit à raison de trois fois la semaine, l'avancement des travaux et répond aux demandes ainsi qu'aux plaintes des particuliers, tout en se chargeant des adjudications relatives aux travaux décidés lors des journées d'État³⁹⁹. Cette organisation pourrait laisser entendre qu'il existait à Liège une administration comparable à celle des Ponts et Chaussées dès l'aube du XVIII^{ème} siècle. Dans les faits, il semble qu'il soit plus cohérent de parler « d'administration des routes » jusque dans les années 1750-1770 (phase de « stabilisation » des institutions liégeoises après une phase de « construction » ou de « création », entre 1712 et ca. 1750) moment à partir duquel on a suffisamment développé le monde routier (publication de règlements sur l'entretien et la construction des chaussées ou encore, augmentation du personnel) pour qu'il forme une véritable « branche de l'administration »⁴⁰⁰.

Le développement des règles : protections de la chaussée

Le coût de développement d'une chaussée étant immense par rapport à celui de l'aménagement d'un chemin, il est tout naturel que les États cherchent à les protéger et ce, dès leur mise en place. Parmi les règlements « fondateurs », on en retrouve un, daté de 1725 (inspiré d'un texte du 28 janvier 1712⁴⁰¹), particulièrement important car il sera sans cesse republié et actualisé jusqu'à la fin de l'Ancien Régime :

« Nous défendons à toutes personnes, de faire aucuns dommages, ni innovation à cet égard, signamment de couper, casser, arracher ou secouer aucuns desdits arbres ou plansons, de couper les oziers qui sont à côté des terrepleins, ou les faire pâturer, ni même l'herbe qui est sur les talus, de tirer sable, houille, arjille, ni aucune autre espèce de terre, ou charbons dedans, ou sous les chaussées, terrepleins et autres ouvrages adjacens, de boucher les rigolles, et canaux servans à la décharge des eaux, sous prétexte d'avoir un accès plus facil à leurs biens ou maisons, ou d'occuper les terrepleins par trigus, fumiers, cendres, pierres, bois, ou autres choses, beaucoup moins d'empieter sur lesdits terrepleins, fossez ou autres fonds achetez par l'État pour l'usage des chaussées [...] »⁴⁰²

Ce que l'on constate d'emblée dans ce document, c'est son aspect complet quant aux différentes défenses faites aux particuliers. Ce règlement de « police routière », demandé par les États, définit en quelque sorte tous les éléments composant la chaussée. Ainsi, les

³⁹⁹ La gestion des affaires routières par une députation permanente est également observable dans le Duché du Luxembourg ; THEWES G., *Route et administration...*, Op. Cit., p. 36-38 ; DUBOIS S., « Jointes des comis et députés du Prince et des États », in DUBOIS S., DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Les institutions...*, Op. Cit., p.285.

⁴⁰⁰ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, ÉTATS, *Messeigneurs ayant entendu...*, 2 janvier 1788.

⁴⁰¹ CONSEIL IMPÉRIAL, *Son excellence...*, Liège, J. Bertrand, 28 janvier 1712.

⁴⁰² A.E.L., *États*, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777*, DE BERGHES G.-L., *Les députez de nos États voulans prévenir tous dommage qu'on pourroit faire sur les chaussées...*, 6 décembre 1725 ; DE BERGHES G.-L., *Son altesse...*, Liège, Veuve Procureur, 6 décembre 1725.

arbres, les fossés, les terrepleins, les gazons et bien évidemment le tronçon pavé, font partie intégrante de ces voies de communication terrestres et appartiennent, par conséquent, à l'État. Avec le temps, apparaissent de nouvelles « contraintes » pour les particuliers, obligation d'ébrancher leurs arbres penchant sur les chaussées, obligation de tailler les haies à maximum quatre pieds de hauteur, ...⁴⁰³. L'administration des routes liégeoises étant « nouvelle », elle doit parfois effectuer une marche arrière. Par exemple, au sujet des haies, suite aux plaintes de la population et du chapitre cathédral estimant que les possesseurs de fonds jouxtant les chemins « en auraient assez fait en coupant perpendiculairement les haies et en les ébranchant »⁴⁰⁴, le Prince-Évêque Jean-Théodore de Bavière abandonne la hauteur de quatre pieds au profit d'une simple taille perpendiculaire à la chaussée avant que son successeur, Charles-Nicolas d'Oultremont, ne renoue avec la hauteur maximale de quatre à cinq pieds⁴⁰⁵. Cette volonté de publier des règlements généraux, ayant trait les comportements défendus quant à la circulation sur les chaussées se manifeste également du côté bruxellois et présente les mêmes caractéristiques⁴⁰⁶.

Le développement des règles : le cas des barrières

Autre exemple de développement : les règlements des barrières, c'est-à-dire l'endroit où sont collectés les droits d'usage de la chaussée. La première d'entre elles fut probablement placée en 1713, à Ivoz, au pied de la côte de Neuville, sur la chaussée du Condroz⁴⁰⁷. Le règlement attaché à cette dernière ne comporte que cinq points dont un seul en lien direct avec le maintien de la chaussée : « n°3 Quiconque trainera aucuns bois, pierres, fers, ou autre matières qui pourront offenser, ou endommager le pavé, tombera en l'amende de trois florins d'or »⁴⁰⁸. Joseph-Clément de Bavière ajoute, en 1721, sept points de règlement supplémentaires, parmi lesquels on retrouve une obligation, pour les « circulants », d'emprunter la chaussée s'ils se trouvent dans un certain rayon autour d'elle (allant de pair

⁴⁰³ DE BAVIÈRE J.-T., *Notre intention sérieuse...*, Liège, Kints, 27 novembre 1752.

⁴⁰⁴ POLAIN M.-L., *Recueil des ordonnances de la Principauté de Liège, troisième série 1684-1794*, vol. 2, Bruxelles, Devroye, 1860, p. 239.

⁴⁰⁵ DE BAVIÈRE J.-T., *réfléchissant que les haies...*, Liège, Kint, 21 décembre 1752 ; OULTREMONT C.-N., *Son altesse sur les plaintes lui portées que les édits et mandements...*, Liège, Plomteux C., 25 avril 1771.

⁴⁰⁶ A.E.L., États, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, DE HABSBOURG M.-T., *Règlement de sa Majesté...*, 21 décembre 1769.

⁴⁰⁷ CONSEIL IMPÉRIAL, *Les trois états de ce pays...*, Liège, De Milst, 16 décembre 1713.

⁴⁰⁸ *Ibidem*.

avec une fermeture des chemins offrant le même itinéraire que la chaussée⁴⁰⁹) et une interdiction de circuler pendant les six premiers jours de dégel, le tout afin d'augmenter les bénéfices des perceptions et dans le but de maintenir le pavé dans le meilleur état possible⁴¹⁰. Avec l'arrivée de Georges Louis de Berghes et la mise en place de nouvelles barrières en 1725, on constate dix-neuf points de règlement et l'ajout d'une limitation de poids pour les charrettes circulant sur la chaussée⁴¹¹. Deux ans plus tard, on atteint le maximum de points avec un règlement qui en comporte pas moins de vingt-et-un⁴¹². L'augmentation soudaine du nombre de règles sous Georges-Louis De Berghes peut probablement s'expliquer en raison de la formation de ce dernier : homme de chiffres, il occupe le poste de président de la chambre des comptes ce qui lui permet assurément d'observer les effets positifs et négatifs de l'entrée du phénomène chaussée dans les comptes liégeois⁴¹³. Ces règlements de barrière sont presque toujours cumulatifs (ils reprennent les différents points des règlements précédents, en modifiant parfois l'ordre dans lequel ces derniers sont présentés) et divisés en différentes parties, en plus de celle consacrée aux tarifs : Premièrement, on retrouve systématiquement un rappel selon lequel les États et leurs députés, restent les seules personnes compétentes pour d'éventuels problèmes liés aux chaussées, à l'exclusion de la justice. Deuxièmement, une série de mesures ayant trait au maintien du pavé que nous avons déjà évoqué. Troisièmement, des obligations financières (obligation d'emprunter la chaussée et de s'acquitter des droits de passage) ou des exemptions (ex. les habitants de Neuville sont exemptés de payer la barrière placée à l'entrée de leur village⁴¹⁴). Quatrièmement, les amendes en cas de non respect de toutes les conditions précédemment citées. Si toutes ces mesures ont pour but de contraindre ceux que l'on peut qualifier « d'usagers de la chaussée » ou « circulants », il y a également des règlements destinés plus directement au monde routier, c'est-à-dire aux repreneurs des barrières, aux entrepreneurs, aux ouvriers ou encore aux arpenteurs.

⁴⁰⁹ *Liste chronologique des édits et ordonnances de la Principauté de Liège*, Bruxelles, F. Gobbaerts, 1873, p. 110-111 ; A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, États, Messieurs voulant faciliter et avancer la vente des vieux chemins qui sont rendus inutiles le long et aux deux côtes des nouvelles chaussées..., le 4 décembre 1725 ; ARBELLOT G., « La grande mutation... », *Op. Cit.*, p. 769-770.

⁴¹⁰ DE BAVIERE J.-C., *Les députés de nos États...*, Liège, Procureur, 27 février 1721.

⁴¹¹ DE BERGHES G.-L., *Les commis et députés de nos états...*, Liège, Procureur, 13 septembre 1725.

⁴¹² DE BERGHES G.-L., *Les commis et députés de nos états...*, Liège, Procureur, 11 septembre 1727.

⁴¹³ GERARD E., « La politique extérieure de Georges-Louis de Berghes », in *A.H.L.*, t. XXII (2002), p. 147-149.

⁴¹⁴ CONSEIL IMPÉRIAL, *Les trois états de ce pays...*, Liège, De Milst, 16 décembre 1713.

Le développement des règles : le monde routier

Parallèlement aux codes de la chaussée, se développent des règlements pour les repreneurs des barrières (c'est-à-dire ceux qui ont acheté une barrière pour un certain nombre d'années, parfois moyennant la réparation de la chaussée). Le premier que nous avons retrouvé est daté de 1717 et correspond, en réalité, à des « conditions », soit un cahier des charges que l'entrepreneur doit suivre pour la construction de la Chaussée de Saint-Trond⁴¹⁵. Si ces « conditions » sont « particulières », destinées à la seule construction de la route désignée, certains éléments, plus généraux, comme la présence d'une hiérarchie dans le monde routier peuvent être repérés. Ainsi, par exemple, l'entrepreneur, qui a par ailleurs l'obligation d'avoir avec lui les conditions de sa reprise, est-il entièrement aux ordres des États et de leur(s) ingénieur(s), ce qui lui octroie « uniquement » la tâche de guider ses ouvriers et lui enlève toute décision technique⁴¹⁶. Au fur et à mesure du temps, barrières, entrepreneurs et réparations sont de plus en plus liés et probablement pour des raisons de simplicité, en 1767, Charles-Nicolas d'Oultremont publie un document à la fois cumulatif, novateur, conséquent et sans antécédent : *Conditions générales pour le rendage des barrières des États du pays de Liège et comté de Looz*⁴¹⁷. Ce vaste règlement de quarante-trois points est divisé en différentes sous-catégories encadrant et précisant les conditions de la reprise (ex. obligation de se conformer aux conditions de sa reprise ou encore refus catégorique des États de la moindre excuse pouvant justifier un travail non-achevé), les dimensions des pierres et la qualité des matériaux à utiliser, les modalités à observer lors des visites des agents des États, les personnes non assujetties au droit de passage (Prince, Ambassadeur, Troupes, ...) et les individus exclus du rendage (ex. toute personne en procès avec les États). Il faut insister sur le fait qu'un règlement de cette ampleur n'a pas pour seule vocation d'encadrer les « repreneurs », il représente un témoignage qui nous livre la volonté des États d'uniformiser l'organisation, à la fois de leur administration et de leur réseau routier, en soumettant les acteurs ayant un rôle dans ce dernier, à des règles identiques, valables pour toutes les chaussées de la Principauté.

⁴¹⁵ ÉTATS (COMMIS), *Messeigneurs ordonnent que les conditions...*, Liège, J.-F. De Milst, 22 mars 1717.

⁴¹⁶ *Ibidem* ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Kints, 15 mai 1765.

⁴¹⁷ *Conditions générales pour le rendage des barrières des États du Pays de Liège et Comté de Looz*, Liège, Plomteux, 24 janvier 1767.

En définitive, s'il y avait une seule notion à retenir de cette sous-partie, ce serait la suivante : parallèlement à l'effort d'équipement matériel des États de Liège concrétisé par la construction de chaussée, il y a un véritable développement institutionnel destiné à répondre aux nouvelles plaintes et besoins de ces nouvelles voies de communication terrestres. Si les chaussées sont toutes différentes, ne fût-ce que par le relief qu'elles traversent, il faut remarquer une tendance à la généralisation dans les règlements (ce qui n'empêche pas un maintien des spécificités de chaque chaussée), que les États veulent de plus en plus compatible avec toutes les situations, l'exemple le plus frappant étant les conditions générales de 1767⁴¹⁸. Enfin, on doit souligner que les premiers règlements qui se développent sont ceux destinés « au public » et qu'il faut un peu plus de temps pour que ceux destinés aux entrepreneurs ne se généralisent, dépassant ainsi les simples conditions établies dans un cahier des charges propre à une seule chaussée, voire à un seul segment de ces dernières.

III. Besoin de concentration

Afin de mener à bien leur politique routière et la rendre utile pour le bien du Pays, les États de Liège semblent ressentir la nécessité de contrôler les tenants et les aboutissants du monde routier. Cette prise de pouvoir s'amorce, nous l'avons vu, dès 1712 et est observable dans le premier article du premier règlement de barrière daté de 1713 qui précise :

« Arrivant quelque difficulté dans la levée du présent péage, l'État s'en réserve la connoissance, et à ses députés privativement à tous juges, comme il se réserve aussi des points ultérieurs de règlement »⁴¹⁹

Non seulement les États deviennent les seuls à ériger des chaussées (ou, dans le cas déjà évoqué de la Branche Planchar, la seule autorité habilitée à autoriser ou refuser la construction d'une chaussée⁴²⁰) mais désormais, toute difficulté relative aux barrières ou toute plainte à ce sujet, doit obligatoirement trouver une issue, qu'elle soit favorable ou défavorable, à travers les États et leurs députés. Cette disposition particulière est apposée sur chaque règlement de barrière jusqu'à la fin de l'Ancien Régime.

⁴¹⁸ *Ibidem*.

⁴¹⁹ CONSEIL IMPÉRIAL, *Les trois états de ce pays...*, Liège, De Milst, 16 décembre 1713.

⁴²⁰ On peut citer en exemple un recès des États, daté du 1 février 1753, par lequel ces derniers refusent à la ville de Couvain, une route qui « tire sur la Sambre » : A.E.L., *États*, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTATS, *Messeigneurs aiant veu la supplique leur présentée...*, le 1^{er} février 1753.

Si les États contrôlent pleinement les barrières, ils doivent encore subir, à travers la justice ordinaire, les attaques de ceux qui pâtissent des dégâts (principalement causés par le ruissèlement des eaux ou parfois liés à de mauvais calculs de pente, comme dans le cas de la fontaine de Herstal⁴²¹) consécutifs à la construction des chaussées. À la suite de l'intensification des travaux routiers au sortir de la guerre de succession d'Autriche (1740-1748), les États doivent faire face à une recrudescence logique de plaintes liées aux chaussées et c'est pourquoi ils soumettent au Prince-Évêque Jean Théodore de Bavière un projet de règlement sur les constructions routières :

« Aiant vu les recès unanimes de nos États, en dates respectives du 28 et 30 janvier, 3 février dernier et du 12 du courant, à l'occasion des préjudices et frais considérables qui résultent des procédures qu'on leur suscite pardevant les juges ordinaires, sous prétexte de dommages et dégâts que les particuliers prétendent leur être occasionnés par la construction des chaussées et autres ouvrages qui se font pour l'avantage et l'intérêt public, déclarons et statuons, en conformité des dits recès, que toutes questions concernant les chaussées, canaux, aqueducs, chemins et autres ouvrages publics, de même que tout ce qui peut en résulter, tant construits qu'à construire au futur par nos États (après que les fonds auront été acquis par Édictionale, estimation et autres formalités reprises aux mandements du 4 mars 1717 et 30 octobre 1735) seront entièrement à la connoissance et décision de nos commis et députés des États, comme en matière d'impôts, **à l'exclusion des juges ordinaires et extraordinaires, à qui par les présentes nous ôtons toute juridiction** à cet égard, le bénéfice de révision sauf aux trois corps des États »⁴²²

Par ce texte fort, le Prince-Évêque donne la main aux États sur ce que l'on peut nommer la « justice des chaussées », au détriment de la justice ordinaire qui ne manque pas de formuler des plaintes, bien qu'ils acceptent le règlement⁴²³. Ce placard précise qu'il concerne à la fois les chaussées établies mais aussi celles à venir, inscrivant de cette façon dans le temps, le pouvoir des États sur les nouvelles voies de communication terrestres.

IV. Besoin de mutation

Dès la fin de la guerre de Sept Ans (1756-1763), le processus de concentration semble peu à peu laisser la place à un processus de mutation. Ce dernier ne répond pas tant à une volonté manifeste des États qu'à une nécessité commerciale et routière puisque les chemins et chaussées de la Principauté sont, dans les années 1760, « impraticables mais même

⁴²¹ A.E.L., *États*, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, Suppliques des bourgeois de Herstal et environs*, 18 avril 1758.

⁴²² DE BAVIÈRE J.T., *Aiant vu les recès unanimes...*, Liège, Kints, 20 juillet 1752.

⁴²³ POLAIN M.-L., *Recueil des ordonnances de la Principauté de Liège, troisième série 1684-1794*, vol. 2, Bruxelles, Devroye, 1860, p. 217.

presqu'irréparables »⁴²⁴. En conséquence, les États, aidés par leur nouvel ingénieur Thomassin, lancent plusieurs réformes du monde routier, notamment sur le sujet délicat de l'entretien.

Claude-Louis Thomassin (1742-1785)

Nous avons déjà croisé Thomassin précédemment, mais nous ne l'avons encore que trop peu présenté. S'il est l'un des acteurs les plus importants du monde routier liégeois de la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, il n'a pas été repéré, et donc étudié, par les auteurs des différentes publications concernant les chaussées liégeoises⁴²⁵. Précisons cependant qu'il s'agit ici de Thomassin Père et non de Thomassin fils (1768-1825)⁴²⁶, bien mieux connu, notamment en raison de son *Mémoire statistique* qui offre un véritable panorama multithématique du département de l'Ourthe⁴²⁷.

La majorité des informations dont nous disposons à l'égard de Thomassin Père sont livrées par les documents relatifs à son procès, lié à un mauvais travail et à une altercation avec le tréfoncier de Wasseige, tenu de 1780 à 1781⁴²⁸. Cette altercation a pour origine une absence de l'ingénieur sur le chantier de l'aplanissement d'Ivoz lors d'une visite du tréfoncier. Ce dernier décide de se rendre au domicile de Thomassin qui lui ouvre sa porte, ne le reconnaît pas et s'empresse de tutoyer vivement le tréfoncier qui le tirait de son sommeil, suscitant

⁴²⁴ A.E.L., *États*, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTATS, *Messeigneurs considèrent...*, 3 mai 1764.

⁴²⁵ On retrouve sa présence dans deux articles : MACOURS F., « L'enseignement technique à Liège au XVIII^{ème} siècle », in *B.I.A.L.*, t. LXIX (1952), p. 166-169 ; GAIER C., « Joindre la Meuse à l'Escaut : un projet liégeois de 1801-deuxième partie », in *Bulletin du patrimoine industriel Wallonie-Bruxelles*, n°61 (2005), p. 6-8 ; Le nom de « Thomassin » apparaît dans une édition des lettres de Velbruck. On apprend que Thomassin est en charge de la mise en place d'un « bac » à « l'île Mondrin », sur la chaussée de France, peu après Blaimont. Ce « bac » constitue le centre d'une discorde entre le Prince-Évêque et Jacques de Heusy, car ce dernier affirmait détenir les droits sur le bac étant donné son statut de seigneur d'Agimont et de Heer (terres sur lesquelles on décide la mise en place du « bac ») ; JOZIC D., *Lettres de François-Charles de Velbrück*, t. I, *Op. Cit.*, p. 246 ; p. 260-265.

⁴²⁶ Grâce à une notice de la Biographie Nationale, nous apprenons que Claude-Louis Thomassin est arrivé à Liège en 1775 avec son jeune fils Louis-François qui était âgé d'à peine sept ans ; BERGMANS P., « Thomassin, Louis-François », in *Biographie Nationale*, vol. 25, Bruxelles, Bruylant, 1932, col 408-409.

⁴²⁷ THOMASSIN L.-F., *Mémoire statistique du département de l'Ourte*, Liège, Grandmont-Donders, 1879, [1806].

⁴²⁸ La plupart des documents cités proviennent du « fond réduit » suivant : A.E.L., *États*, 2628, *C. L. Thomassin* ; Le tréfoncier Étienne-Joseph de Wasseige (1739-1799) est chanoine du chapitre de Saint-Lambert, ministre plénipotentiaire de Velbruck et Hoensbroeck, il acquiert de plus en plus de crédits dans la Principauté et d'influence au sein du chapitre au fur et à mesure des années 1780 et apparaît comme l'administrateur désigné par Vienne pour gérer l'évêché à la suite des troubles révolutionnaires ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, *Op. Cit.*, p. 427-431 ; MERTENS L., *La carrière politique liégeoise...*, *Op. Cit.*, p. 104 ; SIMON C., *À l'ombre du pouvoir des princes-évêques : les officiers du bord de Meuse*, mémoire, Université de Liège, [inédit], 2017, p. 235.

ainsi le courroux d'Étienne-Joseph de Wasseige⁴²⁹. Dernière cet incident mineur mais responsable de la « chute de Thomassin », il faut également voir une querelle entre faction : D'une part, le principal défenseur de l'ingénieur est le Baron de Haxhe⁴³⁰, favorable au français, d'autre part, ses détracteurs sont Pierre Ancion et le Tréfoncier de Wasseige, deux membres de la faction autrichienne ne voyant par conséquent pas d'un bon œil la concrétisation de la chaussée de France dont Thomassin dirige l'avancée⁴³¹.

La première question que l'on peut se poser concerne sa formation. Son plus fidèle défenseur et protecteur, le Baron de Haxhe, détaille cette dernière pour répondre à l'insulte que Pierre Ancion adresse à Thomassin en disant qu'il n'est « qu'un mathématicien »⁴³² :

« Thomassin ne se point donné ici comme un maître mathématicien, mais bien comme ingénieur, envoyé par feu monsieurs de Ramsault chevalier de l'ordre roÿal militaire de saint louis brigadier des armées du roÿ directeur et commandant en chef des écoles du génie, lieutenant pour le roÿ, lequel /si comme il conste par les lettres qu'il at adressé a mr le conseiller Plomteux/ n'at envoyé le dit Thomassin que après avoir reconnu la capacité, tant par les mémoires qu'il at produit à l'académie royale des sciences que à la pratique qu'il a exercé pendant huit mois à Mézières tant/quant à la construction des ouvrages que ces dessins ont levée des plans, dont il tenait la teste d'une sale d'élèves, ce qui prouve aussi que la capacité de Thomassin était reconnue à Paris et à Mézières avant même qu'il n'engage ses sciences dans ces doux lieux»⁴³³

Dans cet extrait, on apprend que Thomassin est un ingénieur militaire, employé par les États à des fins civiles, recommandé par le directeur du Génie « Monsieur de Ramsault »⁴³⁴ et formé aux écoles de Paris et de Mézières, cette dernière étant considérée comme « la plus scientifique des écoles techniques françaises du XVIIIème siècle » par le spécialiste des

⁴²⁹ A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, *Attitude de Thomassin envers le tréfoncier de Wasseige*, 12 octobre 1780.

⁴³⁰ Le Baron Ferdinand-Conrad de Haxhe de Hamal (1715-1793) est un envoyé liégeois en France (1766), familier du monde routier, il est proche de la France ce qui explique probablement pourquoi c'est lui qui prend la défense de Thomassin ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions aux ambassadeurs...*, *Op. Cit.*, p. 338 ; p. 456 ; MISSON J.-S., *Politique extérieure de Charles-Nicolas d'Oultremont...*, p. 51.

⁴³¹ Le tréfoncier Étienne-Joseph de Wasseige (1739-1799) est chanoine du chapitre de Saint-Lambert, ministre plénipotentiaire de Velbruck et Hoensbroeck, il acquiert de plus en plus de crédits dans la Principauté et d'influence au sein du chapitre au fur et à mesure des années 1780 et apparaît comme l'administrateur désigné par Vienne pour gérer l'évêché à la suite des troubles révolutionnaires ; DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, *Op. Cit.*, p. 427-431 ; MERTENS L., *La carrière politique liégeoise...*, *Op. Cit.*, p. 104 ; SIMON C., *À l'ombre du pouvoir des princes-évêques : les officiers du bord de Meuse*, mémoire, Université de Liège, [inédit], 2017, p. 235.

⁴³² A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, ANCION P., *Information justificative...*, *Op. Cit.*

⁴³³ BARON DE HAXHE, *Mémoire du Baron de Haxhe en réplique à celui de Monsieur d'Ancion touchant l'ingénieur Thomassin*, mars 1781.

⁴³⁴ Ramsault De Raucourt est le second directeur de l'école du génie de Mézières, il occupe ce poste de 1763 à 1776 ; PICON A., *L'invention de l'ingénieur moderne*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1992, p. 224.

ingénieurs du siècle des lumières Antoine Picon⁴³⁵. Mais comment un ingénieur français a-t-il pu être mis en relation avec Liège au-delà de lettres de recommandation ? Permettons-nous une hypothèse. Un personnage agit comme un pont entre Liège et le Génie français : Claude Étienne Darget, Ministre du Prince de Liège à partir de 1773 et également garde des archives de l'École royale militaire de 1753 à 1768⁴³⁶. Dès lors, il n'est pas impossible que l'arrivée de Thomassin à Liège doive beaucoup à ce Ministre, proche de Velbrück mais, pour confirmer cette supposition, il nous faudrait une preuve qui jusqu'à présent, n'a pas encore été découverte.

Quant à l'histoire liégeoise de Thomassin, elle semble débiter vers juin 1775 et est consécutive au traité des limites de 1772 (dont certaines modalités sont précisées en 1774) qui prévoyait, parmi les articles qui le composent, une relance des travaux sur la chaussée de France⁴³⁷ :

« Quand on a fait venir Thomassin de la France, l'intention était de l'employer à donner des moyens efficaces et avantageux pour la construction de la route de France et de le mettre ainsi que l'on a fait pour diriger les opérations, ce qu'il a très bien exécuté dans les parties qu'il a traitées, les résolutions n'étant point entièrement décidées pour la délinéation de ladite route, en attendant quelle fut déterminée, la grande capacité de Thomassin étant connue, fut le motif qui engageait la députation à le faire surveiller à la réparations de toutes les chaussées du pays dont l'entretien incombait à l'état »⁴³⁸

Ainsi, Thomassin est appelé par les États de Liège pour gérer la construction de ce qui était la chaussée du Condroz mais qui porte désormais le nom de chaussée de France. Les États, profitant certainement de la présence d'un ingénieur étranger (puisqu'il n'y a pas d'établissement de formation pour ingénieur à Liège à cette époque), décident finalement de confier à sa science toutes les chaussées du Pays de Liège, le promouvant ingénieur en chef. Arrivé à la tête du monde routier Liégeois, il propose aux États de nombreuses

⁴³⁵ PICON A., *L'invention de l'ingénieur moderne...*, Op. Cit., p. 221 ; L'article que nous avons trouvé le plus clair sur le sujet est celui de BOULESTEIX P., « Ancêtre peu connue de l'École polytechnique, l'École royale du Génie de Mézières et sa belle descendance 1748-1794 », in *La jaune et le rouge*, n°553 (2000), p. 21-28.

⁴³⁶ Claude-Étienne Darget est un diplomate français qui commence sa carrière en 1739 pour le compte du royaume qui l'a vu naître, après avoir été envoyé à Berlin en 1755, il revient à Paris car il désire le poste de ministre liégeois auprès du Roi. Nommé résident liégeois en 1768 sous Charles-Nicolas d'Oultremont, il pleinement au service de Velbruck cinq ans plus tard, le 29 juin 1773 ; DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 430 ; MISSON J.-S., *Politique extérieure de Charles-Nicolas d'Oultremont...*, p. 89 ; JOZIC D., *Lettres de François-Charles...*, t. 1, p. 5-13.

⁴³⁷ Dans un document daté du 25 avril 1781 où Thomassin tente de se défendre des accusations qui lui sont portées, il précise que cela fait cinq ans dix mois qu'il travaille pour le compte des États, ce qui nous amène aux environs de juin 1775 pour son entrée en fonction : A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, 1776-1781, THOMASSIN, *Supplique très humble pour Thomassin...*, le 25 avril 1781 ; cf. première partie, point 1.C.II.

⁴³⁸ A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, 1776-1781, BARON DE HAXHE, *Mémoire du Baron de Haxhe en réplique à celui de Monsieur d'Ancion touchant l'ingénieur Thomassin*, 17 mars 1781.

réformes touchant tantôt les carrières, tantôt les paveurs, et se lance dans l'intensification de la rationalisation du réseau routier liégeois, en fournissant aux États quantité de rapports généraux (touchant toutes les chaussées).

Les carrières, les paveurs et les chartiers

Nous avons choisi de présenter ici deux exemples de mutation particulièrement frappants : D'une part, ce qui pourrait correspondre aujourd'hui à une « nationalisation » des carrières de pavés, et d'autre part, une réforme particulièrement importante, concernant les paveurs ainsi que les chartiers.

Jusqu'alors, les entrepreneurs avaient pour obligation de se fournir en pavés dans des carrières agréées par les États, qui, dans certains cas, se chargeaient même du charriage des pierres⁴³⁹. Cependant, devant l'état déplorable des chaussées, dû au « trop d'économies que des entrepreneurs particuliers mettent dans leur réparation »⁴⁴⁰, les autorités liégeoises cherchent à diminuer les prix de construction, notamment en ce qui concerne les carrières :

« Il parroit expédient de s'approprier des carrières par la voie des Édictales dont l'exploitation se feroit pendant l'hiver »⁴⁴¹

On assiste ici à la fin d'un système et à l'exclusion des intermédiaires dans le processus d'entretien des chaussées pour réduire, hypothétiquement, le prix des réparations et des constructions de chaussées et assurer un approvisionnement régulier en matières premières. Ce projet de réforme se poursuit et s'attardent désormais sur les paveurs :

« Pour remplir complètement ce projet il seroit conséquent d'enclasser les paveurs et en faire une société à laquelle tous les ouvrages seroient attribués »⁴⁴²

Cette réforme, voulue par Thomassin, amorce un processus qui libère, peu à peu, les paveurs mais aussi les chartiers travaillant pour les États, de l'emprise des métiers. En effet, toujours dans la suite des idées véhiculées par ce projet, un incident avec les gouverneurs des métiers (notamment celui des Cherwiers⁴⁴³) vient pousser les États à demander au Prince-Évêque de légiférer clairement sur la liberté de travailler des États :

⁴³⁹ ÉTATS (COMMISS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 28 mai 1768.

⁴⁴⁰ A.E.L., *États*, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777*, ÉTATS, *Messeigneurs aiant vu un projet d'une nouvelle administration...*, 8 juillet 1775.

⁴⁴¹ *Ibidem*.

⁴⁴² *Ibidem*.

⁴⁴³ Les cherwiers sont les opposants les plus virulents au système « des ouvriers d'État », il s'agit du bon métier des laboureurs, des agriculteurs et plus généralement de ceux qui travaillent la terre ou qui la creuse, depuis

« Messeigneurs aprennant par l'ingénieur Thomassin que les chartiers et paveurs qu'il a employé dans les réparations des différentes chaussées situées dans la banlieue de la cité on été inquiétés par les gouverneurs des métiers et ajournés pour les obliger à acquérir les métiers y relatifs, ont l'honneur de mettre en considération très humble à Son Altesse que ses États faisant réparer les chaussées par oeconomie, les chartiers et paveurs que l'on y occupe sont dans le cas du service public, dont les fraix multiplieraient infiniment en diminuant le concours des travailleurs, s'il étoit réservé aux chartiers et paveurs Bougeois, jouissant des métiers, d'y être seuls employés à l'exclusion des externes : à ces causes et pour le bien de l'administration établie, Messeigneurs supplient Son Altesse dans son Conseil Privé d'accorder l'octroi de dispense de métier aux chartiers et paveurs occupés aux réparations des chaussées »⁴⁴⁴

Le Prince-Évêque donne une réponse positive à cette requête immédiatement après sa formulation⁴⁴⁵. Précisons également que les États reconnaissent, de façon limpide, que leur réforme s'inspire de leurs voisins et qu'elle s'inscrit donc dans un courant de pensées dépassant le cadre géographique de la Principauté d'Empire :

« L'expérience passée nous a convaincu que les moiens suivis jusqu'à présent n'ont pas été si convenables qu'on se l'étoit imaginé, l'exemple de nos voisins qui ont embrassé l'administration sus mentionnée est un préjugé en faveur des vues que nous proposons aujourd'hui »⁴⁴⁶

Enfin, si les États, pour la survie de leurs chaussées, entament de nombreuses réformes, il faut préciser que toutes les carrières ne dépendent pas des autorités liégeoises. Ainsi d'un côté, on retrouve les « carrières de Messeigneurs » et de l'autre, des carrières appartenant à des particuliers, sur lesquelles la réforme n'exerce aucune influence⁴⁴⁷.

V. Besoin de perspectives

Si les États mutent, les difficultés financières de la fin des années 1780 et l'efficacité relative, sur le long terme, des réformes entreprises la décennie précédente, forcent les autorités liégeoises à déployer des perspectives d'avenir. La plupart de ces projets ne recevront pas l'approbation des autorités liégeoises, grippées par le manque de fonds et qui redoutent désormais les réformes coûteuses. S'il existe plusieurs projets de réforme intéressants, il en

1706, ils ont également le droit de mesurer les terres ; PONCELET E., *Les bons métiers de la cité de Liège*, Liège, Thier, 1900, p. 93.

⁴⁴⁴ A.E.L., États, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777*, ÉTATS (Commis), *En l'assemblée de messeigneurs les comis et députés de son altesse*, 19 juillet 1776 ; A.E.L., États, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777, Déclaration sur recès de l'état, comme quoi les chartiers et paveurs employés aux chaussées ne sont pas tenus, pour ce travail, des dits métiers*, 27 juillet 1776 ; le Prince accorde aux « livranciers de pierres » les mêmes libertés qu'aux paveurs et aux chartiers car ils sont dans le même cas de figure : *Liste chronologique des édits et ordonnances de la Principauté de Liège*, Bruxelles, F. Gobbaerts, 1873, p. 385-386.

⁴⁴⁵ *Liste chronologique des édits et ordonnances de la Principauté de Liège*, Bruxelles, F. Gobbaerts, 1873, p. 110-111.

⁴⁴⁶ Les voisins auxquels fait référence ce document sont les Français ; A.E.L., États, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777*, ÉTATS, *Messeigneurs aiant vu un projet d'une nouvelle administration...*, 8 juillet 1775.

⁴⁴⁷ ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 11 avril 1780.

est un qui surpasse les autres par son ampleur, son audace et sa clairvoyance : celui du tréfoncier Depaix⁴⁴⁸, datée de décembre 1787⁴⁴⁹. Dans ce document, il identifie dès son introduction une des causes de la perte des routes liégeoises :

« Depuis dix ans nous faisons la fatale expérience des défauts effrayants de cette forme d'administration ; lors nous gémissons des sommes énormes qu'absorbent nos chaussées ; les emprunts continuels que nous sommes obligés de faire doivent nous avertir, il est temps d'opposer des digues à ce torrent destructeurs [...] De toutes les parties d'administration dont les États sont chargés, une des plus importantes sans doute est celle des chaussées. **Cet objet très compliqué par sa nature, et que l'œil le plus exercé à peine à suivre dans l'immensité de ses détails, ne saurait être réduit à des principes trop simples et trop faciles à saisir [...]** Quelque attention, quelque suite qu'ils [les états] y aient mises, les routes n'ont pas été beaucoup meilleures, et la dépense a été effrayante »⁴⁵⁰

Avec ce commentaire plein de sagesse, ce sont la nature des chaussées et la complexité du monde routier qui sont pointés du doigt comme étant les responsables des échecs des réformes antérieures. Une fois ce constat effectué, l'auteur historicise, commente et analyse l'évolution de l'administration routière liégeoise pour arriver à une conclusion surprenante : il propose de revenir à l'administration du début du siècle, plus contrôlable et plus simple selon lui⁴⁵¹. Tant de chemin pour en arriver là, serions-nous tentés de dire. Dans les faits, il soumet aux États ceci :

« Il faut rendre l'entretien des chaussées par grandes parties, à des repreneurs dont l'intelligence et la solidité soient bien reconnues ; il faut en outre que le bail de leur reprise soit à long terme. Nous ne croions pas cependant que les revenus des barrières doivent y être annexés ; cet article doit faire un objet séparé, parce qu'il est toujours dangereux qu'un entrepreneur puisse se payer lui-même et par avance comme cela arriveroit s'il manioit les deniers de cette recette »⁴⁵²

L'exposition au rabais de grandes parties de chaussées pour une durée de dix ans, la séparation entre l'entretien et la perception du droit de barrière (la césure entre les deux semble en réalité déjà effective en 1768-1769⁴⁵³), le choix du repreneur motivé sur la réputation et plus seulement sur son prix, sont autant d'idées de réforme qui touchent à

⁴⁴⁸ L'abbé Hubert-Joseph De Paix (1743-1799) est une personnalité importante de la vie politique et scientifique liégeoise, chevalier du Saint-Empire, membre du Conseil Privé de 1772 à 1784, il est également membre de la loge maçonnique liégeoise de la *Parfaite Intelligence* ; SIMON C., *À l'ombre du pouvoir des princes-évêques : les officiers du bord de Meuse*, mémoire, Université de Liège, [inédit], 2017.

⁴⁴⁹ A.E.L., États, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, DEPAIX TRÉFONCIER, *Mémoire sur la manentution des chaussées*, Décembre 1787.

⁴⁵⁰ *Ibidem*.

⁴⁵¹ *Ibidem*.

⁴⁵² *Ibidem*.

⁴⁵³ A.E.L., États, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, LAMINNE L., *Projet de chaussée...*, 27 février 1768 ; A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTAT TIERS, *Messeigneurs ayant eu communication du recès de l'état primaire...*, 17 décembre 1768 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 19 septembre 1769.

l'organisation générale du monde routier. Mais l'auteur ne s'arrête pas là, puisqu'il propose une perspective d'avenir aux carrières de pavés des États : selon lui, on ne devrait plus exploiter les carrières tant que les routes ne sont pas réparées (les entrepreneurs devraient ainsi prendre les pavés ailleurs, ne « vidant » pas les réserves de l'État) pour ainsi pouvoir vendre les pavés de la Principauté à prix d'or, à leurs voisins dont le sous-sol est moins généreux en grès (comme c'est le cas des Provinces-Unies qui, à ce moment, se préparent justement à achever la jonction de Bois-le-Duc avec les Liégeois) et qui par conséquent, seront « forcés » d'acheter à Liège⁴⁵⁴. Cette mesure de « limitation de la production » vise également à épuiser les carrières étrangères (par exemple, celles du comté d'Esneux) tout en préservant celles du pays dont les pierres seront destinées, selon les propos du tréfoncier, non pas à la simple réparation, mais bien à la construction. Il propose également de renouveler les équipe d'inspecteurs (chargés de la surveillance des travaux et du comptage des pierres) pour lutter contre la corruption car « Dans le compte des pierres : par la connivence trop ordinaire de l'ouvrier fabriquant avec l'inspecteur qui les reçoit : huit mille passent souvent pour dix mille »⁴⁵⁵. Au sujet des travaux, le tréfoncier ne propose rien de moins que la suppression du système d'exposition à rabais, désormais « C'est la solidité, l'intelligence et la probité qui doivent emporter la balance »⁴⁵⁶. Ce sont donc des critères techniques et non financiers qui doivent être pris en compte lors de l'exposition aux rabais. Enfin, la dernière proposition du tréfoncier se veut pour le moins novatrice :

« Peut-être pour la parfaite exécution du plan que je viens de tracer, ou d'ailleurs pour affermir sur une base solide les avantages qui en résulteroient, l'administration des chaussées devrait devenir **l'affaire unique d'un comité établi à cet effet** que l'on composerait de deux membres de chaque corps qui ne changeroit point et qui s'assembleroit régulièrement une fois par semaine. L'attention des administrateurs pourrait alors être suivie, elle ne seroit jamais interrompue par des affaires étrangères et souvent importantes, qui font perdre de vue à la députation les détails des objets sans lesquels il ne peut exister d'oeconomie assurée »⁴⁵⁷

Ce que l'auteur propose aux États de créer, c'est une sorte de jointe permanente (assemblée composée d'un nombre variable de députés issus des trois ordres et dans certains cas, de membres du Conseil Privé⁴⁵⁸) qui, à la manière de l'administration des Ponts et Chaussées en France, n'aurait plus qu'une seule mission : veiller au maintien ainsi qu'au développement

⁴⁵⁴ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, DEPAIX TRÉFONCIER, *Mémoire...*, Op. Cit.

⁴⁵⁵ *Ibidem*.

⁴⁵⁶ *Ibidem*.

⁴⁵⁷ *Ibidem*.

⁴⁵⁸ DUBOIS S., « Jointes des comités et députés du Prince et des États », in DUBOIS S., DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Les institutions...*, Op. Cit., p.283.

du réseau routier, sans se soucier des affaires de natures très différentes qui sont présentées, de façon quasi journalière, aux députés des États. Cette proposition s'accorde parfaitement avec les conclusions de Sébastien Dubois, selon lesquelles on remarque, au siècle des Lumières, une augmentation du nombre de jointes ordinaires et extraordinaires avec comme caractéristique une plus grande technicité⁴⁵⁹. Malheureusement pour le tréfoncier Depaix, les États se contenteront de lui octroyer, en janvier 1788, une rétribution pécuniaire en remerciement de son intérêt pour le bien-être de la caisse des chaussées et par extension, de la caisse publique⁴⁶⁰.

En conclusion, les acteurs du monde routier liégeois et l'administration elle-même ont conscience des difficultés et de la complexité des affaires touchant aux chaussées, mais la peur des échecs passés et celle d'aggraver davantage le déficit des caisses, les empêchent de donner vie aux différentes perspectives qui leur sont présentées par de zélés députés. Parmi ces réformes, celle du tréfoncier Depaix est particulièrement intéressante au regard de son ampleur mais aussi parce qu'elle contribue à mettre en évidence tous les manquements des institutions liégeoises. Lorsque l'Ancien Régime chute en 1789, ces lacunes d'organisation disparaissent notamment avec l'arrivée des Pont et Chaussées qui permettra enfin aux routes des territoires de l'ancienne Principauté d'être entretenues et prolongées par une administration technicienne.

3. Les barrières : entre obstacle et nécessité

Nous avons synthétisé le développement du réseau routier liégeois, puis résumé l'organisation du monde routier. Dans les généralités, il nous reste à expliquer comment tout ce système est financé. Le soixantième⁴⁶¹ étant considéré comme extérieur au monde routier, les barrières, avec les amendes liées à leurs règlements, constituent la seule rentrée d'argent « directe » émanant des chaussées liégeoises. Dans cette sous-partie, nous tenterons de définir ces points de passage obligatoires, nous reviendrons brièvement sur leurs règles et nous dresserons un premier bilan de leur utilisation en Principauté de Liège.

⁴⁵⁹ *Idem*, p. 282.

⁴⁶⁰ A.E.L., États, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, États, Messieurs ayant entendu..., 2 janvier 1788.

⁴⁶¹ Nous effectuons une définition du soixantième à la note n°23.

A. Définition

La barrière désigne tout à la fois *l'objet* barrant la chaussée et le *lieu* de collecte ou de perception du Droit de Tolle. Ce dernier est un droit d'usage de la chaussée (impôt d'usage de la voie de communication, à la différence du soixantième, qui est un droit de transit), perçu au bénéfice direct ou indirect des États⁴⁶². Les barrières représentent un point de passage incontournable pour tout ce qui circule par voie terrestre (personnes et marchandises), non seulement sur la chaussée mais aussi sur ce que nous suggérons d'appeler « l'espace de la chaussée ». Ceci correspond à un « couloir » fictif d'une demi lieue de part et d'autre de la chaussée, dans laquelle toute personne circulant et n'ayant pas d'exemption, a l'obligation d'emprunter la voie de communication et de s'acquitter du droit de Tolle⁴⁶³. Cet « espace » existe également sur les chaussées des Pays-Bas autrichiens et dans le royaume de France, lieu probable de sa création⁴⁶⁴.

I. Historique

Les spécialistes du monde routier s'accordent à dire que les barrières (ou péages) sont des vestiges de prérogatives économiques seigneuriales, issues du Moyen-âge, que l'État centralisé et administrateur a peu à peu récupéré à son compte⁴⁶⁵. Ces péages constituent un lien entre l'État et le territoire qu'il administre car c'est à travers eux qu'il manifeste sa maîtrise de l'espace⁴⁶⁶. L'inconvénient principal réside dans le fait que ces barrières ralentissent les échanges et contribuent à l'augmentation du prix des marchandises (principalement celui des marchandises les plus lourdes, étant donné que le tarif s'exige sur la masse d'un chariot et en fonction du nombre de chevaux qui le tirent)⁴⁶⁷. Raison pour laquelle, en France tout comme dans le Duché de Luxembourg (dont le commerce de fer

⁴⁶² HANSOTTE G., *Les institutions politiques et judiciaires la Principauté...*, *Op. Cit.*, p. 145.

⁴⁶³ Cet « espace » est présent dès l'émergence du réseau routier moderne et perdure tout le XVIIIème siècle : DE BAVIÈRE J.-C., *Les États de ce pays ayant été d'avis...*, Liège, De Milst, 5 juin 1717 ; DE BERGHES G.-L., *Les commis et députés de nos états...*, Procureur, Liège, 13 septembre 1725 ; VELBRUCK F.-C., *Ayant vu le recès de nos commis et députés...*, Liège, Plomteux, 29 novembre 1783.

⁴⁶⁴ GÉNICOT L., « Étude sur la construction... », *Op. Cit.*, p. 521.

⁴⁶⁵ CONCHON A., *Des territoires du privilège à la formation d'un espace économique national : les métamorphoses du péage au XVIIIème siècle*, San Domenico, Badia Fiesolana, 2002, p. 2 (publication tirée de sa thèse : CONCHON A., *Le péage en France au XVIIIème siècle*, Thèse de doctorat, [inédit], Université de Paris I, 2000) ; ALEXANDRIEN F., « La construction et l'entretien des routes en Belgique... », *Op. Cit.*, p. 1-3.

⁴⁶⁶ CONCHON A., *Des territoires du privilège...*, *Op. Cit.*, p. 2.

⁴⁶⁷ *Idem*, p. 5 ; HANSOTTE G., *La métallurgie et le commerce international du fer...*, *Op. Cit.*, p. 130.

souffre des tarifs des barrières), dès 1759, on réfléchit à une politique de suppression qui ne se clôturera finalement pleinement que pendant la période révolutionnaire⁴⁶⁸.

À Liège, les barrières émergent directement après la genèse du projet routier de 1712, principalement pour rembourser les sommes de construction et d'entretien des nouvelles voies de communication⁴⁶⁹. Ces péages se développent au fur et à mesure que le réseau des chaussées se déploie et entraînent la création d'une nouvelle ligne dans les comptes des États⁴⁷⁰.

II. La collecte et la perception

Il existe deux façons pour effectuer la collecte à une barrière : la première consiste à placer cette dernière en collecte libre, c'est-à-dire qu'un agent des États se trouve sur place et collecte directement le droit de passage, qu'il reverse ensuite aux États. Cette méthode est peu usitée à Liège et concerne principalement les ponts, à l'image de celui de Visé⁴⁷¹. La seconde, consiste à vendre la perception à l'acheteur le plus offrant. Ce dernier, ayant spéculé sur le bénéfice potentiel de cette barrière, perçoit le droit de Tolle à la suite de son achat, en espérant ainsi rembourser ce qu'il a déjà déboursé. Cette méthode reste la plus répandue et est également utilisée dans le Duché du Luxembourg et le Duché de Brabant depuis l'aube du XVIII^{ème} siècle⁴⁷².

B. Les règlements de barrière et les exemptés

Dans une partie précédente, nous avons insisté sur le fait que les règlements liés aux barrières se développaient de façon particulièrement importante durant tout le XVIII^{ème} siècle, pour gagner en précision et devenir de la sorte des codes économiques, judiciaires et sociaux, puisqu'on y retrouve des mesures coercitives, contraignant la liberté naturelle de mouvement et encadrant la perception d'une forme d'impôt⁴⁷³. De manière à clôturer l'observation des règles relatives aux barrières, il nous reste à étudier les exemptions

⁴⁶⁸ PILI F., *Les chaussées dans le département...*, Op. Cit., p. 14 ; THEWES G., *Route et administration...*, Op. Cit., p. 122

⁴⁶⁹ CONSEIL IMPÉRIAL, *Les trois états de ce pays...*, Liège, De Milst, 16 décembre 1713.

⁴⁷⁰ DEMOULIN B., *Les finances d'un pays d'États aux marches de l'Empire, la Principauté de Liège (1688-1728)*, Bruxelles, Crédit Communal, 1986, p. 133-134.

⁴⁷¹ On apprend par les comptes des années 1776-1777, que les revenus du pont de Visé sont en collecte libre ; A.E.L., *États, 177, Comptes ordinaires 1776-1777*.

⁴⁷² THEWES G., *Route et administration...*, Op. Cit., p. 91.

⁴⁷³ Cf. première partie, point 2.B.II.

récurrentes. Dans le règlement du 24 janvier 1767, dont la présentation a déjà été effectuée, ainsi que dans les différents règlements de barrière que nous avons étudié, les exemptions du droit de Tolle sont octroyées soit en fonction des personnes (condition, leur lieu d'origine ou de résidence ou le type de chargement qu'elles véhiculent), soit en fonction d'une action nommée « travers »⁴⁷⁴.

I. Les exemptions : la condition, la provenance et le type de chargement

Un document de 1717 précise, dans la suite des réformes que Joseph-Clément met peu à peu en place pour limiter voire supprimer les exemptions d'impôts⁴⁷⁵ :

« 7. Tous et un chacun de quelle qualité de condition ils puissent être, sans distanction de personne, seront sujets au payement des dits droits [De Tolle] jusques à ce que les États trouvent à propos de diminuer la dite tolle à proportion de ce qui sera nécessaire pour l'entretien de la dite chaussée »⁴⁷⁶

Depuis cette date et jusque 1767, étant donné l'absence d'un article similaire dans les autres règlements, il est impossible de déterminer si la condition représente un critère qui justifie l'exemption du droit de Tolle. À partir de 1767, en revanche, sont exemptés de ce dernier les Princes, les Ambassadeurs, les envoyés, le Prince-Évêque ainsi que tous les domestiques qui les accompagnent, à la seule condition qu'ils présentent un certificat en règle⁴⁷⁷. Sont également exemptés les gens de guerre (des soldats aux auxiliaires) et ce, peu importe leur pays d'allégeance, probablement en vertu de la neutralité perméable et de l'impossibilité pour un agent des États ou un repeneur de barrer seul la route à une armée qui ne se serait pas acquittée du droit de passage⁴⁷⁸. Outre le Prince-Évêque, certains religieux bénéficient du même privilège : les Capucins et les Récollets (ordres mendiants), moyennant la présentation d'un certificat⁴⁷⁹. Enfin, les députés des États et les inspecteurs sont exemptés du droit de Tolle mais uniquement lorsqu'ils remplissent une mission de surveillance des chaussées⁴⁸⁰.

⁴⁷⁴ Cf. première partie, point 3.B.II ; *Conditions générales pour le rendage des barrières des États du Pays de Liège et Comté de Looz*, Liège, Plomteux, 24 janvier 1767.

⁴⁷⁵ DEMOULIN B., « Le destin de la Cité de Liège... », *Op. Cit.*, p. 85.

⁴⁷⁶ ÉTATS (COMMIS), *Messeigneurs ordonnent que les conditions...*, Liège, J.-F. De Milst, 22 mars 1717.

⁴⁷⁷ *Conditions générales pour le rendage des barrières des États du Pays de Liège et Comté de Looz*, Liège, Plomteux, 24 janvier 1767.

⁴⁷⁸ *Idem*, point 29.

⁴⁷⁹ *Ibidem*.

⁴⁸⁰ *Idem*, point 32.

Le monde paysan bénéficie également du droit de ne pas voir sa bourse souffrir du passage de la barrière. C'est le cas pour les meuniers qui vont au moulin avec les grains de particuliers (s'il s'agit de grains leur appartenant, ils sont tenus de payer le droit de Tolle), ou encore des agriculteurs partant et revenant du labour et de même, ceux partant « engraisser » leurs champs avec du fumier ou des cendrées⁴⁸¹.

Enfin, le règlement de 1767 notifie que : « l'État se réserve la faculté de déclarer les maisons ou villages le long de la chaussées, qui devront être assujettis à une ou plusieurs Barrières, ou même exempts d'icelles »⁴⁸². Ces exemptions, présentes suite aux plaintes des particuliers depuis 1713, déterminent une autre frontière de « l'espace de la chaussée » (ne correspondant plus à un couloir mais bien à une zone allant de la chaussée à un repère naturel -comme un cours d'eau-, ou humain -comme un chemin-, désignée arbitrairement par les États), cette fois positive pour les populations et communautés dans lesquelles ces nouvelles voies de communication se développent⁴⁸³. Pour bénéficier de cette exemption à la barrière, les habitants des villages et demeures situés dans l'espace désigné par les États « devront être munis d'un certificat du pasteur ou de la justice de leur demeure »⁴⁸⁴. Ces exemptions, très spécifiques, répondent, en définitive, à des critères géographiques et permettent de ne pas entraver outrageusement les populations rurales, vivant de leur production agricole⁴⁸⁵.

II. Les exemptions : le travers

Le droit de travers est une exemption qui n'est pas liée aux personnes mais bien à une façon de se mouvoir. Le premier article d'un règlement de barrière établi sous Velbruck mentionne, tout comme ses prédécesseurs, que « le simple travers n'est pas sujet au paiement des droits de Tolle »⁴⁸⁶. Le besoin de rappeler une fois de plus que le simple travers de la chaussée est autorisé provient, en réalité, de nombreuses plaintes de

⁴⁸¹ *Idem*, point 31 ; A.E.L., États, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, Rapport de la visite de la chaussée de Herstal sur Visé, faite par les seigneurs députés, le 4 avril 1759...*

⁴⁸² *Conditions générales pour le rendage...*, *Op. Cit.*, point 27.

⁴⁸³ CONSEIL IMPÉRIAL, *Les trois états de ce pays...*, Liège, De Milst, 16 décembre 1713.

⁴⁸⁴ DE BERGHES G.-L., *Les commis et députés de nos états...*, Procureur, Liège, 13 septembre 1725.

⁴⁸⁵ À la veille de la Révolution le monde rural est partagé : d'une part, des grandes propriétés foncières, principalement ecclésiastiques, assurant de solides revenus et d'autre part, une paysannerie plus pauvre, plus vulnérable et particulièrement marquée par les guerres ou les réquisitions. C'est d'ailleurs cette dernière qui embrasse le plus les idéaux de 1789 ; LEJEUNE J., *La Principauté de Liège...*, *Op. Cit.*, p. 134 ; DELATTE I., *Les classes rurales dans la Principauté de Liège au XVIII^{ème} siècle*, Paris, Droz, 1945, p. 289-292.

⁴⁸⁶ VELBRUCK F.-C., *Ayant vu le recès de nos commis et députés...*, Liège, Plomteux, 29 novembre 1783.

particuliers à l'égard de repreneurs peu scrupuleux qui exigeaient, de ceux qui traversaient la chaussée, des droits de passage identiques à ceux demandés aux usagers. Ces plaintes dépassent même le cadre géographique et politique de la Principauté puisque certaines enclaves, comme Hermalle⁴⁸⁷, bénéficient du droit de traverser la chaussée de Herstal sans payer le droit de Tolle, sans quoi l'enclave serait totalement asphyxiée par la Meuse et désormais par la chaussée, transformée en muraille économique insurmontable pour des populations rurales⁴⁸⁸.

Carte d'Hermalle (en rouge) et de la chaussée de Visé (en bleu) d'après Ferraris



C. Bilan de l'utilisation des barrières dans la Principauté de Liège (1748-1789)

I. La forme des comptes

Comme d'autres auteurs l'ont remarqué, la forme des comptes revêt une importance presque égale au fond de ces derniers⁴⁸⁹. Dès lors, nous ne pouvons que détailler les caractéristiques des registres que nous avons étudiés afin de dresser le tableau du bilan de l'utilisation des barrières dans la Principauté de Liège de 1748 à 1789.

⁴⁸⁷ Hermalle(-sous-Argenteau) est un village de bord de Meuse situé dans la province de Liège, à l'Est d'Oupeye : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C99AFC2AD661655AE053D0AFA49D4366>.

⁴⁸⁸ A.E.L., États, 2846, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787*, SERVADON J. F., *Mémoire par le Drossard d'Argenteau et d'Hermalle*, le 11 juin 1770.

⁴⁸⁹ THEWES G., *Route et administration...*, *Op. Cit.*, p. 47 ; voir également LEGAY M.-L., « La science des comptes dans les monarchies française et autrichienne au XVIII^e siècle : le modèle colbertiste en cause », in *Histoire et mesure*, vol. XXV, n°1, 2010, p. 231-260.

Corpus

Le corpus documentaire que nous avons utilisé pour réaliser le tableau du point II consiste en une série de registres de comptes provenant du fond des États mais n'étant pas issus de la sous-rubrique « travaux publics », à la différence de la plupart des documents utilisés dans ce mémoire. En effet, les comptes sont conservés dans les archives propres à chacun des trois États et sont identiques, peu importe leur provenance. Pour dresser le tableau des comptes, nous avons utilisé les registres n°148 à 221 (État Primaire) que nous avons complétés, dans certains cas (registre abîmé ou brulé partiellement), par un registre correspondant, issu d'un des autres États. Enfin, notons que les comptes sont établis non pas sur une année civile (1^{er} janvier-31 décembre) mais bien sur des périodes allant « d'été à été » (par exemple juillet 1770 à juillet 1771), raison pour laquelle on retrouve à chaque fois deux années dans la colonne « période » de notre tableau.

La construction des comptes

Dans la construction des comptes, 1748 marque une période de changement puisque c'est à ce moment qu'une séparation survient entre « compte des dépenses et recettes ordinaires », dans lesquels nous retrouvons les chaussées, et « compte des dépenses et recettes extraordinaires »⁴⁹⁰.

Les chaussées bénéficient systématiquement, depuis leur création, d'une ligne dans les comptes ordinaires⁴⁹¹. Cela signifie que les recettes et les dépenses de ces voies de communication sont explicitement mentionnées, soit sous la forme d'un total, soit sous une forme très détaillée qui peut elle-même prendre deux apparences : un détail barrière par barrière, ou un détail chaussée par chaussée. À partir des années 1757-1758, les chaussées constituent ce qui ressemble à une caisse « indépendante » dans la caisse ordinaire, c'est-à-dire que les voies de communication terrestres ne forment plus une simple ligne dans les comptes généraux, ils sont tenus « à côté ». Enfin, durant la période 1759-1767, les comptes des chaussées sont à la fois tenus à part des autres comptes, mais ils sont également divisés

⁴⁹⁰ *Inventaire des archives des États du Pays de Liège et Comté de Loos*, Bruxelles, Archives générales du royaume, p. 29.

⁴⁹¹ Cette distinction permet notamment d'évaluer que les dépenses relatives aux chaussées atteignent 40% des dépenses des États, proportion qui ne fait que croître au fil de la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle : DEMOULIN B., *Histoire de Liège : une cité, une capitale, une métropole*, Bruxelles, Marot, 2017.

chaussées par chaussées mais aussi barrières par barrières, ce qui donne un panorama très détaillé de la provenance des recettes et des dépenses liées au monde routier.

Le dernier grand changement lié aux comptes des chaussées survient durant les années 1781-1782 : à partir de ce moment, les chaussées quittent les comptes ordinaires pour devenir des registres indépendants dont les totaux sont simplement reportés dans les comptes généraux des États⁴⁹². Auparavant, même si la balance des comptes des chaussées était tenue à part, ils étaient quand même inclus dans document des comptes ordinaires, ce qui n'est plus le cas dès 1781-1782.

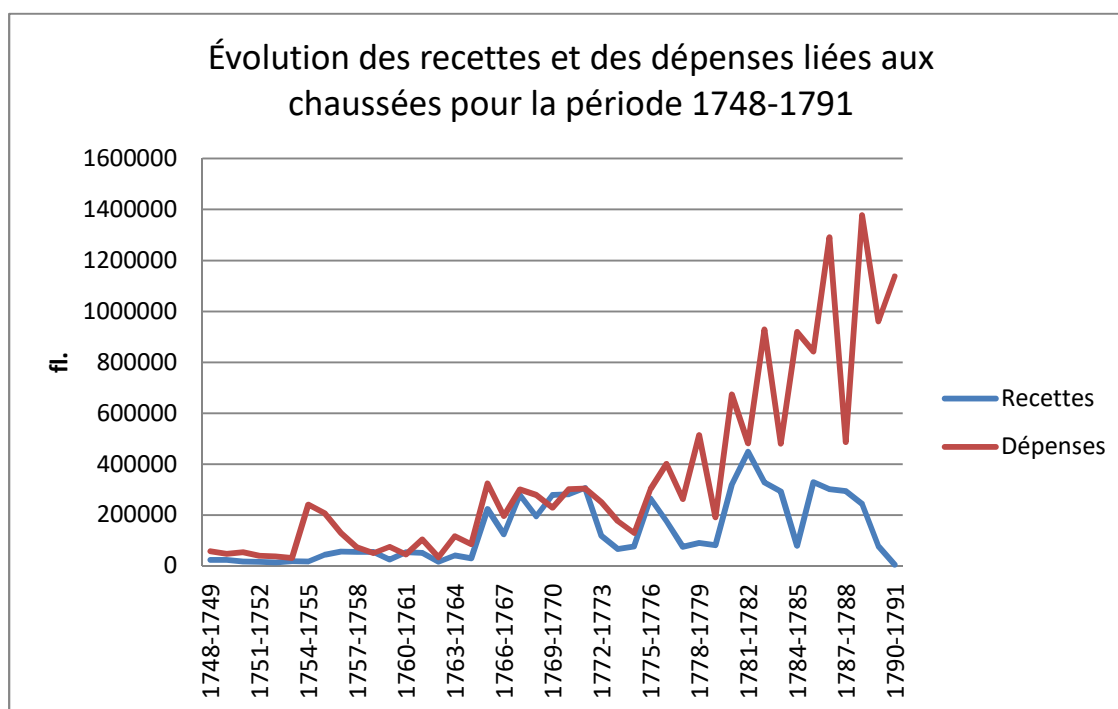
⁴⁹² Ces comptes, toujours présent en trois exemplaires (un pour chaque État), apparaissent également comme « indépendants » dans la logique de classement des A.E.L. ; *Inventaire des archives...*, p. 104.

II. Bilan chiffré de l'utilisation des barrières dans la Principauté de Liège

Tableau Général

N° de registre	Période	Recettes	Dépenses
145	1748-1749	24.839 fl.	58.609 fl.
148	1749-1750	24.246 fl.	47.995 fl.
150	1750-1751	18.323 fl.	54.435 fl.
152	1751-1752	17.079 fl.	41.106 fl.
154	1752-1753	14.625 fl.	38.503 fl.
156	1753-1754	19.300 fl.	31.218 fl.
158	1754-1755	17.840 fl.	241.847 fl.
160	1755-1756	44.868 fl.	208.177 fl.
162	1756-1757	56.298 fl.	129.828 fl.
164	1757-1758	55.360 fl.	73.052 fl.
166	1758-1759	55.698 fl.	50.600 fl.
168	1759-1760	25.461 fl.	75.780 fl.
1093	1760-1761	54.173 fl.	45.489 fl.
171	1761-1762	51.878 fl.	104.330 fl.
1097	1762-1763	16.697 fl.	34.088 fl.
174	1763-1764	41.978 fl.	116.620 fl.
1101	1764-1765	30.375 fl.	85.784 fl.
178	1765-1766	223.893 fl.	325.124 fl.
180	1766-1767	124.216 fl.	195.941 fl.
182	1767-1768	279.182 fl.	300.776 fl.
184	1768-1769	195.761 fl.	279.797 fl.
186	1769-1770	278.866 fl.	228.771 fl.
188	1770-1771	281.892 fl.	302.402 fl.
548	1771-1772	306.700 fl.	304.001 fl.
191	1772-1773	119.127 fl.	250.157 fl.
193	1773-1774	67.126 fl.	176.403 fl.
195	1774-1775	77.635 fl.	129.958 fl.
197	1775-1776	265.025 fl.	301.733 fl.
199	1776-1777	176.770 fl.	401.317 fl.
201	1777-1778	75.412 fl.	263.095 fl.
203	1778-1779	90.291 fl.	514.384 fl.
205	1779-1780	81.832 fl.	191.559 fl.
207	1780-1781	319.121 fl.	673.745 fl.
564	1781-1782	449.285 fl.	482.237 fl.
305	1782-1783	328.252 fl.	929.521 fl.
1200	1783-1784	293.672 fl.	480.637 fl.
1201	1784-1785	79.115 fl.	918.744 fl.
1202	1785-1786	329.967 fl.	842.688 fl.
1203	1786-1787	302.498 fl.	1291.036 fl.
1204	1787-1788	294.496 fl.	*486.498 fl.
1205	1788-1789	244.795 fl.	1.377.498 fl.
1206	1789-1790	78.283 fl.	961.135 fl.
1207	1790-1791	4.779 fl.	1.138.079 fl.

*Le registre ne tient pas compte du solde négatif de l'année précédente.



III. Observations générales

Même s'il faut nuancer les chiffres de ce tableau, plusieurs enseignements peuvent être tirés à leur sujet, notamment sur les tendances générales ou sur les périodes d'activité routière plus intenses.

Les nuances à apporter : les emprunts

Nous avons présenté, dans le tableau, les résultats totaux des comptes mais ceux-ci incorporent, dans leur somme finale, les emprunts parfois gigantesques, destinés à la fois à financer les nouvelles infrastructures de transport et à entretenir les anciennes et qui deviennent récurrents dans les années 1780. Dès lors, pour rendre plus « visible » la variation des recettes, nous avons réalisé un graphique qui reprend les mêmes chiffres que le précédent mais auxquels nous retranchons la valeur des emprunts qui sont répertoriés ci-dessous :

⁴⁹⁴ Le graphique est élaboré à partir des chiffres présenté dans le tableau de la page précédente.

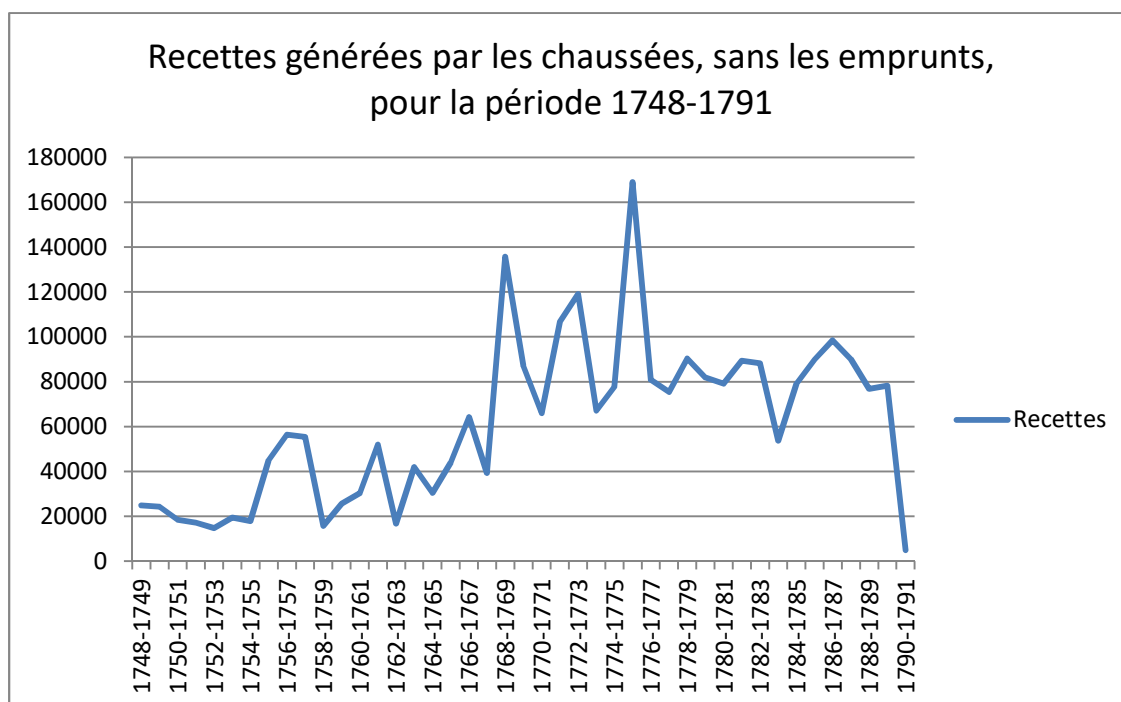
Période	Emprunts
1758-1759	40.000 fl.
1760-1761	24.000 fl.
1765-1766	180.000 fl.
1766-1767	60.000 fl.
1767-1768	240.000 fl.
1768-1769	60.000 fl.
1769-1770	192.000 fl.
1770-1771	216.000 fl.
1771-1772	200.000 fl.
1775-1776	96.000 fl.
1776-1777	96.000 fl.
1780-1781	240.000 fl.
1781-1782	360.000 fl.
1782-1783	240.000 fl.
1783-1784	240.000 fl.
1785-1786	240.000 fl.
1786-1787	204.000 fl.
1787-1788	204.490 fl.
1788-1789	168.000 fl.
Somme	3.336.490 fl.

Nous verrons plus tard que ces emprunts, effectués dans un premier temps pour la construction et atteignant une somme colossale, s'accordent parfaitement avec la politique routière que nous avons synthétisé précédemment puisqu'ils se concentrent sur les décennies 1760 et 1770⁴⁹⁵. Quant aux emprunts annuels des années 1780, ce sont des « argents prix à frais » principalement destinés à préserver le réseau routier et à maintenir les comptes à flots car, d'années en années, l'importance des rentes augmente et les soldes négatifs des périodes précédentes s'additionnent pour atteindre par exemple 988.538 fl. (sur un total de dépenses de 1.377.498 fl.) en 1788-1789⁴⁹⁶. Ce déficit économique est probablement responsable de la « crispation » de l'administration routière qui hésite à se lancer des réformes similaires à celles des années 1770. Si le renflouement des caisses est une des raisons qui explique l'emprunt, il ne faut pas perdre de vue qu'il y a également des travaux de construction sur la chaussée de France qui, pour la seule période 1781-1782, coûte plus que les autres voies de communication terrestres réunies (258.252 fl. sur un montant total de 482.237 fl.)⁴⁹⁷.

⁴⁹⁵ Cf. première partie, point 1.C.

⁴⁹⁶ A.E.L., *États*, 1205, *Comptes ordinaires 1788-1789*.

⁴⁹⁷ A.E.L., *États*, 564, *Comptes ordinaires 1781-1782*.



Les nuances à apporter : les retards de paiement

L'autre élément venant nuancer les chiffres présentés dans le premier tableau, ce sont les retards de paiement des repreneurs de barrières. En effet, ces derniers, s'ils ont obtenu par exposition les revenus des barrières sur une certaine durée, rares sont ceux qui peuvent s'acquitter de la totalité du prix de leur reprise. Nous pouvons donner ici l'exemple de la période 1759-1760 à la fin de laquelle les restes cumulés atteignent 23.301 fl. soit presque autant que les sommes reçues par les États ce qui peut s'expliquer par le fait qu'on se situe au milieu de la guerre de Sept Ans⁴⁹⁸. Par la suite, la valeur de ces restes semble diminuer et ceci peut être imputé à la fois aux réformes de 1768 et à la plus grande sévérité des États envers les retardataires⁴⁹⁹.

Dans une moindre mesure, le mécanisme d'exposition des barrières pour plusieurs années influence aussi les chiffres du premier tableau. En effet, si un repreneur s'acquitte, dès la première année, de l'entièreté de la somme de sa reprise, la chaussée sur laquelle il perçoit

⁴⁹⁸ A.E.L., États, 168, Comptes ordinaires 1759-1760.

⁴⁹⁹ Cf. troisième partie 2.B.

le droit de passage pour se rembourser, ne rapporte plus aux États et ce, jusqu'à la fin de sa reprise.

Tendance générale et activité routière

Si on observe le tableau, trois périodes semblent véritablement se démarquer des autres. En premier lieu, les années 1755 à 1758, caractérisées par une augmentation des recettes consécutives à une hausse des dépenses entre 1754 et 1757. Ces deux mouvements sont une nouvelle preuve de l'intense activité routière qui suit les années postérieures au traité d'Aix-la-Chapelle (1748), mais surtout, ceci nous indique que les efforts routiers des États sont efficaces, au moins sur le court terme. Cette bouffée d'air économique peut être imputée au développement des nouvelles chaussées et à la création de nouvelles barrières sur ces dernières. En second lieu et après une baisse des bénéfices, les chiffres du règne de Charles-Nicolas d'Oultremont (1764-1772) abondent dans le sens d'un développement manifeste du réseau routier. Emprunts colossaux, hausse des bénéfices pour les mêmes raisons que sous Jean-Théodore de Bavière mais d'un autre côté, ce redéploiement routier à un coût immense et les dépenses triplent, par exemple, entre la période 1764-1765 et 1765-1766 (période de prolongement de la chaussée de Hollande)⁵⁰⁰. En troisième lieu, la période 1775-1777, durant laquelle les États empruntent à deux reprises 96.000 fl., s'accorde parfaitement avec nos observations précédentes⁵⁰¹. Suite au traité des limites de 1772, revu en 1774, les États de Liège intensifient leurs efforts sur le réseau routier pour se relier à la France, réforment leur administration, se dotent d'un ingénieur en chef et en définitive, investissent des sommes immenses dans les chaussées. En effet, ils déboursent 301.733 fl. pour la période 1775-1776, soit plus du double que l'année précédente et 401.317 fl. pour la période 1776-1777. Enfin, la décennie 1780 concrétise la perte de la caisse des chaussées liégeoises qui ne parvient plus à fonctionner sans emprunter annuellement, parfois pour plus du double de la valeur des recettes. Ce déficit constant est dû à une politique de construction qui ne ralentit pas mais surtout aux remboursements des emprunts contractés précédemment et aux nécessités toujours plus criantes d'entretien du réseau.

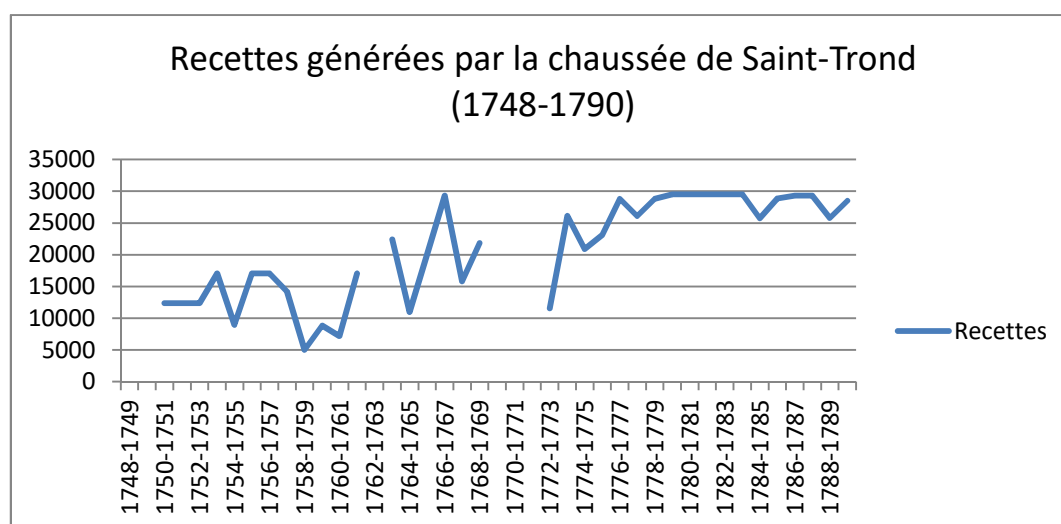
⁵⁰⁰ Cf. première partie point 1.C.IV.

⁵⁰¹ Cf. première partie point 1.C.

IV. Revenus des chaussées

Il existe de grandes différences entre les chaussées en ce qui concerne le revenu et ces dernières ne s'expliquent pas exclusivement en fonction de la longueur de la voie de communication. En effet, bien qu'elle ne soit pas la plus grande en longueur, c'est la première chaussée construite par les États qui leur rapporte le plus, celle de Saint-Trond⁵⁰². Si les revenus de cette dernière sont parfois très irréguliers, on constate que ses recettes ont tendance à augmenter tout au long du XVIII^{ème} siècle :

Graphique des bénéfices relatifs à la chaussée de Saint-Trond de 1748 à 1780⁵⁰³

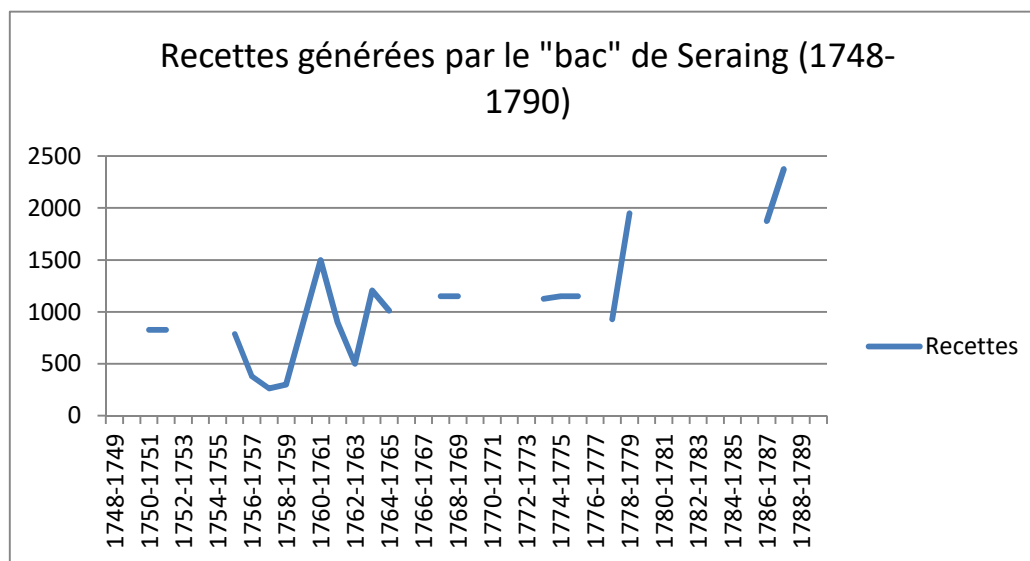


Cette tendance à l'augmentation, également constatée au début du XVIII^{ème} siècle, ne s'observe pas uniquement d'un point de vue général, elle peut aussi être constatée à l'échelle des barrières, comme c'est le cas de celle placée au bac de Seraing, sur la chaussée du Condroz⁵⁰⁴ :

⁵⁰² La chaussée est étudiée dans la première partie au point 1.C.III.

⁵⁰³ Graphique élaboré grâce aux différents comptes ordinaires présentés dans le tableau général, point 3.C.

⁵⁰⁴ Demoulin B., *Les finances d'un pays d'États...*, p. 134-135.



V. Conclusion sur l'utilisation des barrières en Principauté de Liège de 1748 à 1789.

La conclusion sur un domaine aussi vaste que les comptes des chaussées n'est pas aisée à réaliser car il reste encore beaucoup d'inconnues qui viendraient préciser et éclairer certaines mécaniques internes à ce monde économique. Par exemple, il faudrait déterminer qui sont les créanciers de l'État, dans quelle mesure l'emprunt a-t-il aidé et déforcé les comptes ou encore déterminer le taux et la durée de ce dernier. Cependant, nous pouvons insister une nouvelle fois sur l'effort d'investissement réalisé par les États qui engouffrent dans les chaussées des sommes conséquentes (il faudrait, pour avoir un chiffre exact, relire l'entièreté des comptes en séparant les coûts d'entretien et de construction d'une part, et d'autre part les soldes négatifs ainsi que les rentes) sur quarante ans, avec des pics de dépenses, puis de recettes lors des périodes d'intense activité routière, par exemple 1765. De plus, constatons, malgré la hausse des recettes, l'impuissance avérée des barrières qui sont loin de rapporter les sommes nécessaires à l'entretien et la survie financière du monde routier liégeois. Ceci nous pousse à poser une question qui peut d'ailleurs toujours être d'actualité : les chaussées sont-elles faites pour être rentables et dégager des bénéfices « directs » ? En effet, s'il est indéniable qu'elles rapportent indirectement puisque c'est grâce à elles que la Principauté parvient à collecter le sixième plus facilement, sont-

⁵⁰⁵ Graphique élaboré grâce aux différents comptes ordinaires présentés dans le tableau général, point 3.C.

elles, dans la conception des hommes du XVIII^{ème} siècle et plus particulièrement des États, construites pour rapporter « directement » ? Nous laissons au futur le soin de répondre à cette interrogation qui préciserait encore davantage le rapport de l'homme à la route dans la Principauté de Liège.

Deuxième partie : Construire la mobilité routière. De la théorie à la pratique, étude de la naissance d'une chaussée Moderne : la jonction Liège-Visé

Dans l'exposé sur l'évolution du réseau des chaussées liégeoises, nous avons évoqué l'histoire de la construction d'une route Liège-Visé, et tout l'enjeu d'une bonne communication terrestre qui pourrait conduire au pied des murs de Maastricht⁵⁰⁶. Mais nous sommes restés volontairement un peu flou sur certains détails de la réalisation pratique de la chaussée, pour nous attarder davantage sur les aspects politiques et diplomatiques de sa construction. Dans cette partie, nous tenterons, en nous basant sur des exemples précis tirés de l'histoire de la réalisation de la chaussée de Visé, de mettre en exergue le fonctionnement pratique de l'administration routière liégeoise dont nous avons synthétisé les réalisations, le fonctionnement institutionnel et ses méthodes de financement.

1. La planification

Lorsque la volonté de construire une chaussée émerge dans le chef des États, ils lancent la première étape de construction que nous appelons ici « planification ». Cette phase correspond en réalité à une étape « de cabinet », c'est-à-dire qu'elle est moins « pratique » que le pavage ou l'aplanissement du terrain. Pour reprendre des termes propres à l'archéologie, il s'agit d'une étape non-invasive par rapport au milieu naturel, durant laquelle on établit un tracé idéal à suivre, et on exproprie les particuliers qui doivent l'être pour faire naître une nouvelle voie de communication.

A. Le tracé des routes

Si l'on met de côté la volonté des États, le tracé d'une chaussée se voit déterminé par des idéaux (idéal rectiligne, idéal de largeur, ...) et bien évidemment, par la structure frontalière et le milieu naturel⁵⁰⁷. Ce dernier n'est d'ailleurs, dans le cas liégeois, que peu enclin à faciliter la réalisation des voies de communication. En effet, si au Nord de la Principauté les voies de communication ne rencontrent que peu d'obstacles, la situation s'avère complètement différente dans le Condroz, parsemé de cours d'eau plus ou moins turbulents, dans les premiers massifs des Ardennes ou encore, dans la vallée mosane⁵⁰⁸. Le tracé peut également être influencé par les expropriations à réaliser, puisque ces dernières peuvent avoir un coût social et économique relativement élevé. Pour éviter ces embûches et

⁵⁰⁶ Cf. Première partie point 1.C.VI.

⁵⁰⁷ THEWES G., *Route et administration...*, Op. Cit., p. 85 ; cf. chapitre préliminaire, point 3.

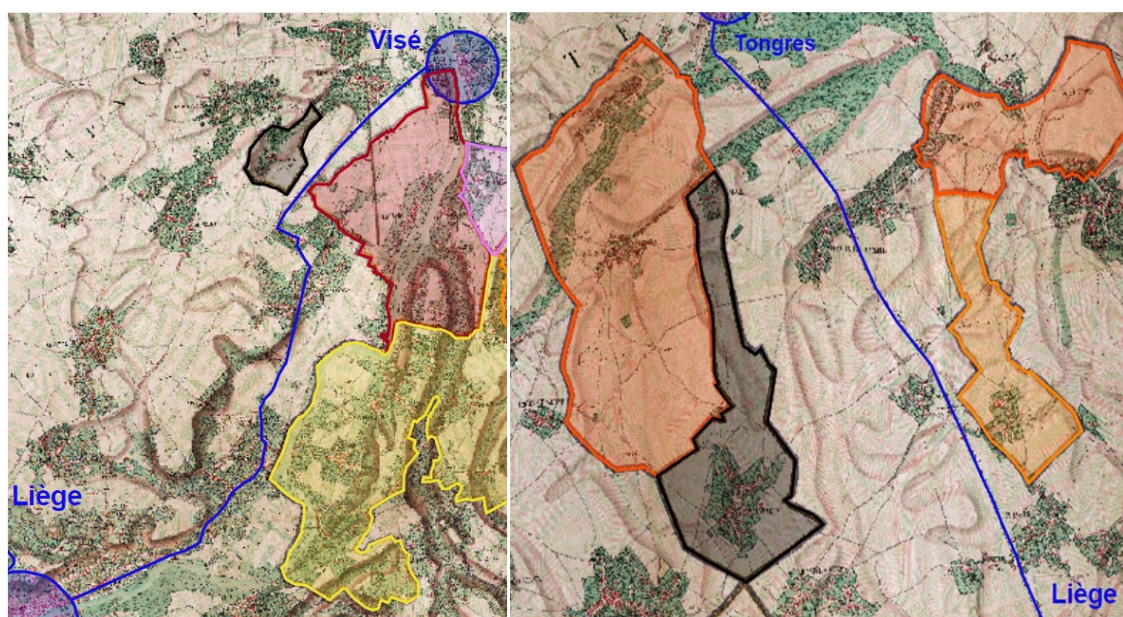
⁵⁰⁸ DEMOULIN B., *Recueil des instructions...*, Op. Cit., p. VII-VIII.

composer avec un milieu naturel délicat, les États doivent le connaître et le représenter, notamment par des croquis, des cartes et des plans.

I. L'idéal rectiligne et la structure frontalière

Même si le XVIII^{ème} siècle demeure celui de la rationalisation des frontières, de la fin des enclaves et de l'uniformisation des frontières, au milieu du siècle des Lumières, la situation ressemble encore aux siècles précédents⁵⁰⁹. En conséquence, déterminer le tracé d'une nouvelle route dans un territoire morcelé et désuni peu s'avérer être une tâche délicate. Surtout si l'on tient absolument à éviter les terres d'un voisin « remuant », sur lesquelles il pourrait ériger une barrière (économique mais aussi politique) rendant dès lors, la voie de communication inutilisable. Observons la structure frontalière de la chaussée de Visé et celle de la chaussée de Tongres :

Structure frontalière des chaussées de Visé et Tongres selon les cartes de Ferraris



L'élément qui frappe au regard des deux cartes présentées ci-dessus, c'est la différence des situations. Par rapport à la chaussée de Tongres, la chaussée de Visé doit véritablement se tortiller pour éviter les enclaves et espaces étrangers. Cette complexité territoriale, donnant parfois naissance à des conflits violents, comme c'est le cas à Blaimont et à Falmignoul, représente une des raisons expliquant le tracé parfois surprenant de certaines chaussées.

⁵⁰⁹ On ne dénombre pas moins de 26 enclaves liégeoises en terre étrangère et 36 enclaves étrangères dans le territoire de la Principauté ; DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 97.

II. L'idéal rectiligne et le milieu naturel

Bien évidemment, le milieu naturel influence grandement le tracé de la nouvelle chaussée. On dénombre deux obstacles principaux sur la chaussée de Visé : l'eau (la Meuse) et le relief. Le choix effectué par les États d'emprunter une route via la rive gauche de la Meuse au lieu de la rive droite, implique une nécessité de franchir le fleuve pour atteindre le cœur de Visé. Ceci nous permet d'aborder rapidement la problématique des ponts dans la Principauté de Liège. Ces derniers ne sont pas, de toute évidence, les réalisations les plus éclatantes de l'Ancien Régime liégeois. En effet, si on ne tient pas compte des ponts propres à la mobilité urbaine, les ponts routiers, c'est-à-dire ceux construits exclusivement pour la commodité de la circulation des particuliers et des marchandises, sont peu nombreux. Deux exemples peuvent être cités : le pont volant de Visé (sur lequel nous avons déjà dit quelques mots) et le pont de Rochefort, (dont la construction est accordée par le Prince-Évêque en 1758) qui fait figure d'exception, puisqu'à la différence de la plupart des autres, il est « maçonné » et non réalisé en bois⁵¹⁰. Les États disposent d'autres moyens pour franchir un cours d'eau : le simple « gué » (passage d'un fleuve à un endroit où il s'avère moins profond), offert par la nature à la circulation ainsi que le passage d'eau ou « bac », comme à Seraing.

Représentation d'un « gué » sur la carte de Ferraris



Représentation du « bac des Princes » sur la carte de Ferraris



À l'exclusion du gué, ces points de franchissement s'agrémentent d'une barrière, dont le fonctionnement est identique à celles présentes sur les chaussées et qui suit la même évolution et les mêmes règlements que ces dernières (exposition à rabais des revenus du pont séparément de l'entretien)⁵¹¹. Notons enfin que dès 1787, les États étudient un projet

⁵¹⁰ DE BAVIÈRE J.-T., *Sa sérénissime éminence aiant par sa déclaration...*, Liège, Kints, 12 avril 1758.

⁵¹¹ A.E.L., États, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787*, VAN DEN STEEN, *Rapport sur la chaussée de Visé...*, 24 octobre 1766 ; ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 17 janvier 1767.

de pont « maçonné » à jeter sur la Meuse en remplacement du Bac de Seraing, presque à l'emplacement actuel de la côte de Sclessin⁵¹².

Dans le cas de la chaussée de Visé, l'eau ne représente pas le seul écueil puisque les États doivent encore faire face au relief et, principalement, celui de la chaussée de Visé, celui de « la montagne d'Oupeye »⁵¹³. Pour franchir ces obstacles les autorités liégeoises doivent effectuer des « aplanissements », afin de réduire le pourcentage de la pente. Ces travaux de terrassement colossaux apparaissent comme étant contrôlés plus étroitement par les autorités (étant bien conscientes de l'importance d'une bonne assise pour une chaussée) via l'entremise d'un ingénieur ou d'un inspecteur des États comme c'est le cas sur l'aplanissement d'Oupeye (+6,13%)⁵¹⁴ ou encore celui d'Ivoz (+8,6%), placé sous la surveillance de l'ingénieur général Thomassin⁵¹⁵.

Cependant, pour mener à bien ces travaux, les États doivent se représenter au mieux le relief et ce, pour éviter d'emprunter un itinéraire techniquement plus difficile ou économiquement moins avantageux. Ceci explique le recours de plus en plus fréquent aux cartes, plans et schémas, ces derniers traduisant visuellement une situation que des mots peinent à décrire dans sa totalité.

III. L'usage de cartes

Lors de négociations politiques ou, dans ce cas, à l'heure de l'érection d'une chaussée, la carte permet de « figurer les enjeux »⁵¹⁶. C'est une représentation codifiée (échelle, couleur, légende, orientation, titre) de la nature et de la présence humaine. Elle est également une « forme d'écriture marquée par son époque »⁵¹⁷. Dans la seconde moitié du XVIII^{ème} on constate, d'abord en France avec la création du Bureau des dessinateurs en 1748, puis dans les provinces belges et la Principauté de Liège, un recours de plus en plus fréquent à la carte,

⁵¹² A.E.L., 2688, *Projet de pont à Seraing, Projet de pont à Seraing*, 1785.

⁵¹³ A.E.L., États, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787*, LAMINE, *Rapport sur la chaussée de Visé*, 11 février 1767.

⁵¹⁴ Les pourcentages sont obtenus grâce à une étude consécutive à la mise en application du processus de projection, abordé dans la première partie, point 1.B.

⁵¹⁵ A.E.L., États, 2628, C. L. Thomassin, *Attitude de Thomassin envers le tréfoncier de Wasseige*, 12 octobre 1780.

⁵¹⁶ DUBOIS S., « Jointes des comités et députés du Prince et des États », in DUBOIS S., DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Les institutions...*, *Op. Cit.*, p.284.

⁵¹⁷ PELLETIER M., « Formation et missions de l'ingénieur géographe militaire au XVIII^e siècle », in BOUSQUET-BRESSOLER C., *L'œil du cartographe et la représentation géographique du Moyen-âge à nos jours*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 1995, p. 71.

au schéma, au plan, en accompagnement d'un mémoire politique ou économique⁵¹⁸. Si les cartes restent des objets d'art, elles deviennent également les pièces maîtresses des argumentaires politico-économiques déployés par les diplomates et souverains du siècle des Lumières⁵¹⁹. Dans le cas de la chaussée Liège-Visé, cette complémentarité entre d'une part, un mémoire ou un rapport (sur les différents tracés que peut emprunter la chaussée) et d'autre part, une carte ou un plan, transparaît dans nombre de documents. Prenons un exemple lié aux expropriations (objet sur lequel nous reviendrons au point suivant) :

Rapport sur les expropriations à faire et sur l'alignement à suivre pour la chaussée de Visé⁵²⁰ :

« Depuis le point E jusque au point G l'entrée du village d'accourt, il faut acheter un bonnier et ¼ de terrain parce que le haut chemin jusqu'au point G à accourt n'est qu'un chemin d'aisance [...] »

Plan relatifs aux expropriations à faire et sur l'alignement à suivre pour la chaussée de Visé⁵²¹



Le rapport est incompréhensible sans la carte et inversement puisque l'auteur cite des alignements de points qui ne sont visibles que sur le plan. Les deux documents, conservés dans des registres différents, forment en réalité un tout indivisible témoignant de la force de l'union entre la carte et l'écrit.

⁵¹⁸ PICON A., « Cartographie et aménagement du territoire. Les cartes des élèves des ponts et chaussées à la fin du XVIIIe siècle », in BOUSQUET-BRESSOLER C., *L'œil du cartographe...*, Op. Cit., p. 109 ; DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État...*, Op. Cit., p. 285.

⁵¹⁹ BOUSQUET-BRESSOLER C., *L'œil du cartographe...*, Op. Cit., p. 94-96.

⁵²⁰ A.E.L., États, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, Rapport et explication du plan ci-joint...*, 13 mai 1752.

⁵²¹ A.E.L., États, 2847, *Plans de la chaussée de Visé, XVIIIe siècle*, CARRONT A., *Plan des deux lignes...*, 12 mai 1752.

La diffusion de l'usage des cartes, à partir de la France, prend cependant du temps et dans la Principauté, il faut attendre la fin du XVIII^{ème} siècle pour qu'une véritable science cartographique prenne place à Liège⁵²². Ce retard peut s'expliquer par le manque d'établissements de formation technique similaires au bureau des dessinateurs français.

Peu de cartographes Liégeois mais dès lors, partant de ce postulat, comment expliquer le nombre de plans levés ayant trait aux chaussées ? La réponse tient en deux professions : les arpenteurs et les ingénieurs. En effet, au regard des différentes cartes conservées aux A.E.L. (*États, 2847, plan de la chaussée de Visé*) il semble que ce soient eux qui lèvent, à chaque fois, les plans relatifs aux alignements, aux aplanissements et aux tracés des chaussées. La confection des plans et autres représentations cartographiques liées aux routes serait donc réalisée *par les acteurs* du monde routier, *pour les acteurs* du monde routier indépendamment de la science cartographique liégeoise qui, contrairement à l'administration routière liégeoise, ne voit pas ses rangs grossir avec l'arrivée de personnalités formées à l'étranger.

B. « Pour la nécessité publique » : l'expropriation

Nous entamons ici un point crucial dans l'histoire de la naissance des chaussées liégeoises. En effet, pour tracer une chaussée, il faut certes tenir compte du milieu naturel et politique mais il faut aussi prendre en considération l'occupation humaine du territoire. Le réseau des chaussées étant « nouveau », les États doivent le faire sortir hors de terre, qu'elles soient habitées ou cultivées, appartenant à des particuliers. Dès le début du XVIII^{ème} siècle, à Liège comme ailleurs, les autorités n'ont d'autre choix que de suivre les méandres des anciens chemins, comme c'est souvent le cas dans le Comté de Flandre, ou d'exproprier.

⁵²² HÉLIN E., LEMOINE-ISABEAU C., *Cartes inédites du pays de Liège au XVIIIe*, Bruxelles, Crédit communal, 1980, p. 2.

I. Le concept « d'utilité publique »

Revenir un instant sur l'étude de la notion « d'utilité publique », est une démarche pertinente car elle permet de comprendre comment les autorités du XVIII^{ème} siècle (françaises, liégeoises ou bruxelloises justifient l'acte par lequel on dépossède un particulier d'un bien que le droit de propriété lui assurait. La justification principale est en réalité plus philosophique que technique car, par l'expropriation, c'est le « bien public » qui est visé et plus généralement le progrès de la société dans son entièreté⁵²³. Cependant, dans le cas des chaussées, ce « bien public » ne peut s'atteindre qu'au détriment de particuliers et moyennant un usage de la violence légale par l'autorité souveraine, incarnant le « public » (ainsi que retrouve-t-on des formules telles que « Nous, le public »⁵²⁴), et dont les actions ne se posent que pour le « bien », puisque son devoir et sa raison d'être sont, précisément, de maintenir le bien être public⁵²⁵. En d'autres termes, l'autorité souveraine bafoue le droit de *certain*s, pour le bien-être de *tous*, et son acte est légitimé par le fait qu'elle se veut la garante du bien être de la société, dont elle est l'incarnation.

II. La justice et l'expropriation à Liège au début du XVIII^{ème} siècle

George Hansotte effectue un point sur les expropriations dans son livre *Les institutions politiques et judiciaires de la Principauté de Liège*⁵²⁶. Il résume, en quelques lignes, la situation liégeoise quant à la dépossession de biens pour l'utilité publique :

« Les particuliers jouissent d'un droit de disposer de leur bien comme ils l'entendent. Ce droit est garanti par le recours aux justices ordinaires ; il peut l'être aussi à l'intervention du tribunal des XXII : la répression des attentats contre la propriété d'autrui constitue l'une des ses attributions les plus importantes. [...] Le souverain peut exproprier les biens de ses sujets pour cause d'utilité publique ; mais, au moins à l'époque où ces expropriations se multiplient en raison de la construction des chaussées, elles sont assujetties à des règles légales édictées par le sens du pays et subordonnées au dédommagement des personnes dépossédées ; cette indemnisation est calculée sur la base d'une expertise contradictoire »⁵²⁷

Théoriquement donc, et c'est important pour la suite, quatre acteurs sont liés aux processus d'expropriation à l'aube du siècle des Lumières : le Prince-Évêque, le sens du Pays ainsi que

⁵²³ PICON A., « De l'utilité des travaux publics en France aux XVIII^e et XIX^e siècles », in *Acteurs privés et acteurs publics : une histoire du partage des rôles*, Paris, Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, 1994, p. 129-136.

⁵²⁴ DE BERGHES G.-L., *Voulant prévenir les procédures...*, Liège, Procureur, 30 octobre 1735.

⁵²⁵ *Idem*, p. 2

⁵²⁶ HANSOTTE G., *Les institutions politiques et judiciaires la Principauté...*, *Op. Cit.*

⁵²⁷ *Idem*, p. 310.

le tribunal des XXII et la justice ordinaire⁵²⁸. Partant de ce constat général, observons le développement des règlements liés à la pratique de l'expropriation à Liège jusqu'à la fin de l'Ancien Régime.

III. Évolution des règlements relatifs aux expropriations

La première étape de l'évolution des règlements liés aux expropriations est directement consécutive à la naissance et l'essor du plan routier des États de 1712. Dès cette date, on précise « qu'aucune personne exécutant ses mandements au sujet de l'élargissement et de la réparation des chemins n'est justiciable des XXII », cette disposition vaut autant pour les chemins que pour les nouvelles chaussées et est consécutive à une hausse des plaintes des particuliers expropriés⁵²⁹. Deux ans plus tard, un règlement stipule que toute personne qui a la possession d'un bien situé entre les deux lignes délimitant la chaussée à naître, devra être indemnisée et on indique que c'est la caisse des États, créateurs des nouvelles voies de communication, qui devra fournir l'argent nécessaire⁵³⁰. C'est une fois de plus sous Joseph-Clément de Bavière, en 1717, que les autorités liégeoises créent un premier règlement qui doit codifier la pratique de l'expropriation : il oblige tout un chacun à vendre son terrain « pour l'utilité ou l'embellissement public » moyennant une indemnisation qui, en cas d'erreur de la part du « connaisseur » désigné par les États, peut être revue sur base d'une seconde expertise⁵³¹. Ces règlements précisent également qu'une fois le terrain acquis par les États, les possesseurs ou créanciers ne peuvent plus aller en justice pour faire obstruction à l'acquisition ainsi réalisée, plaçant ainsi définitivement hors-jeu le tribunal des XXII, oreille attentive aux expropriés, opposant au Prince-Évêque et dans ce cas, aux projets routiers des États⁵³².

En 1735, un nouveau règlement, plus dense que les premiers, ajoute quelques précisions sur l'estimation des fonds :

⁵²⁸ Le tribunal des XXII est « créé en 1343 dans l'esprit de la Paix de Fexhe », il s'inscrit durablement dans l'histoire liégeoise dès 1373. Ce tribunal est composé de vingt-deux membres et est chargé de limiter les abus de pouvoir des officiers du Prince. ; DEMOULIN B., « Le destin de la Cité de Liège, des bonnes villes liégeoises et du Tribunal des XXII au temps de l'absolutisme princier et de la régence impériale (1684-1723) », in *A.H.L.*, t. XXVI(1993), p. 13 -18 ; BOUCHAT P., *Le tribunal des XXII au XVIIIe siècle*, Courtrai, UGA, 1986, p. 110-111.

⁵²⁹ HANSOTTE G., *Les institutions politiques et judiciaires la Principauté...*, *Op. Cit.*, p. 191.

⁵³⁰ CONSEIL IMPÉRIAL, *Les États de ce pays...*, Liège, 24 novembre 1714.

⁵³¹ DE BAVIÈRE J.-C., *Les trois États de ce pays...*, Liège, J.-F. de Milst, 4 mars 1717.

⁵³² *Ibidem* ; Demoulin B., « Le destin de la Cité de Liège... », *Op. Cit.*, p. 88-89 ; BOUCHAT P., *Le tribunal des XXII au XVIIIe siècle*, Courtrai, UGA, 1986, p. 110-111.

« que lesdites maisons et fonds y ont été et y sont compris, et qu'on ne doit avoir égard au prix auquel les fonds et maisons auront cy devant été rendües ou vendües, ni à aucun dommages ou intérêts, mais précisément à la valeur actuelle des fonds et maisons : entendu néanmoins, que les connoisseurs à assumer, comme il est dit par ledit mandement, doivent et devront, en faisant leur estime, avoir les égards convenables à la situation des lieux plus ou moins commerçans ; ou autrement avantageux, en estimant chaque pied de fond, suivant ladite situation, sans néanmoins faire aucune attention au commerce personnel »⁵³³

Cette fois, les règles et obligations ne sont plus uniquement destinées aux particuliers mais également aux « connoisseurs », c'est-à-dire ceux dont le travail est d'estimer les biens à exproprier. L'élément majeur à retenir de ce texte, c'est qu'en plus de la qualité d'un bien, les « connoisseurs » doivent tenir compte de sa situation. Le règlement précise également :

« qu'il sera permis aux particuliers intéressés, lors qu'ils voudront prouver qu'il se seroit glissé des erreurs ou abus dans les estimés, de prendre sur le point desdites estimés tant seulement, recours aux juges ordinaires »⁵³⁴

Cette dernière disposition et l'intensification de la politique routière à la suite du traité d'Aix-la-Chapelle (1748), ont pour conséquence une hausse considérable du nombre d'appels aux juges ordinaires pour les dommages causés par les chaussées de même que pour les expropriations, et une multiplication du nombre de conflits entre les particuliers et les États. Raison pour laquelle, quelques années à peine après la remise en route de la politique routière, les États demandent au Prince-Évêque de légiférer à nouveau en rappelant les modalités des règlements de 1717 et 1735, tout en indiquant que les députés des États sont, avec leurs « connoisseurs », les seules références pour tout ce qui touche aux voies de communication⁵³⁵.

À cette heure, nous ne savons toujours pas qui sont ces « connoisseurs » mais un rapport du 29 octobre 1754, relatif à l'estimation des terrains que les États doivent acheter pour élargir le chemin de Herstal (devenant peu à peu la chaussée de Visé), nous est d'un grand secours⁵³⁶. En effet, le seigneur Simonon, chargé d'estimer les fonds de Coromeuse est un arpenteur et géomètre, désigné par les États pour leur faire rapport. Face à lui et avec une estimation différente (15 fl. la verge au lieu des 10 estimés par Simonon), un seigneur avocat du nom de Darimont, désigné par les particuliers⁵³⁷. Ce qui se révèle intéressant dans cette querelle autour de champs « qui ne sont propres qu'à y semer des choux de may » pour

⁵³³ DE BERGHES G.-L., *Voulant prévenir les procédures...*, Liège, Procureur, 30 octobre 1735.

⁵³⁴ *Ibidem*.

⁵³⁵ DE BAVIÈRE J.T., *Aiant vu les recès unanimes...*, Liège, Kints, 20 juillet 1752.

⁵³⁶ A.E.L., *États*, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787*, SIMONON, *Rapport fait par Simonon*, 29 octobre 1754

⁵³⁷ *Ibidem*.

reprendre les termes de Simonon, ce n'est pas le désaccord autour du prix. Plus généralement, c'est d'observer que l'estimation des terrains peut s'effectuer soit par des professions civiles « de mesure » (arpenteur et géomètre), soit par des avocats ou hommes de loi. Deuxième et dernier éléments, on remarque une association de particuliers autour d'un représentant chargé de défendre leur intérêt commun, face à l'intérêt public des États. Notons que, selon le rapport, ce sont les États qui définissent le prix final (10 fl.), malgré le désaccord qui persiste entre les « connaisseurs ».

Enfin, à nouveau sous le règne de Charles-Nicolas d'Oultremont, en 1768, un nouveau règlement est mis en place en raison des « frais et dépenses considérables, qu'il en coutoit à nos États, ainsi qu'à notre cité, nos bonnes villes et communautés, pour l'acquisition des fonds et terrains par la voie des citations édictales »⁵³⁸.

Outre le rappel des règles précédentes, ce règlement apporte deux nouveautés témoignant du désir de simplification (que nous avons déjà rencontré quant aux rendages des barrières⁵³⁹) de l'administration et de la volonté des États, proposant le règlement, de rendre plus efficace le processus d'expropriation :

« il suffira de citer, par un seul ajournement à quinzaine privilégié, les possesseurs des dits fonds tous ensemble, pour voir procéder à la visite, estimation et mesure d'iceux, soit par un, soit par plusieurs des commissaires estimateurs qui seront à cet effet nommés par nos États dans chaque baillage ou quartier, et admis et sermentés en due forme pardevant nos échevins de notre souveraine justice de Liège : et ce à tel temps, qu'icelui ou iceux commissaires auront fixé pour leurs opérations, lesquelles devront toujours être ponctuellement annoncées et désignées ; c'est-à-dire, à certain jour pour la visite d'une partie de terrain, depuis tel jusqu'à tel endroit ; à certain un autre jour, pour une autre partie, aussi depuis tel jusqu'à tel endroit ; et ainsi successivement »⁵⁴⁰

Premièrement et à la différence des autres règlements, les démarches d'expropriation pourront s'effectuer « groupe de personnes » par « groupe de personnes » et non plus individuellement. Cette disposition pratique permet de couvrir davantage de territoire en moins de temps, à un moment de l'histoire routière liégeoise où les travaux s'accélérent et où les États ont besoin de nouvelles terres pour permettre aux chaussées d'exister.

Deuxièmement, il semble qu'une nouvelle profession soit créée par ce règlement : les commissaires-estimateurs. Le serment de ces « juges en matière d'expropriation » est par

⁵³⁸ OULTREMONT C.-N., *Les fraix et dépenses considérables...*, Liège, Plomteux, 18 avril 1768.

⁵³⁹ Cf. première partie, point 2B.II.

⁵⁴⁰ OULTREMONT C.-N., *Les fraix et dépenses considérables...*, Liège, Plomteux, 18 avril 1768.

ailleurs communiqué dans un placard, daté du 13 mai 1769, précisant certains termes employés par le règlement de 1768 :

« Je jure que je m'acquitterai loyalement et fidèlement de mon devoir de commissaire estimateur.

Qu'en conséquence j'estimerai les fonds, bâtiments et héritages édictés ou à édicter soit dans leur entier, soit en partie pour la commodité et l'utilité du public, selon la véritable connoissance que j'en ai, et que j'en acquerrai plus pertinement encore sur les lieux, par inspections oculaire et consultation avec gens de l'art irréprochable et impartiaux, suivant ma conscience, sans avoir égard au prix, auquel ces fonds, maisons ou bâtiments auront ci-devant été rendus ou vendus, ni a aucun dommage ou intérêts ; mais précisément à la valeur actuelle d'iceux, sans part ni faveur pour personne.

Que dans les villes je n'aurai les égards convenables qu'à la situation des lieux plus ou moins commerçants, ou autrement avantageux, en estimant chaque pied de fond suivant la situation des maisons ; sans néanmoins faire aucune attention au commerce personnel ; et qu'à la campagne j'estimerai par verge les terres, bois, prairies, jardins.

Finalement, que je ne ferai aucun tort ni à la caisse publique, ni aux particuliers ; mais que je fixerai par-tout les prix des fonds et accessoires édictés selon la justice et l'équité la plus exacte.

Jurant et promettant tout le prémis sur la damnation de mon âme, et sous les peines les plus graves temporelles, dont on punit les parjures. Ainsi m'aide Dieu et tous les Saints »⁵⁴¹

Ces commissaires estimateurs sont donc indépendants et ne doivent faire de tort « ni à la caisse publique, ni aux particuliers ». Leur création est une indication d'une certaine « professionnalisation » du monde routier qui acquiert toujours plus de technique et qui cherche à se rationaliser. Malheureusement, nous ne pouvons, à ce stade, pas évaluer l'efficacité de la création de cette profession, tant les expropriations génèrent de documents. D'après nos investigations, aucun autre règlement portant sur les expropriations n'est réalisé entre 1768 et 1789, ce qui ne constitue cependant pas une preuve de l'efficacité des règles précédentes.

Enfin, la création des commissaires estimateurs n'enlève rien à certaines libertés en ce qui concerne les particuliers : le troisième point du règlement précise que le particulier garde le droit d'adjoindre au commissaire estimateur, à ses frais, un « connaisseur » qui peut ainsi communiquer sa contre expertise à l'agent assermenté⁵⁴². Le septième point, quant à lui, indique que si un désaccord subsiste entre les États et le particulier, une seconde expertise peut être commandée par la justice⁵⁴³.

⁵⁴¹ OULTREMONT C.-N., *L'expérience ayant fait voir...*, Liège, Plomteux, 13 mai 1769.

⁵⁴² OULTREMONT C.-N., *Les fraix et dépenses considérables...*, Liège, Plomteux, 18 avril 1768.

⁵⁴³ *Ibidem*.

2. Mise en Pratique

Le tracé étant déterminé, les travaux peuvent commencer. Depuis le début de ce mémoire, nous évoquons « les acteurs du monde routier », sans pour autant avoir défini ces derniers. Ils englobent toutes les personnes qui jouent un rôle soit dans l'élaboration des chaussées, soit dans leur construction. Ainsi, les États, leurs députés et le Prince-Évêque sont, par définition, des acteurs du monde routier. Toutefois ce point ne reviendra que peu sur les autorités liégeoises, car nous étudierons ici les acteurs qui ne se sont jamais retrouvés au centre d'une contribution sur un pan de l'histoire liégeoise. Il s'agit des ingénieurs, des inspecteurs, des entrepreneurs routiers, des paveurs et des chartiers, mais également les autres professionnels tels que les arpenteurs, les commissaires estimateurs et les cartographes, ayant déjà fait l'objet d'une certaine attention. Dans un second temps, après avoir déterminé la hiérarchie du monde routier, nous effectuerons un bref passage sur l'acquisition des matières premières et sur les plantations le long des chaussées, thème surprenant mais riche d'informations.

A. Les acteurs « pratiques » du monde routier

Dans le monde routier liégeois, tout pouvoir émane des États. Comme nous l'avons expliqué précédemment, si ce sont eux qui « dirigent » les chaussées (même si le Prince-Évêque conserve certaines prérogatives, il n'est clairement pas à l'initiative), cela est probablement dû au glissement de la nature donnée des voies de communication terrestres, puisqu'elles quittent le domaine militaire pour entrer dans le domaine économique⁵⁴⁴. Exprimé autrement, ceci revient à dire que c'est le pouvoir économique des États qui justifie leur maîtrise des chaussées. Ceci est une constatation également effectuée en France, où le domaine routier n'est plus complètement du ressort de la guerre car il est dirigé, dès la première décennie du XVIII^{ème} siècle par l'intendant des finances et le contrôleur général des finances⁵⁴⁵.

⁵⁴⁴ Cf. première partie, point 2B.I.

⁵⁴⁵ BLOND S., *L'atlas de Trudaine, pouvoirs, cartes..., Op. Cit.*, p. 88.

I. Les ingénieurs

Généralités

Dans la hiérarchie routière, les ingénieurs arrivent en seconde position. Ce sont eux qui ont la responsabilité d'exécuter les demandes des États ayant trait à toutes les voies de communication, qu'elles soient terrestres ou fluviales. Ainsi Alexandre Carront (dont le fond homonyme conservé aux A.E.L. indique erronément qu'il est uniquement géomètre⁵⁴⁶), réalise-t-il en même temps, des rapports sur des dégâts liés à la chaussée de Visé et des plans d'aplanissements pour le canal Hasselt-Bois-le-Duc⁵⁴⁷.

Les ingénieurs, sans que cela soit toujours limpide, peuvent être divisés en deux catégories. Ceux qui sont nommés, en France, « ingénieurs en chef », qui sont des « hommes à tout faire » auxquels on confie des tâches aussi bien générales que particulières (rapports sur une chaussée, un canal ou un avis sur des segments très précis de ces voies de communication)⁵⁴⁸. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, on en compte deux à Liège : Alexandre Carront, au service des États entre 1752 et 1793 et Claude-Louis Thomassin, au service des autorités liégeoises de 1775 à 1783, probablement suite à des recommandations françaises⁵⁴⁹. Ensuite, viennent différents « sous-ingénieurs », à l'image du Chevalier de Sordi, au service des États de 1780 à 1784, à qui l'on confie des tâches plus particulières comme l'inspection de « partie de chaussée »⁵⁵⁰.

Les rôles de l'ingénieur à partir des réformes de Claude-Louis Thomassin

Selon toute évidence, l'arrivée de Thomassin Père à la tête des chaussées liégeoises résonne comme un véritable coup de tonnerre dans le monde routier liégeois. Nous avons déjà étudié certaines réformes qu'il propose aux États et qu'il parvient à mettre en place⁵⁵¹. Mais son influence dépasse les réformes car son arrivée est synonyme d'extension mais surtout de codification des prérogatives de l'ingénieur en chef.

⁵⁴⁶ A.E.L., États, 2615, Alexandre Carront, Géomètre, 1752-1793.

⁵⁴⁷ A.E.L., États, 2834, Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, ÉTAT Noble, Projet de recès de l'état noble, 18 septembre 1751 ; A.E.L., États, 2834, Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, CARRONT A., Rapport fait par Carront du plan de la chaussée de Visé, 30 octobre 1751.

⁵⁴⁸ BLOND S., L'atlas de Trudaine, pouvoirs, cartes..., Op. Cit., p. 88.

⁵⁴⁹ Cf. première partie, point 2.IV.

⁵⁵⁰ Nous renvoyons aux quelques documents conservés : A.E.L., États, 2618, Chevalier de Sordi, 1780-1784.

⁵⁵¹ Cf. première partie, point 2.IV. ; Cf. troisième partie point 2.C.

Tout d'abord, c'est à Thomassin que l'on commande le premier rapport sur l'entièreté du réseau des chaussées liégeoises⁵⁵². C'est à partir de ce moment que l'ingénieur devient, en quelque sorte, responsable des travaux de maintien et de construction de tout le réseau routier. Notons qu'à la différence de Caront, nous n'avons jamais rencontré Thomassin dans des documents liés aux voies fluviales, si l'on ne tient pas compte des torrents dévalant par temps de pluie sur les chemins liégeois. Ceci peut être un indicateur supplémentaire d'un gain en technicité du monde routier liégeois.

Ensuite, dans le rapport que les États commandent à Thomassin en 1777, l'ingénieur en chef précise les attributions des ingénieurs :

« Avant que de commencer les ouvrages sur aucune portée, l'ingénieur sera tenu d'aller examiner les parties qui ont le plus grand besoin d'être faites à neuf et d'en faire rapport à nos seigneuries, d'examiner ensuite dans le restant du pavé de chaque partie, les endroits les plus défectueux pour les faire réparer avec les pierres qui sortiront des parties traitées à neufs, et pour cela il prendra avec lui l'inspecteur de la partie, lequel suivra ponctuellement ses ordres »⁵⁵³

En plus de « faire rapport », on remarque que l'ingénieur doit lui-même désigner les parties (segments de chaussées) à refaire, tout en coordonnant les inspecteurs qui sont placés sous ses ordres. En définitive, en plus de rendre compte aux États, les ingénieurs ont à la fois un rôle technique (décision sur le type de travaux à effectuer) et un rôle de coordination.

Un établissement formateur à Liège ?

Nous avons évoqué le manque d'établissements formateurs aux métiers routiers dans la Principauté, mais ceci ne doit pas pour autant laisser sous-entendre qu'il n'existe pas d'ingénieur liégeois, comme le rappelle Pierre Ancion dans le procès Thomassin⁵⁵⁴ :

« Abstractivement si un étranger est préférable aux sujets du pàys, il semble qu'il n'y aurait pas de justice distributive de donner au premier cent louis neuf, dans le tems que nous avons des ingénieurs en ville plus capables en tout genre, qui se contenteraient de la moitié de laditte somme annuelle, et même du tiers »⁵⁵⁵

Ancion critique le coût de Thomassin en soulignant que des Liégeois (ce qui sous-entend qu'il existe des sujets du Prince-Évêques, éveillés aux sciences routières) pourraient tout à

⁵⁵² A.E.L., États, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, THOMASSIN C.-L., *Rapport de Thomassin...*, 15 mars 1777.

⁵⁵³ *Ibidem*.

⁵⁵⁴ A.E.L., États, 2628, C. L. Thomassin, ANCION P., *Information pour les seigneurs...*, le 9 décembre 1780.

⁵⁵⁵ A.E.L., États, 2628, C. L. Thomassin, ANCION P., *Information justificative...*, Op. Cit.

fait effectuer le même travail en se contentant de moins⁵⁵⁶. À la suite du procès dont il ne faut pas oublier les enjeux politiques soulignés précédemment, les gages de Thomassin sont suspendus même s'il continue à travailler quelques mois pour les États⁵⁵⁷. Ceci le plonge dans un état de misère tel qu'il demande à son protecteur, le Baron de Haxhe, de lui permettre, soit de vivre à Liège, soit de repartir en France avec sa famille⁵⁵⁸.

Après cet épisode délicat, si Thomassin disparaît du monde routier liégeois, il semble ressurgir dans le monde académique : Velbrück qui par ailleurs n'avait pas confiance en le tréfoncier de Wasseige⁵⁵⁹, ennemi de Thomassin, ouvre en effet, en 1781, une école de mathématiques, financée par la caisse jésuitique, dont le titulaire des cours n'est autre que l'ex-ingénieur⁵⁶⁰. Cette volonté de création d'une école technique dans laquelle on exposerait des principes mathématiques et de dessin est en réalité déjà formulée par Heusy, dix ans plus tôt⁵⁶¹. Dans cette école, outre les mathématiques, on enseigne, dans une des salles du Grand-Collège, l'arpentage et la géométrie qui sont les deux disciplines maîtresses pour les ingénieurs des chaussées⁵⁶². En définitive, comme ne pouvons pas évaluer l'influence de cette création scolaire puisque huit années après sa mise en place, la Révolution éclate, nous devons laisser cette question en suspend : Liège, grâce à cet établissement, aurait-elle pu former des ingénieurs pour ses chaussées ? Il est à noter qu'à la mort de Claude-Louis Thomassin, en 1785, son fils, Louis-François le remplace dans ses fonctions⁵⁶³.

⁵⁵⁶ Nous ne pouvons pas donner des indications sur le salaire des ingénieurs, celui de Thomassin (cent Louis d'or à l'année) étant visiblement plus élevé que celui des autres et étant donné que nous n'avons pas trouvé de paiement clair et régulier destiné à un ingénieur.

⁵⁵⁷ A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, ANCIEN P., *Lettre de Ancion aux seigneurs des États*, le 29 mars 1781 ; A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, ÉTATS, *Messeigneurs...*, 12 octobre 1780 ; Cf. première partie, point 2.IV.

⁵⁵⁸ A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, THOMASSIN C.-L., *Supplique très humble pour Thomassin...*, 25 avril 1781 ; A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, THOMASSIN C.-L., *Supplique très humble au très illustre seigneur Monseigneur le Baron de Haxhe*, ca. mars 1781.

⁵⁵⁹ Pour l'identification, se référer à la note n°428.

⁵⁶⁰ MACOURS F., « L'enseignement technique à Liège... », *Op. Cit.*, p. 166 ; De FROIDCOURT G., *François-Charles, Comte de Velbruck, Prince-Évêque de Liège Franc Maçon*, Liège, Protin et Vuidar, 1936, p. 141 ; DROIXHE D., *Une histoire des Lumières au pays de Liège*, Liège, Presses universitaires de Liège, 2007, p. 146 ; LECLERE A., *La plume à la main et la rapière au fourreau : essai d'analyse des relations diplomatiques de la Principauté de Liège, La politique extérieure de François-Charles de Velbrück*, mémoire, [inédit], Université de Liège, 2021, p. 127.

⁵⁶¹ GRÉAUME D., « Jacques de Heusy... », *Op. Cit.*, p. 190.

⁵⁶² MACOURS F., « L'enseignement technique à Liège... », *Op. Cit.*, p. 166-167.

⁵⁶³ *Idem*, p.168.

II. Les inspecteurs et le « devoir de surveiller »

Les inspecteurs apparaissent dès 1716, juste après la mise en travaux du plan routier des États⁵⁶⁴. À cette époque, il semble que l'inspecteur soit chargé de coordonner le travail des communautés s'acquittant des corvées relatives aux chaussées⁵⁶⁵. En 1731, le Prince-Évêque Georges-Louis De Berghes instaure, toujours à la demande des États, un règlement général destiné aux inspecteurs⁵⁶⁶ : tout comme pour les *conditions générales sur le rendage des barrières*⁵⁶⁷, ce règlement peut être divisé en différentes catégories, chacune en lien avec une mission assurée par les inspecteurs. Premièrement, une mission de coordination non plus des communautés, mais bien des paveurs et des épinceurs (ceux qui donnent à nouveau une forme convenable à un pavé abîmé)⁵⁶⁸. Ils sont également responsables du bon déroulement des travaux, puisqu'ils doivent veiller à la qualité du travail fourni par les ouvriers⁵⁶⁹. En outre, un point précise :

« Que les dits inspecteurs ne pourront recevoir aucun sable destiné à paver, qu'il ne soit conforme aux conditions ; et en cas de quelque difficulté, ils devront en apporter une montre à l'état pour juger de la valeur et qualité d'icelui »⁵⁷⁰

Cette disposition, qui s'applique aussi pour les pavés, donne aux inspecteurs la charge de s'assurer de la qualité des matières premières employées dans la construction des chaussées, et une clause ajoute qu'ils ont aussi la responsabilité de veiller aux quantités livrées⁵⁷¹. En 1741, un recès des États oblige les inspecteurs à effectuer un rapport hebdomadaire au sujet de l'état dans lequel se trouve la partie de la chaussée dans laquelle ils sont employés⁵⁷².

Quatre ans plus tard, un nouveau recès des États, relatif à la réparation de la chaussée de Tongres, utilise le terme « inspecteur général » (fonction présente en France), et il semble que ce dernier ait la charge d'inspecter toute une chaussée ou plusieurs chaussées, à la

⁵⁶⁴ DE BAVIERE J.-C., *Son Altesse...*, Liège, Milst, 2 avril 1716.

⁵⁶⁵ *Ibidem*.

⁵⁶⁶ ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 17 août 1786.

⁵⁶⁷ *Conditions générales pour le rendage des barrières des États du Pays de Liège et Comté de Looz*, Liège, Plomteux, 24 janvier 1767.

⁵⁶⁸ L'épinceur est l'ouvrier qui se sert d'un marteau biseauté pour retailer ou reconditionner les pavés qui peuvent être réutilisés ; « épinceur », in *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales* (CNRTL), [En ligne], <https://www.cnrtl.fr/definition/%C3%A9pinceur>, page consultée le 01/04/2021, mise à jour le [?].

⁵⁶⁹ DE BAVIERE J.-C., *Son Altesse...*, Liège, Milst, 2 avril 1716.

⁵⁷⁰ *Ibidem*.

⁵⁷¹ *Ibidem*.

⁵⁷² ÉTATS, *Messeigneurs ordonnent...*, Liège, Veuve procureur, 15 juillet 1741.

différence des simples inspecteurs, se chargeant uniquement de leur partie. Cependant, le terme n'est que rarement utilisé par la suite.

Lors de la querelle qui oppose l'entrepreneur Magnée aux États (sur laquelle nous reviendrons au point suivant) l'inspecteur Simonon joue un rôle crucial. En plus d'évaluer les terrains à exproprier, il est chargé de surveiller l'entrepreneur dans l'avancement de ses travaux⁵⁷³. Il agit comme un « cahier des charges vivant », c'est-à-dire que l'entrepreneur a l'obligation d'effectuer son ouvrage « le tout à l'enseignement de l'inspecteur Simonon » qui, en cas de manquement, a le devoir de prévenir les États⁵⁷⁴. C'est d'ailleurs suite aux alertes lancées par ce dernier que débute le conflit Magnée-États, principalement imputé à l'emploi de pierres de mauvaises qualités et de mauvaises conditions dans le pavé de la chaussée de Visé⁵⁷⁵.

Cette fois, les réformes de Thomassin ne semblent pas changer de façon conséquente ces attributions. Ce dernier propose cependant aux États de remplir le devoir d'inspection par sept inspecteurs (un sur la chaussée de Saint-Trond, deux sur celle de Bois-le-Duc, un pour celles de Visé et Verviers, un pour celle de Huy, un pour celle de Spa et un sur la chaussée de Neuville, correspondant à la chaussée de France)⁵⁷⁶. Enfin, il clôture sa partie sur les inspecteurs en précisant vaguement quelques prérequis nécessaires afin d'exercer cette profession :

« Quant à la qualité des inspecteurs, ils doivent avoir assés de théorie ou d'usage en pratique pour mettre en exécution les ouvrages que l'ingénieur leur prescrira en leur donnant le détail »⁵⁷⁷

Enfin, à la fin de l'Ancien Régime liégeois, on remarque que la profession n'est pas au beau fixe. La corruption, le manque de sérieux dans l'inspection et dans le comptage des pierres sont autant de problèmes ciblés par le tréfoncier Depaix dans son projet de réforme de 1787-1788⁵⁷⁸. Idatte, secrétaire et cousin de Thomassin employé par les États, propose en

⁵⁷³ A.E.L., *États*, 2854, *Conflit avec Barthélemy Magnée au sujet des travaux routiers qui lui ont été adjugés sur la route de Liège à Visé, 1765-1771*, ÉTATS (COMMIS), *Recueil des ordonnances portées à charge de B. Magnée reprenneur de la construction du pavé sur Visé, 17 juin 1755*.

⁵⁷⁴ *Idem*, 3 juillet 1755.

⁵⁷⁵ *Idem*, 23 août 1755 ; *Idem* 18 novembre 1755.

⁵⁷⁶ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, THOMASSIN C.-L., *Rapport de Thomassin...*, 15 mars 1777.

⁵⁷⁷ *Ibidem*.

⁵⁷⁸ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, DEPAIX, *Mémoire sur la manentution des chaussées, Décembre 1787* ; cf. première partie 2.B.V.

1790, un modèle de rapport pour les inspecteurs de manière, une fois de plus, à uniformiser leur travail, peu importe la chaussée sur laquelle ils sont employés⁵⁷⁹.

III. Les « entrepreneurs routiers » et les conflits avec les États

Faute de place, nous ne pouvons pas rendre ici une analyse détaillée de ce qui caractériserait l'identité des entrepreneurs routiers de la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle liégeois. Même si une pareille investigation demeure tout à fait réalisable grâce à une étude prosopographique, basée sur les nombreux documents conservés aux A.E.L., il faudrait un nouveau mémoire pour mener à bien cette volonté. Dès lors, dans cette partie, nous ne ferons qu'esquisser un aspect de cet entreprenariat routier, à travers l'exemple de Barthélémy Magnée, entrepreneur d'une partie de la chaussée de Visé. Nous mettrons ici en exergue, non pas son identité ou son profil qui, par ailleurs, nous sont totalement inconnus, mais bien les raisons du procès qui l'oppose aux États.

Rappelons d'emblée qu'un entrepreneur routier peut également être repreneur de la barrière qui est placée sur la partie dont il s'occupe. Ainsi, une fois les travaux (de construction ou de réparation) réalisés, les entrepreneurs peuvent renflouer leurs caisses en percevant le droit de Tolle. Ceci pousse ces derniers à rogner sur la qualité afin que leur bénéfice soit, à terme, plus grand. Par exemple, dans le conflit Magnée-États, nous avons identifié un moyen par lequel l'entrepreneur augmente ses bénéfices au détriment de la qualité de ses travaux : Selon l'inspecteur Simonon, en plus d'avoir été au-delà de ses conditions, Magnée a fait livrer de nuit 30.000 pierres qui avaient pourtant été jugées inutilisables par les États via la voix de leur inspecteur, et voulait les employer dans le pavé⁵⁸⁰. Ces méthodes frauduleuses, ajoutées aux excuses qui justifient le retard dans les travaux ou la mauvaise qualité de ces derniers, expliquent la fermeté des *Conditions générales pour le rendage des barrières* à l'égard des entrepreneurs routiers :

⁵⁷⁹ A.E.L., États, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, IDATTE J., *Rapport d'Idatte joint un modèle de rapport relativement à la manutention des routes...*, 20 juillet 1790 ; A.E.L., États, 2628, C. L. Thomassin, THOMASSIN C.-L., *Supplique pour Thomassin*, le 7 janvier 1777.

⁵⁸⁰ A.E.L., États, 2854, *Conflit avec Barthélemy Magnée au sujet des travaux routiers qui lui ont été adjugés sur la route de Liège à Visé, 1765-1771*, ÉTATS (COMMIS), *Recueil des ordonnances...*, Op . Cit., 17 juin 1755.

« L'entrepreneur de pourra, dans quelque mauvais état il puisse trouver l'entreprise ; c'est-à-dire, pavé, pannelets, terrepleins, fossés, maison de Tolle, barrières, ponts, aqueducs, maçonneries, et généralement tous ouvrages faits au fraix ou incombans à l'État, accessoires de la chaussée ; et sous quelque prétexte que ce puisse être, se plaindre du défaut d'entretien de son prédécesseur, non plus que de la mauvaise qualité des réparations, pierres ou matériaux mis en œuvre, ni du débordement des eux : enfin ne pourra alléguer aucune raison qui le dispense de remettre en bon état ce qui sera jugé mauvais, et d'entretenir généralement, et sans rien excepter, tout ce qui étoit ou devoit être entretenu par l'État ou son prédécesseur »⁵⁸¹

Malgré les menaces de sanction, les défenses, les amendes et les inspections, les États ne parviennent pas à remettre en bon ordre leurs chaussées, même si certaines de ces dernières atteignent enfin les objectifs fixés en 1712. C'est dans ce contexte de crise et de conflit latent avec les entrepreneurs que s'inscrit la vaste proposition de réforme du tréfoncier Depaix, analysée précédemment⁵⁸².

IV. Paveurs, chartiers, ..., au service des États mais sous le joug des métiers ?

Nous avons déjà évoqué l'évolution du statut de certains métiers de la route comme ceux des paveurs et des chartiers qui, après les réformes de Thomassin de 1776-1780, deviennent des « professions libres » tant que le travailleur reste « au service du public »⁵⁸³. Les métiers sont en France comme à Liège, au XVIII^{ème} siècle, un véritable frein au développement du nouveau réseau routier et à l'intensification des travaux⁵⁸⁴. Insistons sur le fait qu'il n'est pas question, dans la réforme de Thomassin, de supprimer ces institutions mais bien de délivrer à certaines personnes une exemption uniquement lorsqu'ils travaillent pour l'État.

Un rapport du 28 octobre 1779 écrit par Thomassin fait le compte du nombre d'ouvriers qui travaillent avec lui pour réparer les chaussées de l'État. Il effectue de la sorte une liste presque exhaustive des métiers de la route⁵⁸⁵. Ainsi, nous avons 31 paveurs, 15 batteurs de dame (responsables du « tassement du pavé »), 25 épinceurs, 33 boteurs de pierre (ceux responsable du placement des pierres, bordures ou pavés) et 151 manœuvres, ce qui nous donne un total de 255 personnes travaillant sur les chaussées liégeoises⁵⁸⁶. Ce rapport nous enseigne que ce sont les manœuvres (ceux qui portent les matériaux ou qui déchargent les

⁵⁸¹ *Conditions générales pour le rendage des barrières des États du Pays de Liège et Comté de Looz*, Liège, Plomteux, 24 janvier 1767.

⁵⁸² Cf. première partie 2.B.V.

⁵⁸³ A.E.L., *États*, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777*, ÉTATS (Commis), *En l'assemblée de messeigneurs les comis et députés de son altesse*, 19 juillet 1776.

⁵⁸⁴ PICON A., *Architectes et ingénieurs...*, *Op. Cit.*, p. 115.

⁵⁸⁵ A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, 1776-1781, THOMASSIN C.-L., *Rapport de Thomassin...*, 26 octobre 1779.

⁵⁸⁶ A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, 1776-1781, THOMASSIN C.-L., *Rapport de Thomassin...*, 26 octobre 1779.

charrettes) qui sont les plus nombreux. Enfin, cette liste est à mettre, elle aussi, en relation avec les réformes de Thomassin. Ce dernier propose, de façon à réparer rapidement les chaussées, l'organisation suivante : Pour toute la Principauté, vingt couples de paveurs (dont l'objectif est de réaliser deux verges par jour soit 9,34m⁵⁸⁷) et par couple, un batteur de dame, deux boteurs de pierre et quatre manœuvres. Si le nombre de quarante paveurs n'est visiblement pas atteint, on remarque que les proportions que l'ingénieur préconise, par paveur, sont respectées à l'exception notoire des manœuvres dont le nombre explose⁵⁸⁸.

Organisation des métiers pratiques du monde routier liégeois			
Organisation désirée par Thomassin en 1777 ⁵⁸⁹		Organisation selon la liste de 1779 ⁵⁹⁰	
Paveurs	40	31	Paveurs
Batteurs de dames	20	15	Batteurs de dames
Boteurs de pierres	40	33	Boteurs de pierres
Manœuvres	80	151	manœuvres

Malheureusement, nous ne disposons pas d'informations aussi précises sur les autres métiers de la route, mais une investigation minutieuse des comptes relatifs aux chaussées (il ne s'agit pas ici des comptes ordinaires que nous avons étudiés précédemment, mais bien des comptes détaillés de certaines opérations sur l'une ou l'autre chaussée) donnerait assurément des résultats plus conséquents.

⁵⁸⁷ Mesures établies d'après : RADOUX L., *Introduction du système métrique dans le département de l'Ourthe (1795-1814)*, Liège, CEFAL, 2004 ; DE BRUYNE P., « Les anciennes mesures liégeoises », in *B.I.A.L.*, t. LX (1936), p. 289-317.

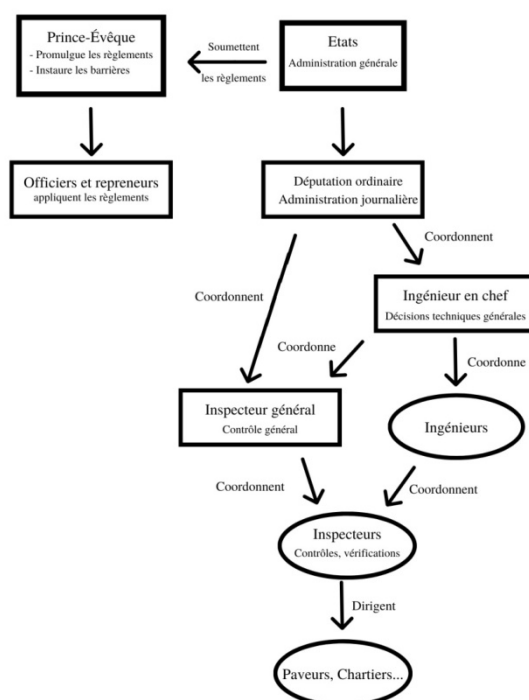
⁵⁸⁸ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, THOMASSIN C.-L., *Rapport de Thomassin...*, 15 mars 1777.

⁵⁸⁹ *Ibidem*.

⁵⁹⁰ A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, 1776-1781, THOMASSIN C.-L., *Rapport de Thomassin...*, 26 octobre 1779.

V. Organisation schématique du monde routier liégeois

Organigramme de l'organisation routière liégeoise



B. L'acquisition des matières premières

Pour réaliser une chaussée au XVIII^{ème} siècle (pavée), deux matières premières sont indispensables : du sable et des pavés généralement taillés dans le grès. Dans cette partie, nous aborderons principalement la problématique des pavés car ce sont eux qui captent toute l'attention des États.

I. La provenance des pavés

Nous avons identifié quatre provenances pour les pierres utilisées dans les chaussées liégeoises :

Premièrement, et selon Thomassin qui écrit que « quaut aux autres routes, on tirera les pierres des carrières approuvées les plus a portées desdittes routes », on observe un certain opportunisme géologique pour des raisons pratiques⁵⁹¹. Cette disposition, valable également pour le sable possède un avantage : l'économie sur le transport des pierres mais aussi un inconvénient, la qualité fort variable des pierres en fonction de la chaussée ou, dans le pire

⁵⁹¹ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées*, 1688-1790, THOMASSIN C.-L., *Rapport de Thomassin...*, 15 mars 1777.

des cas, l'impossibilité de tirer des pavés en raison d'un grès trop dur qui serait cassant, ou trop friable. Ces enseignements sont particulièrement bien visibles le long de la première partie de la chaussée de France :

Carrières à pavés (rouge) sur la chaussée de France (bleu) d'après Ferraris



Deuxièmement, et c'est là l'option qui a la préférence de l'entrepreneur Magnée, faire venir ses pavés de carrières privées, situées dans la Principauté. Dans le cas de la chaussée de Visé, la plupart des pierres utilisées dans la partie de reprise de Magnée, proviennent des carrières d'Ampsin, à 40 Km en amont⁵⁹².

Notons que ces pierres « privées » à destination d'un entrepreneur « privé », sont théoriquement soumises à un comptage strict et à un contrôle de qualité sévère effectué par l'inspecteur mais dépendant de l'honnêteté et des compétences de ce dernier⁵⁹³. En ce qui concerne l'importation de pierres, nous n'en avons trouvé aucune trace, si ce n'est dans le projet de réforme porté par le tréfoncier Depaix qui, pour rappel, proposait de « vider » les carrières étrangères pour ensuite vendre les pavés du pays à prix d'or et s'assurer un flux constant de marchandises⁵⁹⁴.

⁵⁹² A.E.L., États, 2854, *Conflit avec Barthélemy Magnée au sujet des travaux routiers qui lui ont été adjugés sur la route de Liège à Visé, 1765-1771*, ÉTATS (COMMIS), *Recueil des ordonnances portées à charge de B. Magnée reprenneur de la construction du pavé sur Visé*, 18 novembre 1755 ; *Idem*, 1^{er} mars 1757.

⁵⁹³ ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 28 mai 1768.

⁵⁹⁴ A.E.L., États, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, DEPAIX, *Mémoire sur la manentution des chaussées*, Décembre 1787.

Troisièmement, les pavés peuvent être tirés des « carrières de Messeigneurs », c'est-à-dire de carrières « d'État »⁵⁹⁵. Ces carrières sont situées à Ninane⁵⁹⁶, Chaudfontaine⁵⁹⁷, Ramet⁵⁹⁸ ainsi qu'à la Préalles⁵⁹⁹ et sont étroitement surveillées par un inspecteur nommé spécialement au comptage par Thomassin en 1780⁶⁰⁰.

Quatrièmement et c'est ici qu'interviennent les épinceurs, les pavés peuvent être « recyclés » ou pour reprendre les termes du XVIII^{ème} siècle « elles devront être épincées selon l'art »⁶⁰¹. Pour éviter tout problème lié à ce réemploi important, l'opération de remise en condition du pavé doit être étroitement surveillée par l'inspecteur⁶⁰².

Enfin, peu importe la provenance, les États se réservent le droit d'exclure les pavés provenant d'une carrière et le règlement sur les *conditions générales pour le rendage*... le souligne également puisqu'il indique : « Toutes pierres ci-dessus indistinctement devront être d'une carrière approuvée par l'État »⁶⁰³. À cet égard, la chaussée de Visé nous donne un exemple flagrant : les entrepreneurs ont la possibilité de tirer des pierres à Vivegnis, soit à quelques centaines de mètres à peine de la chaussée, mais suite à une inspection et un rapport négatif sur la qualité des pavés, les États défendent aux entrepreneurs d'utiliser ces pavés qui deviennent prohibés⁶⁰⁴.

II. La chaîne d'approvisionnement

Pour conclure cette partie sur les matières premières, il nous reste à parler de la chaîne d'approvisionnement. À la sortie des carrières, les pavés qui ne sont pas destinés à être employés directement sont amenés, par voie fluviale, jusqu'aux dépôts des États, le principal étant celui du rivage des Croisiers⁶⁰⁵. Une fois disposées dans ce magasin général et à partir

⁵⁹⁵ ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 11 avril 1780.

⁵⁹⁶ Ninane est un village de la province de Liège situé directement au Sud de Chaudfontaine, cf. note suivante.

⁵⁹⁷ Chaudfontaine est un village de la province de Liège situé le long de la Vesdre : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C99BE99CEAD110E9E053D0AFA49D1686>.

⁵⁹⁸ (Ivoz-)Ramet, en province de Liège, rive droite de la Meuse :

<https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C99B698E911935F0E053D0AFA49DE257>.

⁵⁹⁹ Nous ne pouvons être formels quant à la localisation de cette carrière, il se pourrait qu'elle soit située juste à côté de Liège mais d'après nos investigations, les pierres proviennent de plus loin.

⁶⁰⁰ A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, 1776-1781, THOMASSIN C.-L., *Rapport de Thomassin pour la nomination des inspecteurs...*, 14 mars 1780.

⁶⁰¹ ÉTATS, *Messeigneurs aiant eu lecture des règles...*, Liège, Procureur, 28 mai 1731.

⁶⁰² *Idem*.

⁶⁰³ *Conditions générales pour le rendage des barrières des États du Pays de Liège et Comté de Looz*, Liège, Plomteux, 24 janvier 1767.

⁶⁰⁴ ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 28 mai 1768.

⁶⁰⁵ ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 1772.

de 1779, les pierres sont amenées vers d'autres lieux de stockage attachés aux barrières, idéalement en hiver, pour que dès la reprise de la saison des travaux, ils puissent être employés directement⁶⁰⁶. Ce système permet d'accélérer le rythme des travaux puisque l'approvisionnement est continu et que des réserves sont constituées annuellement, ce qui était loin d'être le cas au début du siècle. Ceci est symptomatique d'un changement d'attitude quant à l'entretien : des « campagnes de réparation » nécessitant beaucoup de pavés en une seule fois, on passe à un entretien constant, ayant besoin d'un apport régulier de matières premières. Cette méthode, déjà en application à la fin de l'Ancien Régime, atteint son apogée sous le régime français, sous la férule de l'inspecteur Lejeune, lui-même issu du monde routier liégeois prérévolutionnaire⁶⁰⁷.

C. Les plantations le long des chaussées

Ce thème peut surprendre au premier abord mais en réalité, les plantations apparaissent comme des éléments novateurs de la politique routière liégeoise. Dans ce point, nous mettrons en exergue les raisons de l'emploi, par les ingénieurs du siècle des Lumières, d'une nature maîtrisée, au service de l'homme. En d'autres termes, nous dépasserons les préoccupations de l'esthétisme routier moderne, pour étudier les aspects fonctionnels, politiques et économiques des différentes plantations.

I. Aspects politiques : un rempart entre le public et le particulier

Tout comme au XVII^{ème} siècle et aux siècles précédents, les particuliers ont tendance à empiéter, volontairement ou non, sur les chemins et les voies de communication terrestres qui, même s'ils sont entretenus par les particuliers eux-mêmes, restent un territoire appartenant à l'État⁶⁰⁸. Pour déterminer si les chemins ont conservé leur largeur initiale, la méthode de vérification est simple : un officier fait « courir la chaîne »⁶⁰⁹. Il s'agit en réalité d'un bâton de bois aux extrémités duquel pendent deux chaînes et la consigne est d'ordonner la coupe de tout ce qui se trouve entre les deux chaînes. Pour les chaussées, il

⁶⁰⁶ Cette idée se retrouve également dans un projet de réforme de 1775 : A.E.L., *États*, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777*, ÉTATS, *Messeigneurs aiant vu un projet d'une nouvelle administration...*, 8 juillet 1775 ; 96 ; ce système est défendu par le tréfoncier Depaix : A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, DEPAIX, *Mémoire sur la manentution des chaussées*, Décembre 1787.

⁶⁰⁷ PILI F., *Les chaussées dans le département de l'Ourthe...*, *Op. Cit.*, p. 57.

⁶⁰⁸ MAQUET J., *"Faire justice"...*, *Op. Cit.*, par. 254 ; ALEXANDRIEN F., « La construction et l'entretien des routes en Belgique... », *Op. Cit.*, p. 3.

⁶⁰⁹ DE BERGHES G.-L., *Son altessesérénissime étant informée...*, Liège, Procureur, 16 septembre 1724.

est plus difficile de procéder de la sorte. Dès lors, la plantation d'arbres aux bords des chaussées permet de délimiter clairement la frontière entre les particuliers et l'État.

II. Aspects économiques : un domaine forestier exploitable

Certains auteurs expriment l'idée selon laquelle la « mode » de planter des arbres aux bords des voies de communication terrestres, qui remonte au moins au XVI^{ème} siècle, est un moyen de lutter contre le déboisement intense qui survient à cette époque et qui prive les armées de bois⁶¹⁰. La plupart des auteurs ayant étudié l'administration des routes, tant en France que dans les Pays-Bas autrichiens, s'accordent à dire que la vente des bois plantés au bord des chaussées rapporte aux autorités quelques bénéfices⁶¹¹.

Dans le cas liégeois, nous ne pouvons évaluer si la vente des arbres engendre des bénéfices conséquents car ceci ne constitue pas une « ligne » à part entière dans les comptes des chaussées. Il semble, par ailleurs, que la vente d'arbres ou de branches élaguées soit plus « opportuniste » que véritablement contrôlée⁶¹².

III. Aspects fonctionnels : la nature, pour les hommes et contre la nature

La plantation d'arbres, et plus généralement l'utilisation raisonnée d'une nature maîtrisée, est un processus que l'on observe à merveille sur la chaussée de Visé. Si les arbres permettent de tenir les fossés, constituant eux-mêmes les contreforts permettant à la chaussée de rester assemblée, les États ont également recours aux propriétés des « oziers »⁶¹³ (absorption d'eau) ou encore de la fleur de foin⁶¹⁴. Ainsi, suite à un rapport de l'inspecteur en charge de cette chaussée, on ordonne au repreneur de la barrière d'Oupeye de planter des « oziers » au bord des fossés pour absorber l'eau qui s'y trouvera⁶¹⁵. Toujours dans cette montagne d'Oupeye qui pour être franchie, rappelons-le, a nécessité un aplanissement et donc un transport de terres, un autre inspecteur signale que les terres sont

⁶¹⁰ CHEVALIER A., « Les ormes de France », in *Revue de botanique appliquée*, n°254-256 (1942), p. 434 ; PICON A., *Architectes et ingénieurs...*, *Op. Cit.*, p. 219 ; BADRE L., *Histoire de la forêt française*, Paris, Arthaud, 1983, p. 71-99 ; ALONZO E., *L'architecture de la voie...*, p. 90.

⁶¹¹ ALEXANDRIEN F., « La construction et l'entretien des routes en Belgique... », *Op. Cit.*, p. 3 ; GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes... », *Op. Cit.*, n°12/5, (1946), p. 532.

⁶¹² Quelques traces de ventes se retrouvent dans le dossier A.E.L., *États*, 2653, *Plantations le long des chaussées, 1731-1781*.

⁶¹³ Il s'agit de jeunes poutres de saules, arbre s'accommodant particulièrement bien à l'eau.

⁶¹⁴ D'après nos recherches et l'interrogation d'un agent du département national des forêts, la fleur de foin correspond à un mélange d'herbes formant un tapis très dense, pouvant retenir, dès lors, des terres.

⁶¹⁵ A.E.L., *États*, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, Rapport de la visite de la chaussée de Herstal sur Visé, faite par les seigneurs députés, le 4 avril 1759*.

« prettes à s'écrouler » et par conséquent, les États ordonnent la plantation d'herbes (fleurs de foin) pour « tenir les terres »⁶¹⁶. Toutes ces dispositions techniques sont connues depuis le début du siècle mais il faut attendre, en raison du retard des travaux et des guerres, le redéploiement routier des années 1760-1770, pour voir les chaussées liégeoises s'hérissier d'arbres de natures diverses, offrant ombre mais aussi humidité aux « circulants ».

IV. Essences et provenances

Nous n'avons pas manqué de souligner, à de nombreuses reprises, l'influence que la France exerce sur l'administration des chaussées liégeoises et, une fois de plus, dans le cas des plantations, on détecte un lien entre la Principauté et son protecteur courtois. En effet, plusieurs essences bordent les voies de communication liégeoises : bouleaux, frênes et saules sont accompagnés par un arbre qui domine les routes françaises jusqu'au XIX^{ème} siècle, à savoir l'orme⁶¹⁷. Ce dernier est également l'arbre le plus représenté à Liège, les autres n'étant employés que dans certains endroits bien précis comme sur la chaussée de Saint-Trond⁶¹⁸.

Nous avons identifié deux provenances principales pour les arbres plantés au bord des chaussées. D'une part, les arbres peuvent venir de la Principauté et plus précisément « des jardins de barrières » dans lesquels le repreneur doit cultiver les arbres destinés à remplacer ceux disparus, et d'autre part, ils peuvent provenir de l'étranger⁶¹⁹. Lorsque les arbres proviennent de sphères extérieures, il semble que cela soit à chaque fois la région de Louvain⁶²⁰. Nous ne pouvons cependant pas déterminer si ces arbres sont originaires du Duché de Brabant, ou s'ils arrivent d'ailleurs puisque les sources concernant les achats d'arbres sont en réalité des rapports d'un jardinier ou d'un inspecteur, qui confirment le nombre d'arbres et la qualité de leurs racines.

⁶¹⁶ A.E.L., États, 2846, *Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, Rapport sur la chaussée de Visé, 11 février 1767.*

⁶¹⁷ CHEVALIER A., « Les ormes de France », in *Revue de botanique appliquée*, n°254-256 (1942), p. 434 ; ALONZO E., *L'architecture de la voie...*, p. 90.

⁶¹⁸ En 1786, on ordonne la plantation, en une seule fois, de 1700 ormes sur la chaussée de Saint-Trond : ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir...*, Liège, Plomteux, 23 février.

⁶¹⁹ A.E.L., États, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777, Mandements pour les barrières de Liège à Tongres, 29 septembre 1741.*

⁶²⁰ A.E.L., États, 2653, *Plantations le long des chaussées, 1731-1781* ; SAUVEUR J., *Supplique très humble pour Jean Sauveur, 28 mars 1778* ; A.E.L., États, 2653, *Plantations le long des chaussées, 1731-1781* ; LOCHTMANS M., *Remontrance de Martin Lochtmans, 13 avril 1781.*

Précisons, pour clôturer cette partie, qu'un particulier propose aux États de leur céder, moyennant finances, sa pépinière de 6000 arbres (4000 ormes et 2000 bouleaux) pour les besoins des chaussées⁶²¹. Si les États refusent, cette demande paraît intéressante étant donné qu'elle intervient à la fin des années 1770, date à laquelle les autorités liégeoises « nationalisent » par expropriation certaines carrières⁶²². Même si on ne peut prouver un lien de cause à effet, il faut constater qu'une pareille demande demeure unique dans l'histoire routière liégeoise, et qu'elle pourrait être un nouvel indicateur de l'impact des réformes de Thomassin sur le monde routier.

⁶²¹ A.E.L., États, 2653, *Plantations le long des chaussées, 1731-1781* ; SAUVEUR J., *Supplique très humble pour Jean Sauveur, 28 mars 1778*.

⁶²² Cf. Première partie, point C.2.4.

Troisième partie : entretenir les voies de communication terrestres

Une fois le réseau décidé, planifié et établi, il faut l'entretenir, sans quoi sa finalité ne peut être autre que la ruine totale. Cette dernière partie s'avère plus maigre que les deux précédentes. Ceci ne s'explique pas par une négligence quelconque de notre part, mais bien parce que nous avons déjà abordé la plupart des notions importantes liées à l'entretien dans les deux autres parties. Cependant, il reste différents éléments à exposer et synthétiser afin que notre propos sur le monde routier liégeois soit le plus complet et le plus clair possible. Nous aborderons donc dans cette dernière partie, la problématique de l'entretien du réseau par les communautés via l'usage de corvées et nous reviendrons sur les différentes méthodes utilisées par les États pour maintenir leurs pavés en bon ordre.

1. Les chemins aux communautés... ?

A. Les communautés

Pour observer les prémices des dispositions prises pour l'entretien des voies de communication terrestres, il faut remonter au minimum jusqu'au XVII^{ème} siècle. Un règlement de Maximilien-Henri de Bavière, publié en 1686, impose que l'entretien des chemins et des grands chemins soit effectué aux frais de quartiers et donc, par les communautés rurales qui peuvent être définies de la sorte :

« La communauté rurale se définit comme un groupe humain établi sur un même territoire ou dans la même localité ; elle ne réunit pas nécessairement l'ensemble de la population locale ; sa composition sociale ou géographique peut même varier en fonction des circonstances ; investie d'obligations ou de droits collectifs, elle en répartit entre ses membres l'exécution ou la jouissance. Elle assume parfois la réalisation de projet commun à tous ceux qui en font partie : la construction d'une chapelle, le recrutement d'un maître d'école »⁶²³

Ces communautés sont mises au travail grâce à une corvée d'État (à ne pas confondre avec les corvées seigneuriales qui tombent peu à peu en désuétude sur le territoire liégeois), décrétée par le Prince, par voie d'ordonnance de police ou mandement exécutoire⁶²⁴. La corvée d'État correspond à une forme d'impôt dont les communautés doivent s'acquitter par le travail⁶²⁵. Les travaux d'entretien réalisés par les corvéables sont placés sous la surveillance des officiers du Prince et du procureur général, à qui on ordonne d'intensifier

⁶²³ HANSOTTE G., *Les institutions...*, Op. Cit., p. 241 ; cette définition est semblable à celle donnée dans DUBOIS S., communauté d'habitants », in Dubois S., Demoulin B., Kupper J.-L., *Les institutions...*, Op. Cit., t. II, p. 1200.

⁶²⁴ HANSOTTE G., *Les institutions...*, Op. Cit., p. 225.

⁶²⁵ Anne Conchon effectue une excellente définition de la corvée et fait le point sur l'historiographie « à charge » qui a étudié cette dernière : CONCHON A., *La corvée des grands chemins au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, p. 9-20.

leur « contrôle » dans les années 1711-1712, à la veille de l'émergence des chaussées⁶²⁶. En bref, remarquons également pour la suite de notre propos que dans ce cas, l'entretien peut être perçu comme étant une affaire de police générale.

B. La corvée : des grands-chemins aux chaussées

Quelle attitude les autorités liégeoises adoptent-elles, lorsqu'elles décident de mettre en place une nouvelle forme de voie de communication ? Au sujet de la construction, la réponse est simple : on assiste à une généralisation de la corvée, similairement à la France au même moment⁶²⁷. En effet, ce sont les communautés qui ont l'obligation de fournir un contingent de travailleurs et de transporter les matières premières, sans quoi, l'État exposera les travaux à leurs frais⁶²⁸. Cette méthode s'observe également dans les Pays-Bas autrichiens⁶²⁹. Le seul avantage que les « ruraux » obtiennent de cette forme de travail contraint, est l'exemption du droit de Tolle collecté à la barrière de la partie sur laquelle ils travaillent⁶³⁰. Plus précisément quant à l'entretien, l'attitude des autorités liégeoises face à cette rupture que constitue la création des chaussées est en réalité similaire à celle du siècle précédent. Reprenons un document important que nous avons cité précédemment :

« Et nous étant remontré par les députés des États, qu'après les grandes dépenses faites pour l'établissement des chaussées, il est juste que chacun contribue à ses obligations pour leur entretien, et que les communautés qui étoient obligées de remplir et aplanir les ornières des grands chemins allans de Liège à St Trond et de Liège à Hasselt, et vuidier et entretenir les fossés pour l'écoulement des eaux, s'acquittent des mêmes devoirs le long desdites chaussées dans leurs districts respectifs, puisque cesdits chemins cessent présentement et sont abolis ; en exécution de nos mandements précédens, **ordonnons aux communautés ci-dessus touchées de s'acquitter ponctuellement, le long des chaussées susdites, des mêmes devoirs qu'ils étoient obligés de rendre sur les grands chemins susmentionnés**, en faisant remplir pendant l'année les ornières, et en renetoiant en entretenant les fossés pour la facilité de décharge et écoulement des eaux ; aux peines et amendes portées par cette présente ordonnance, et aux officiers hauts et subalternes, d'y tenir soigneusement la main, de même qu'au procureur général de s'acquitter de son devoir, aux mêmes peines et amendes que dessus »⁶³¹

Ce document indique, comme nous l'avons déjà souligné, un changement de point de vue radical quant à la perception des voies de communication, mais cet extrait nous enseigne également la continuité qu'il existe, quant à l'entretien, entre d'une part, les grands chemins

⁶²⁶ CONSEIL IMPÉRIAL, *État informé...*, Liège, J. Bertrand, 20 avril 1711 ; CONSEIL IMPÉRIAL, *Son excellence...*, Liège, J. Bertrand, 28 janvier 1712.

⁶²⁷ CONCHON A., « La corvée des grands chemins, mesurer l'efficacité d'une institution au XVIIIe siècle », in *Histoire et mesure*, vol. XXX/1 (2015), p. 26.

⁶²⁸ ÉTATS, *Messeigneurs considérant...*, Liège, De Milst, 14 juillet 1716.

⁶²⁹ GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes... », *Op. Cit.*, n°12/5, (1946), p. 516.

⁶³⁰ *Idem*, p. 521 ; CONSEIL IMPÉRIAL, *Les trois états de ce pays...*, Liège, De Milst, 16 décembre 1713.

⁶³¹ CHAPITRE SEDE VACANTE, *Aprenans avec beaucoup de déplaisir...*, Liège, Procureur, 11 mai 1724.

et d'autre part, les nouvelles chaussées. Remarquons en outre que ce sont les officiers qui ont toujours la charge d'encadrer et de surveiller la qualité du travail fourni par les corvéables. Cependant, déjà à l'instant de la publication du placard, en 1724, le système des communautés montre ses limites : travailleurs trop jeunes, trop peu qualifiés voire absents et ce, malgré les sanctions et les menaces⁶³². Toutes ces raisons expliquent certainement l'intensification du système des « entrepreneurs de barrière » qui, en plus de la perception du droit de Tolle et de la construction de la chaussée, se voient confier l'entretien de cette dernière au cours de la période 1712-ca. 1750. Les chemins quant à eux, restent à charge des communautés jusqu'en 1765, période durant laquelle les communautés rurales ne seront pas délestées de leurs obligations mais recevront, à partir de cette date, « l'aide » des États⁶³³.

C. La corvée, en débat dans la Principauté ?

Tout comme la France donc, Liège utilise la corvée pour déployer son réseau routier et l'entretenir. Rapidement, des oppositions naissent face à ce travail contraint. Ruraux, physiocrates et représentants divers s'opposent à ce que l'on nomme désormais « corvée des grands chemins »⁶³⁴. Sous la pression, cette dernière est remplacée par Turgot en 1776 qui instaure à sa place un impôt foncier, avant d'être réintroduite la même année, pour à nouveau être abolie en 1787 en ce qui concerne les pays d'élection, puisque les pays d'États (comme la Bretagne) la conservent jusqu'à la fin de l'Ancien Régime⁶³⁵. Mais qu'en est-il à Liège ? Si nous n'avons pas rencontré de document opposé à l'usage de la corvée, il semble que les résultats de cette dernière, fort décevants, et la lassitude des États face à la qualité des chemins ainsi que des premières réparations de chaussées, les poussent à abandonner peu à peu ce système dont on ne trouve plus de trace dans la dernière décennie de l'Ancien Régime.

⁶³² DE BAVIERE J.-C., *Son Altesse...*, Liège, Milst, 2 avril 1716 ; ÉTATS, *Messeigneurs considérant...*, Liège, De Milst, 14 juillet 1716 ; GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes... », *Op. Cit.*, n°12/5, (1946), p. 516.

⁶³³ A.E.L., *États*, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTAT NOBLE, *Messeigneurs considérant que malgré les sages et bonnes...*, le 3 mai 1765.

⁶³⁴ CONCHON A., « La corvée des grands chemins... », *Op. Cit.*, p. 28.

⁶³⁵ CONCHON A., *La corvée des grands chemins au XVIIIe siècle...*, *Op. Cit.*, p. 229-230.

2. ... les chaussées aux États

Dans ses articles au sujet des « routes de Belgique », Génicot identifie trois moyens par lesquels on peut effectuer l'entretien des chaussées. Premièrement, le système de régie, dans lequel l'autorité dispose de ses propres ressources pour entretenir les ouvrages dépendant d'elle⁶³⁶. Ceci est principalement d'application dans les régions où la corvée est la norme comme c'est le cas du Comté de Flandre⁶³⁷. Deuxièmement, le recours à un « entrepreneur indépendant », c'est-à-dire que l'État confie à un tiers le soin de remettre à neuf telles ou telles parties de son réseau⁶³⁸. Cette méthode est appliquée jusque 1750 dans le Comté de Namur et jusqu'à la fin de l'Ancien Régime dans le Duché de Brabant⁶³⁹. Enfin troisièmement, et ceci s'observe dans le Comté de Hainaut et le Duché de Limbourg, un processus par lequel l'adjudicataire reprenneur de la barrière est en charge de l'entretien de sa partie pour le compte de l'État⁶⁴⁰. Afin de compléter les recherches effectuées par Génicot et les nôtres, il reste à déterminer quel processus d'entretien a la préférence des États au XVIII^{ème} siècle, bien que nous ayons déjà partiellement répondu lors de l'étude de l'administration routière.

A. Le système liégeois

Il semble que Liège ait expérimenté ces trois méthodes d'entretien avec plus ou moins de succès. Dès 1713, le reprenneur de la barrière d'Ivoz était chargé de réparer le pavé en plus de percevoir le droit de Tolle⁶⁴¹. Ce système d'entretien, via la cession du droit d'usage de la chaussée, perdure durant tout le XVIII^{ème} siècle, mais évolue à l'image du reste de l'administration : peu à peu, les parties confiées aux entrepreneurs-réparateurs s'amoindrissent et plutôt que d'entretenir une chaussée dans son ensemble, ils ne leur reste qu'un morceau de taille variable. Ce processus d'entretien est d'ailleurs explicitement présenté à l'article deux des *conditions générales pour le rendage des barrières*, règlement promulgué par Charles-Nicolas d'Oultremont, sur demande des États, le 24 janvier 1767 :

⁶³⁶ GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes... », *Op. Cit.*, n°12/5, (1946), p. 531.

⁶³⁷ *Ibidem*.

⁶³⁸ *Ibidem*.

⁶³⁹ *Ibidem*.

⁶⁴⁰ *Ibidem*.

⁶⁴¹ CONSEIL IMPÉRIAL, *Les trois états de ce pays...*, Liège, De Milst, 16 décembre.

« L'obtenteur jouira des revenus des droits qui se paient à la barrière dont il sera le repréneur, parmi rendant et payant, outre la somme de l'exposition, l'excédant de ce qu'elle sera haussée, et se conformant pour les ouvrages à neuf et réparations, à ce qui sera ci-après exprimé »⁶⁴²

Ce système, bien qu'il soit d'application depuis de nombreuses années dans la Principauté comporte un défaut majeur qui ne manque pas d'être relevé par certains députés, comme nous le verrons dans le point suivant : c'est l'entrepreneur « qui se paye lui-même », c'est-à-dire que moins il doit dépenser pour l'entretien de la chaussée, plus vite il rembourse son achat et génère des bénéfices.

B. La réforme de 1768 : Droit de Tolle et entretien

Il semble qu'un an après la publication du règlement du 24 janvier 1767, les modalités quant à l'entretien des parties de chaussées et la perception du droit de Tolle soient une nouvelle fois modifiées sur demande de la députation permanente, éclairée par un rapport daté du 27 février 1768 et rédigé par un inspecteur du nom de Lamine (également rencontré sous la forme *Laminne*) :

« Quelque soin qu'on s'est donné pour soutenir les conditions proposées aux rendages des barrières, quelque moyen qu'on eut employé dans cette partie **d'administration très importante par elle-même**, jusqu'à présent on n'a pu empêcher les vides que se trouvent dans cette caisse, dont le maintien fait aujourd'hui les vœux de l'état [...] Des citoyens zélés, attentives au bien public ont suggéré de changer l'administration des chaussées en suivant l'exemple de nos voisins qui séparent la reprise des revenus des barrières d'avec celle de l'entretien du pavé et font deux répartitions de ce qui en fait une au pays de Liège »⁶⁴³

Avant d'expliquer le projet présenté par l'agent des États, attirons l'attention du lecteur sur le fait que ces volontés de réforme préexistent à Lamine (puisque'il semble que des citoyens zélés ont déjà évoqué l'âme de la réforme) et sont inspirées de l'étranger. Il semble qu'il soit ici question du Duché de Brabant, entité territoriale qui, selon Génicot, applique le système de l'entrepreneur indépendant⁶⁴⁴. Le projet en temps que tel est clair : séparer le revenu des barrières de l'entretien, pour des raisons de contrôle de l'entrepreneur (il ne peut plus se payer les travaux à lui-même) mais aussi pour des raisons économiques car ceci aurait comme avantage, selon Lamine, de mieux évaluer ce que rapportent les barrières car on ne tiendrait plus compte, lors de la vente, de la valeur de l'entretien⁶⁴⁵. Cette différenciation

⁶⁴² *Conditions générales pour le rendage des barrières des États du Pays de Liège et Comté de Looz*, Liège, Plomteux, 24 janvier 1767.

⁶⁴³ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, LAMINNE L., *Projet de chaussée...*, Op. Cit.

⁶⁴⁴ GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes... », Op. Cit., n°12/5, (1946), p. 531.

⁶⁴⁵ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, LAMINNE L., *Projet de chaussée...*, Op. Cit.

entre revenu et entretien se rencontre déjà, de façon sporadique, avant la réforme de Lamine, approuvée à la fin de l'année 1768⁶⁴⁶.

C. L'arrivée de Thomassin et la fin de l'Ancien Régime

Nous avons vu que l'ingénieur français prend la tête du monde routier liégeois peu après son arrivée, et que cette dernière est synonyme de changement dans l'administration des chaussées liégeoises⁶⁴⁷. Plus précisément au sujet de l'entretien, c'est à lui que les États de Liège commandent un volumineux rapport, structuré en dix-sept questions, sur l'état de leurs chaussées et les solutions envisageables pour remédier à ce dernier⁶⁴⁸. Nous avons déjà abordé le contenu de ce rapport (nouvelle organisation du travail routier, compétence des paveurs, des inspecteurs et des ingénieurs, ...⁶⁴⁹) mais insistons à nouveau sur le fait que c'est la première fois que les États désirent obtenir une vue d'ensemble, à la fois de leur administration routière mais aussi du futur qu'il faudrait idéalement lui donner⁶⁵⁰. Une maxime pourrait résumer l'attitude des États : « voir c'est contrôler ». La notion d'observation-contrôle pousse notamment la famille Trudaine (à la tête des Ponts et Chaussées en France) à cartographier tous les axes routiers français de façon à toujours pouvoir suivre les travaux entrepris par les entrepreneurs et les corvéables au service de l'État⁶⁵¹. À la différence des autorités liégeoises, les responsables des Ponts et Chaussées se dotent, dès la première moitié du XVIII^{ème} siècle, de cartes routières leur offrant une vue rationnelle de l'ensemble de leur réseau routier, de son état et de son développement⁶⁵². La question des barrières, réglée avant l'arrivée de l'ingénieur français, n'est pas révisée dans le rapport de Thomassin et par conséquent, la séparation barrière-entretien reste effective jusqu'à la Révolution. Nous retiendrons que les États montrent la volonté de sortir des « plans de réparation » (entretien spécifique d'une chaussée) au profit d'un système d'entretien qui fonctionnerait toute l'année via, par exemple, la mise en place de dépôts de

⁶⁴⁶ 281 ; A.E.L., *États*, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTAT TIERS, *Messeigneurs ayant eu communication du recès de l'état primaire...*, 17 décembre 1768.

⁶⁴⁷ Cf. première partie C.2.IV.

⁶⁴⁸ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, ÉTATS, *Questions à faire à Thomassin, janvier 1777*.

⁶⁴⁹ Cf. deuxième partie, point 2.

⁶⁵⁰ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, THOMASSIN C.-L., *Rapport de Thomassin...*, *Op. Cit.*

⁶⁵¹ BLOND S., *L'atlas de Trudaine...*, *Op. Cit.*, p. 21-29.

⁶⁵² *Ibidem*.

pavés à chaque barrière, permettant une prompte réparation du moindre défaut⁶⁵³. Consécutivement au rapport de l'ingénieur français, les États s'approprient, par expropriation, une série de carrières, entamant l'expérience de la régie qui ne sera cependant pas un franc succès. En définitive, malgré l'arrivée de Thomassin et au regard de l'évolution des processus d'entretien des chaussées liégeoises, l'administration routière ne parvient pas à se réformer efficacement. La recherche constante d'un système avantageux économiquement pousse les autorités à sans cesse rabattre les cartes de son organisation ce qui, au final, l'empêche de s'inscrire durablement dans une politique d'entretien qui pourrait faire ses preuves dans le temps. Cette instabilité administrative, les résultats décevants des réformes des années 1770 et la continuation des projets routiers entamés (par exemple la chaussée de France ou la chaussée de Herve), expliquent le gouffre financier que deviennent les chaussées, principalement dans les années 1780, durant lesquelles les États sont forcés d'emprunter des sommes colossales pour se maintenir à flots⁶⁵⁴.

⁶⁵³ A.E.L., *États*, 2593, *Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790*, THOMASSIN C.-L., *Rapport de Thomassin...*, *Op. Cit.*

⁶⁵⁴ Cf. première partie point 3.C.III.

Limites de cette contribution

Le monde routier liégeois est un objet d'étude complexe, à la croisée de l'histoire politique, administrative, économique et sociale liégeoise. Dès lors, il apparaît impossible de rendre compte, en détail, de ces nombreux aspects dans une seule contribution. Par ce point sur les limites du mémoire, nous soulevons différentes pistes que nous avons choisies de ne pas explorer et que nous confions aux bons soins de futures publications scientifiques.

Premièrement, même si nous avons, à de nombreuses reprises, effectué des ponts entre la première et la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, il reste à déterminer la façon dont les grands chemins se sont construits et imposés sur le territoire de la Principauté. Toujours quant à la première moitié du siècle des Lumières, il reste à évaluer l'action du Conseil Impérial sur le développement et la remise en état des chemins à la veille de l'émergence du réseau des chaussées. Il reste également à déterminer à quel point les pensions versées par les pays voisins aux membres des États ont influencé le tracé ou l'avancée des travaux.

Deuxièmement, les comptes des chaussées présentés dans ce mémoire peuvent devenir de formidables sources pour explorer l'économie liégeoise. De nombreuses études peuvent être envisagées sur les créanciers de l'État, sur l'efficacité des barrières en fonction des chaussées, sur l'influence des comptes des voies de communication terrestres par rapport aux comptes généraux ou encore, sur les liaisons entre les revenus des routes liégeoises (grands chemins et chaussées) et ceux des autres entités territoriales voisines.

Troisièmement, et plus particulièrement sur le sujet des expropriations, il reste à découvrir les mécanismes de défense déployés par les particuliers (ou, comme nous l'avons vu, des communautés) afin de résister à l'État et ses politiques de dépossession pour le « bien public ». Toujours quant à l'histoire sociale, nous exposons ici que les femmes tiennent un rôle loin d'être anecdotique dans le monde routier puisqu'elles peuvent endosser le rôle paveuses ou repreneuses de barrières à la place d'un mari défaillant.

Quatrièmement, l'étude des acteurs du monde routier représente un terreau qui peut s'avérer particulièrement fertile pour la recherche. Il reste à étudier l'impact effectif des réformes sur les entrepreneurs, à établir leur profil ainsi que ceux des paveurs, des inspecteurs et des autres responsables du développement des chaussées liégeoises.

Conclusion

Puisque nous arrivons à présent au terme de notre parcours à travers différents aspects du monde routier liégeois, il n'est pas inopportun de rappeler quels étaient les objectifs poursuivis par notre mémoire. Le principal but que nous nous étions fixé consistait à sortir de l'ombre un pan trop méconnu de l'histoire liégeoise, c'est-à-dire l'émergence et le développement du monde routier dans la Principauté de Liège au XVIII^{ème} siècle, et plus particulièrement de 1748 à 1789. Nous désirions également synthétiser, dans un premier temps et après une définition des termes liés aux voies de communication terrestres, le développement des chaussées dans la Principauté, en accordant une dimension prédominante à la politique extérieure menée par le Prince-Évêque et les États, la mécanique administrative déployée par les États autour des voies de communication terrestres à travers différentes notions (développement, concentration, mutation, perspective) et l'utilisation des barrières. Dans un second temps, l'objectif était d'étudier le « pratique » de la chaussée à travers quelques exemples tirés de l'histoire de la construction de la jonction Liège-Visé, en accordant une attention particulière à la planification, au personnel routier et aux matières premières. Enfin, dans un troisième temps, le désir initial était de résumer l'évolution de l'entretien des chaussées dans le territoire liégeois en étudiant notamment l'usage de corvées mais aussi le lien entre les barrières et la réparation des chaussées. Pour rester fidèle à la division que nous donnons à notre travail nous concluons en quatre étapes.

Premièrement, la redéfinition des termes « axe », « route », « chaussée » et « chemin » nous a permis de découvrir le sens plus profond de ces mots souvent utilisés dans notre quotidien. Par rapport à la chaussée, nous avons vu comment se la représenter grâce à l'étude de sa morphologie générale, de ses critères techniques et des idéaux qui président à sa construction. Nous avons également mis l'accent sur l'aspect révolutionnaire de ces voies de communication terrestres, parfois redoutées par la population, venant mettre à mal la préséance des grands chemins en encourageant leur évolution ou leur disparition.

Deuxièmement, nous sommes revenus sur l'évolution des voies de communication terrestres liégeoises, permettant ainsi à l'historiographie liégeoise de bénéficier d'une synthèse générale, certes modeste, mais qui rassemble les « grands moments » routiers liégeois du XVIII^{ème} siècle et plus particulièrement ceux de la période consécutive au traité

d'Aix-la-Chapelle (1748). Ce panorama général des chaussées de France, de Saint-Trond, de Hollande, de Verviers, de Spa, de Visé et de Huy, formant un réseau (rendu visible pour partie grâce aux cartes et aux outils géographiques de *Walonmap*) s'étendant sur 358,200 km, nous a donné l'occasion de dégager cinq grands éléments caractéristiques des chaussées liégeoises⁶⁵⁵ : la réutilisation de certains tronçons d'anciens chemins, la volonté de se positionner en carrefour des relations économiques internationales, l'importance de l'influence des guerres dans l'avancée des travaux et une période faste, d'intense activité, située entre 1765 et 1780. De plus, nous noterons que le développement politique des chaussées demeure très largement dicté par les rapports de force avec Bruxelles (chaque nation tentant de se soustraire à l'influence de l'autre) et les relations avec la France qui conditionnent clairement, positivement ou négativement, la politique routière de la Principauté. Quant à l'administration, nous avons observé son développement ainsi que le processus par lequel elle acquiert davantage de pouvoir, au fil de la promulgation princière des règlements demandés par les États au sujet de l'entretien ou encore des barrières. Nous avons également mis en exergue l'importance de l'ingénieur français Claude-Louis Thomassin, véritable instigateur des réformes routières des années 1775-1780. Bien que complètes, les réformes ne permettent pas aux autorités liégeoises de sortir de l'impasse des années 1780. C'est ainsi que nous avons découvert et analysé le dernier soubresaut routier, le projet de réforme du tréfoncier Depaix, par lequel ce dernier propose de revoir l'intégralité de l'organisation routière, mais auquel les États ne donnent pas suite. Pour clôturer cette vaste partie, nous nous sommes attardés sur les barrières, les exemptions du droit de Tolle qui y était soit perçu, soit collecté, et nous avons dressé un bilan général de leur utilisation entre 1748 et 1789, qui d'un point de vue chiffré n'est pas positif : aux périodes d'activité routière et de hausse des recettes succèdent des périodes de grave crise qui mènent à un blocage total dans les années 1780. La caisse des chaussées étant annuellement obligée d'emprunter un minimum de 168.000 fl. pour permettre l'achèvement de certaines chaussées, d'en maintenir d'autres en état mais aussi de rembourser les emprunts des années précédentes et de renflouer le déficit qui ressemble de plus en plus à un gouffre sans fond.

⁶⁵⁵ GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes... », *Op. Cit.*, n°12/5, (1946), p. 549.

Troisièmement et par rapport à ce que nous avons appelé la « planification », les autorités liégeoises font montre d'une extrême adaptabilité pour éviter les espaces étrangers et composer avec un milieu humain et géographique particulièrement compliqué. Nous pensons que cette adaptabilité, jumelée avec l'essor de l'utilisation des plans, est l'élément clef permettant d'expliquer le développement du réseau routier liégeois sur un territoire aussi peu uniforme. En ce qui concerne les expropriations, tout comme nous l'avons déjà constaté d'un point de vue institutionnel, les États de Liège développent et mettent en place, une administration complète qui essaye de tendre, à mesure que l'on se rapproche de la fin du siècle, vers plus de simplicité, notamment avec la création des commissaires estimateurs. Nous ne pouvons cependant pas déterminer si ces métamorphoses suffisent à rendre l'institution plus efficace, ni caractériser quel accueil les populations expulsées ont accordé aux démarches simplificatrices de l'État. Ceci ne pouvant être effectué que par une étude plus fine des phénomènes sociaux et une compréhension parfaite des interactions entre les particuliers, les États et la justice. Ensuite, quant au « pratique » de la chaussée, nous pouvons, sans crainte, caractériser l'administration des chaussées liégeoises comme étant une mécanique complexe, sous influence française, dans laquelle chaque métier possède une fonction déterminée, de plus en plus codifiée et gagnant toujours davantage de technicité. Les États, via les demandes adressées au Prince-Évêque parviennent également, au nom de l'intérêt public et de l'économie, à entamer les privilèges des métiers qui tomberont, par la suite, sous les coups de la Révolution. Nous pouvons également souligner que, malgré tous les efforts des États, ils ne parviendront jamais à mettre fin aux abus des entrepreneurs, ce explique en partie le déficit économique des années 1780. En ce qui concerne les matières premières, nous avons remarqué que les autorités liégeoises tentent de rendre pérenne leur politique d'entretien, entre autres grâce à la création de carrières d'État et grâce à une surveillance toujours plus accrue de la qualité des sables, des pavés et des arbres (dont nous avons vu qu'ils sont d'une importance politique, économique ainsi que fonctionnelle) employés dans la réalisation des chaussées.

Quatrièmement, par rapport à l'entretien, qui constitue une partie à part entière tout en étant éminemment présente dans les deux précédentes, il se différencie de la France sur un point : si la France maintient la corvée de nombreuses années pour entretenir et construire ses voies de communication terrestres, les autorités liégeoises abandonnent ce procédé ne

montrant que peu de résultats concluants. Ainsi, l'entretien par corvée est-il réservé uniquement aux chemins tandis que les chaussées sont entretenues par les États selon des procédés qui évoluent notamment en fonction des influences des espaces français ou autrichiens. Tout d'abord on confie la tâche de maintenir les pavés en bon état à un entrepreneur jouissant des revenus des barrières pour financer ses travaux. Puis, faute de résultats, les États séparent les bénéfices retirés de la perception du droit de Tolle de l'entretien. Sous le conseil de Thomassin, nous avons aussi constaté que les autorités en charge du vote de l'impôt ont également expérimenté l'entretien en régie. Si tous les processus employés ne montrent finalement que peu de résultats, ils témoignent de l'intense activité et de la perpétuelle remise en question du monde routier liégeois.

En définitive, nous voulons conclure sur une expression de Guy Thewes qui observe « un effort d'équipement des États au XVIII^e siècle »⁶⁵⁶. Cependant, à la différence de ce dernier, nous pensons que cet « effort d'équipement » n'est pas uniquement mesurable économiquement ou de façon métrique. Notre opinion tend à dire que dans le cas liégeois, il s'agit d'une notion plurielle : en effet, s'il y a un effort d'équipement routier et un effort d'investissement, il y a également un effort d'équipement administratif, d'équipement intellectuel et technique comme en témoigne par exemple la création d'une école de mathématique. L'expérience routière liégeoise, bien qu'influencée fortement par les Ponts et Chaussées du Royaume de France, ne connaît pas un succès similaire mais est loin d'être aussi dramatique que le tableau dépeint par Génicot. Les États n'auront de cesse de trouver des solutions aux problèmes amenés par une nouvelle forme de voies de communication terrestres, tout ceci pour permettre l'accomplissement d'un extraordinaire projet daté de 1712. Les chaussées révolutionnent et bouleversent les rapports humains, l'économie, l'administration et la politique dans la Principauté de Liège, mais il reste encore de nombreux éléments à découvrir et quantité des sources à sortir de leur sommeil. Pour conclure, gardons à l'esprit que les routes du siècle des Lumières, au même titre que les nôtres, nous en apprennent bien plus sur les sociétés, les institutions et les hommes que sur la mobilité elle-même.

⁶⁵⁶ THEWES G., *Route et administration...*, Op. Cit., p. 137-139.

Bibliographie

1. Sources éditées

DEMOULIN B., *Recueil des instructions aux ambassadeurs et ministres de France, Paris, Ministère des Affaires Étrangères*, 1998.

FROIDCOURT G., YANS M., *Lettres autographes de Velbruck, Prince-Évêque de Liège 1772-1784*, T. 2, (1780-1784), Liège, Imprimeries Nationales des Invalides, 1955.

POLAIN M.-L., *Recueil des ordonnances de la Principauté de Liège, troisième série 1684-1794*, Bruxelles, Devroye, 1860.

2. Sources imprimées

CARRONT A., *L'art de bien bâtir, dédié a messieurs les bourguemaitres et conseil de la noble cité de Liege*, Liège, Collette B., 1749.

CARRONT A., *Science des architectes et jeunes perites, qui contient un traité du nivellement, la manière de faire les dévis & conditions des bâtimens, ce que doivent savoir les perites ; la mesure des bâtimens, où l'on a corrigés plusieurs fautes dans Harroy...*, Liège, Collette B., 1752.

DE POMMEREUL F. R. J., *Des corvées, nouvel examen de cette question, et par occasion fragment d'un essai historique sur les chemins*, 1787.

LOUVREX M. G., *Recueil des edits, reglemens, privileges, concordats et traitez du pais de Liege et comté de Looz*, t. III, chap. LX, *Des tailles et deniers publics, et des alienations ou engagements que font les communautez*, Liège, Veuve Procureur, 1735.

LOUVREX M. G., *Recueil des edits, reglemens, privileges, concordats et traitez du pais de Liege et comté de Looz*, t. II, chap. XXXVII, *Des chemins*, Liège, Veuve Procureur, 1735.

THOMASSIN L.-F., *Mémoire statistique du département de l'Ourte*, Liège, Grandmont-Donders, 1879.

3. Sources conservées aux Archives de l'État à Liège (A.E.L.)

Fond des placards (Z9)

CHAPITRE SEDE VACANTE, *Aprenans avec beaucoup de déplaisir...*, Liège, Procureur, 11 mai 1724.

CONSEIL IMPÉRIAL, *Étant informé...*, Liège, J. Bertrand, 20 avril 1711.

CONSEIL IMPÉRIAL, *Les États de ce pays...*, J. Bertrand, Liège, 24 novembre 1714.

CONSEIL IMPÉRIAL, *Les États de ce pays...*, Liège, De Milst, 2 juin 1714.

CONSEIL IMPÉRIAL, *Les trois états de ce pays...*, Liège, De Milst, 16 décembre 1713.

CONSEIL IMPÉRIAL, *Son excellence...*, Liège, De Milst, 20 décembre 1714

CONSEIL IMPÉRIAL, *Son excellence...*, Liège, J. Bertrand, 28 janvier 1712.

DE BAVIERE J.-C., *Les députez de nos États*, Liège, Procureur, 27 février 1721.

DE BAVIÈRE J.-C., *Aiant veu les recès...*, Liège, Procureur, 27 octobre 1718

DE BAVIERE J.-C., *Les États de ce pays ayant été d'avis...*, Liège, De Milst, 5 juin 1717.

DE BAVIERE J.-C., *Les États de ce pays...*, Liège, De Milst, 24 septembre 1716.

DE BAVIERE J.-C., *Les états de ce pays...*, Liège, De Milst, 21 novembre 1715.

DE BAVIERE J.-C., *Son Altesse...*, Liège, Milst, 2 avril 1716.

DE BAVIERE J.T., *Aiant vu les recès unanimes...*, Liège, Kints, 20 juillet 1752.

DE BAVIÈRE J.-T., *Les commis et députés de nos États...*, Liège, Kints, 18 septembre 1756.

DE BAVIÈRE J.-T., *Nos trois États du pays de Liège...*, Liège, Kints, 22 juillet 1754.

DE BAVIÈRE J.-T., *Notre intention sérieuse...*, Liège, Kints, 27 novembre 1752.

DE BAVIÈRE J.-T., *réfléchissant que les haies...*, Liège, Kints, 21 décembre 1752.

DE BAVIÈRE J.-T., *Sa sérénissime éminence aiant par sa déclaration...*, Liège, Kints, 12 avril 1758.

DE BERGES G.-L., *Son altesse ayant vû le recès des commis et députés....*, Liège, Veuve Procureur, 23 juin 1729.

DE BERGHES G.-L., *Les commis et députez de nos état...*, Liège, Procureur, 11 septembre 1727.

DE BERGHES G.-L., *Les commis et députez de nos état...*, Liège, Procureur, 13 septembre 1725.

DE BERGHES G.-L., *Son altesse sérénissime ...*, Liège, Veuve Procureur, 6 décembre 1725.

DE BERGHES G.-L., *Son altesse sérénissime étant informée...*, Liège, Procureur, 16 septembre 1724.

DE BERGHES G.-L., *Voulant prévenir les procédures...*, Liège, Procureur, 30 octobre 1735.

ÉTATS (COMMIS), *Messeigneurs ordonnent à tous ceux....*, Liège, Plomteux, 26 avril 1770.

ÉTATS (COMMIS), *Messeigneurs ordonnent à tous ceux....*, Liège, Plomteux, 4 janvier 1770.

ÉTATS (COMMIS), *Messeigneurs ordonnent que les conditions...*, Liège, J.-F. De Milst, 22 mars 1717.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Bertrand, 12 octobre 1743.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, De Milst, 10 septembre 1716.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, De Milst, 24 octobre 1716.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, De Milst, 6 juin 1716.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, De Milst, 7 septembre 1716.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Kints, 21 mai 1754.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Kints, 25 mai 1754.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Plomteux, 11 avril 1780.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Plomteux, 12 octobre 1786.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Plomteux, 17 août 1786.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Plomteux, 1772.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Plomteux, 23 février 1786.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Plomteux, 24 juillet 1770.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Plomteux, 24 juillet 1777.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Plomteux, 7 janvier 1786.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Plomteux, août 1777.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Plomteux, le 22 juillet 1777.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous ...*, Liège, Plomteux, le 6 mars 1770.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 12 juillet 1770.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 12 juin 1771.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 13 août 1770.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 17 juillet 1770.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 27 mars 1771.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 17 janvier 1767.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 19 septembre 1769.

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 28 mai 1768

ÉTATS (COMMIS), *On fait savoir à tous...*, Liège, Plomteux, 31 mai 1769.

ÉTATS (COMMIS), *On fait sçavoir à tous...*, Liège, Kints, 13 février 1765.

ÉTATS (COMMIS), *On fait sçavoir à tous...*, Liège, Kints, 15 mai 1765.

ÉTATS (COMMIS), *On fait sçavoir à tous...*, Liège, Kints, 20 octobre 1764.

ÉTATS (COMMIS), *On fait sçavoir à tous...*, Liège, Kints, 23 juillet 1765.

ÉTATS (COMMIS), *On fait sçavoir à tous...*, Liège, Kints, 27 novembre 1759.

ÉTATS (COMMIS), *On fait sçavoir à tous...*, Liège, Kints, 7 août 1759.

ÉTATS (COMMIS), *On fait sçavoir à tous...*, Liège, Kints, 8 novembre 1759.

ÉTATS, *Messeigneurs aiant eu lecture des règles...*, Liège, Procureur, 28 mai 1731.

ÉTATS, *Messeigneurs considérant...*, Liège, De Milst, le 14 juillet 1716.

ÉTATS, *Messeigneurs ordonnent...*, Liège, Veuve procureur, 15 juillet 1741.

OULTREMONT C.-N., *Conditions générales pour le rendage des barrières des États du Pays de Liège et Comté de Looz*, Liège, Plomteux, 24 janvier 1767.

OULTREMONT C.-N., *L'expérience ayant fait voir...*, Liège, Plomteux, 13 mai 1769.

OULTREMONT C.-N., *Les fraix et dépenses considérables...*, Liège, Plomteux, 18 avril 1768.

OULTREMONT C.-N., *Nos commis et députés de nos États...*, Liège, Plomteux, 18 mai 1771.

OULTREMONT C.-N., *Son altesse sur les plaintes lui portées que les édits et mandements...*, Liège, Plomteux C., 25 avril 1771.

OULTREMONT C.-N., *Son altesse sur les plaintes lui portées...*, Liège, Bassompierre, 28 janvier 1765.

OULTREMONT C.-N., *Son altesse, sur les plaintes lui portées...*, Liège, Plomteux, 21 mars 1767.

VELBRÜCK F. C., *Son altesse s'étant fait reproduire...*, Liège, Bassompierre, 1^{er} juin 1772.

VELBRÜCK F. C., *Son altesse sur les remontrances...*, Plomteux, Liège, 8 juin 1776.

VELBRUCK F.-C., *Ayant vu le recès de nos commis et députés...*, Liège, Plomteux, 29 novembre 1783.

Fonds des États (A3)

A.E.L., *États*, n°145 à 207, *Comptabilités et fiscalités des États*.

Ces numéros sont complétés par les n°548, 564, 1093, 1097, 1101.

A.E.L., *États*, *Comptes du produit de l'adjudication des droits de barrière, et des dépenses imputées sur cette recette pour l'entretien des chaussées*, 1783- 1791, n°1200 à 1207.

N°2578 : Ordonnances relatives aux chaussées, 1712-1777

A.E.L., États, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777*, ÉTATS, *Déclaration sur recès de l'état, comme quoi les chartiers et paveurs employés aux chaussées ne sont pas tenus, pour ce travail, des dits métiers*, 27 juillet 1776.

A.E.L., États, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777*, DE BAVIÈRE J.-C., *À tout ceux qui ces présentes verront, salut : aiant vu les recès des trois États de notre pays...*, 22 avril 1723.

A.E.L., États, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777*, DE BERGHES G.-L., *Les députez de nos États voulans prévenir tous dommage qu'on pourroit faire sur les chaussées...*, 6 décembre 1725.

A.E.L., États, 2578, *Ordonnances relatives aux chaussées 1712-1777*, ÉTATS (COMMIS), *En l'assemblée de messeigneurs les comis et députés de son altesse*, 19 juillet 1776.

N°2579 : Résolutions des États et de leurs députés en matière de construction et d'entretien des chemins et chaussées, 1699-1789

A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, ÉTAT TIERS, *Messeigneurs aiant revu leur recès du 25 du courant...*, le 30 janvier 1753.

A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, 1699-1789, ÉTAT PRIMAIRE, *Messeigneurs aiant vu le recès de l'état noble...*, 1^{er} Août 1759.

A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, 1699-1789, ÉTAT NOBLE, *Messeigneurs aiant vû les recès des états primaires et tiers...*, le 2 février 1753.

A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, 1699-1789, *Proponenda de la députation ordinaire aux 3 États assemblés au mois de décembre 1775*, 21 décembre 1775.

A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, 1699-1789, ÉTATS, *Messeigneurs sur rapport leur fait de la situation actuelle...*, 8 Aout 1775.

A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, 1699-1789, ÉTAT TIERS, *Messeigneurs aiant eu en lecture du recès...*, le 24 janvier 1754.

A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, 1699-1789, ÉTAT NOBLE, *Messeigneurs s'étant fait reproduire...*, le 20 mars 1754.

A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, 1699-1789, ÉTAT NOBLE, *Messeigneurs requièrent les seigneurs des deux autres états...*, 24 avril 1751

A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, 1699-1789, ÉTATS, *Messeigneurs aiant vu le mandement emané de par son altesse....*, 8 avril 1723.

A.E.L., États, 2579, *Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées*, 1699-1789, ÉTAT NOBLE, *Messeigneurs requièrent les seigneurs des deux autres états...*, 24 avril 1751

A.E.L., États, 2579, Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées, 1699-1789, ÉTAT NOBLE, Messieurs considérant que malgré les sages et bonnes..., le 3 mai 1765.

A.E.L., États, 2579, Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées, 1699-1789, ÉTATS, Messieurs aiant vu la supplique leur présentée..., le 1^{er} février 1753.

A.E.L., États, 2579, Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées, 1699-1789, ÉTATS, Messieurs considèrent..., 3 mai 1764.

A.E.L., États, 2579, Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées, 1699-1789, ÉTAT TIERS, Messieurs ayant eu communication du recès de l'état primaire..., 17 décembre 1768.

A.E.L., États, 2579, Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées, 1699-1789, ÉTATS, Messieurs aiant entendu le rapport des seigneurs..., le 21 septembre 1751.

A.E.L., États, 2579, Résolutions des états et de leurs députés en matière de construction et d'entretiens des chemins et chaussées, ÉTATS, Messieurs voulant faciliter et avancer la vente des vieux chemins..., le 4 décembre 1725.

N°2593 : Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790

A.E.L., États, 2593, Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790, DE HABSBOURG M.-T., Règlement de sa Majesté..., 21 décembre 1769.

A.E.L., États, 2593, Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790, THOMASSIN C.-L., Projet de conditions générales pour l'exécution et réparation des chaussées, 20 février 1776.

A.E.L., États, 2593, Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790, ÉTATS, Questions à faire à Thomassin, janvier 1777.

A.E.L., États, 2593, Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790, ÉTATS, Messieurs ayant entendu..., 2 janvier 1788.

A.E.L., États, 2593, Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790, IDATTE J., Rapport d'Idatte joint un modèle de rapport relativement à la manutention des routes..., 20 juillet 1790.

A.E.L., États, 2593, Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790, DEPAIX, Mémoire sur la manutention des chaussées, Décembre 1787.

A.E.L., États, 2593, Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790, LAMINNE L., Projet de chaussée..., 27 février 1768.

A.E.L., États, 2593, Mémoires et rapports sur l'entretien des chaussées, 1688-1790, THOMASSIN C.-L., Rapport de Thomassin..., 15 mars 1777.

N°2615 : Alexandre Carront, Géomètre, 1752-1793

A.E.L., États, 2615, Alexandre Carront, Géomètre, 1752-1793, CARRONT A., Rapport fait par Carront..., 30 Octobre 1751.

N°2628 : C .L. Thomassin, ingénieur, 1776- 1781.

A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, 1776-1781, BARON DE HAXHE, *Mémoire du Baron de Haxhe en réplique à celui de Monsieur d'Ancion touchant l'ingénieur Thomassin*, mars 1781.

A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, 1776-1781, THOMASSIN C.-L., *Rapport de Thomassin...*, 26 octobre 1779.

A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, 1776-1781, Thomassin C.-L., *Rapport de Thomassin pour la nomination des inspecteurs...*, 14 mars 1780.

A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, ANCION P., *Information justificative...*, 15 février 1781.

A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, ANCION P., *Information pour les seigneurs...*, le 9 décembre 1780.

A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, Ancion P., *Lettre de Ancion aux seigneurs des États*, le 29 mars 1781.

A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, *Attitude de Thomassin envers le trésorier de Wasseige*, 12 octobre 1780.

A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, ÉTATS, *Messeigneurs...*, 12 octobre 1780.

A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, THOMASSIN C.-L., *Supplique très humble pour Thomassin...*, 25 avril 1781.

A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, THOMASSIN C.-L., *Supplique très humble au très illustre seigneur Monseigneur le Baron de Haxhe*, ca. mars 1781.

A.E.L., *États*, 2628, C. L. Thomassin, THOMASSIN C.-L., *Supplique pour Thomassin*, le 7 janvier 1777.

N°2653 : Plantations le long des chaussées, 1731-1781

A.E.L., *États*, 2653, *Plantations le long des chaussées*, 1731-1781, SAUVEUR J., *Supplique très humble pour Jean Sauveur*, 28 mars 1778.

A.E.L., *États*, 2653, *Plantations le long des chaussées*, 1731-1781 ; LOCHTMANS M., *Remontrance de Martin Lochtmans*, 13 avril 1781.

N°2834 : Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht

A.E.L., *États*, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht*, 1745-1787, *Conditions pour changer et réparer la partie de pavé depuis les carmes devant visé jusqu'aux petits hommes*, [s.d.].

A.E.L., *États*, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht*, 1745-1787, ÉTAT PRIMAIRE, *recès de l'État primaire*, 12 mai 1751.

A.E.L., *États*, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht*, 1745-1787, ÉTAT NOBLE, *Recès de l'état noble*, 21 septembre 1751.

A.E.L., *États*, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht*, 1745-1787, *Suppliques des bourgeois de Herstal et environs*, 18 avril 1758.

A.E.L., *États*, 2834, *Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht*, 1745-1787, ÉTAT NOBLE, *recès de l'État noble*, 29 avril 1751.

A.E.L., États, 2834, Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, CARRONT A., Rapport fait par Carront du plan de la chaussée de Visé, 30 octobre 1751.

A.E.L., États, 2834, Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, ÉTAT NOBLE, recès de l'État noble, 2 mars 1745.

A.E.L., États, 2834, Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, Monsieur le secrétaire..., 1748.

A.E.L., États, 2834, Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, ÉTAT PRIMAIRE, Messeigneurs..., 12 mai 1745

A.E.L., États, 2834, Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, ÉTAT PRIMAIRE, Messeigneurs..., 19 juillet 1745.

A.E.L., États, 2834, Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, CARRONT A., Rapport fait par Carront du plan de la chaussée de Visé, 30 Octobre 1751.

A.E.L., États, 2834, Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, ÉTAT PRIMAIRE, recès de l'État primaire, 12 mai 1751.

A.E.L., États, 2834, Résolutions des États, suppliques, avis relatifs aux chaussées de Liège à Visé et Maastricht, 1745-1787, SAROFÉAT H., Supplique très humble touchant le chemin entrant dans Vivegnis, 2 novembre 1754.

N°2846 : Rapports sur la chaussée de Visé, 1745-1787

A.E.L., États, 2846, Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, CARONT A., Observations faites par Caront..., le 20 juin 1754.

A.E.L., États, 2846, Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, CARONT, Rapport du seigneur Caront au sujet du chemin de Herstal, le 6 août 1754.

A.E.L., États, 2846, Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, CARRONT, Observations faites par Caront, 20 mai 1754.

A.E.L., États, 2846, Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, LAMINE, Rapport sur la chaussée de Visé, 11 février 1767.

A.E.L., États, 2846, Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, Rapport de la visite de la chaussée de Herstal sur Visé, faite par les seigneurs députés, le 4 avril 1759.

A.E.L., États, 2846, Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, Rapport sur la chaussée de Visé, 11 février 1767.

A.E.L., États, 2846, Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, Rapport et explication du plan ci-joint..., 13 mai 1752.

A.E.L., États, 2846, Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, SIMONON, Rapport fait par Simonon, 29 octobre 1754

A.E.L., États, 2846, Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, SERVADON J. F., Mémoire par le Drossard d'Argenteau et d'Hermalle, le 11 juin 1770.

A.E.L., États, 2846, Rapport sur la chaussée de Visé 1745-1787, VAN DEN STEEN, Rapport sur la chaussée de Visé..., 24 octobre 1766.

N°2847 : Plans de la chaussée de Visé, XVIIIe siècle

A.E.L., *États*, 2847, *Plans de la chaussée de Visé, XVIIIe siècle*, CARRONT A., Plan des deux lignes..., 12 mai 1752.

N°2852 : Travaux routiers entre Liège et Visé 1740-1792

A.E.L., *États*, 2852, *Travaux routiers entre Liège et Visé 1740-1792*, MAGNÉE B., *Supplique de Magnée B.*, [s.d.].

N°2854 : Conflit avec Barthélemy Magnée au sujet des travaux routiers qui lui ont été adjugés sur la route de Liège à Visé, 1765-1771

A.E.L., *États*, 2854, *Conflit avec Barthélemy Magnée au sujet des travaux routiers qui lui ont été adjugés sur la route de Liège à Visé, 1765-1771*, ÉTATS (COMMIS), *Recueil des ordonnances portées à charge de B. Magnée reprenneur de la construction du pavé sur Visé* :

Nous utilisons dans ce travail les ordonnances du 17 juin, 3 juillet, 23 août et 18 novembre 1755 ainsi que celle du 1^{er} mars 1757.

N°2859 : Prolongation vers Maastricht de la chaussée de Liège à Visé, 1777-1780.

A.E.L., *États*, 2579, *Prolongation de la chaussée de Visé, Critique anonyme de l'avis du bourgmestre d'heusy relative à la proposition...*, 29 mars 1778.

A.E.L., *États*, 2859, *Prolongation de la chaussée de Visé*, DE HEUSY J., *Mémoire de Monsieur de Heusy au sujet de la construction de la chaussée sur Maestricht*, 28 mars 1778.

A.E.L., *États*, 2859, *Prolongation de la chaussée de Visé*, ÉTAT PRIMAIRE, *En l'assemblée de Messieurs...*, 11 avril 1778.

A.E.L., *États*, 2859, *Prolongation de la chaussée de Visé*, *Mémoire concernant la chaussée de Maestreecht*, 9 avril 1778.

A.E.L., *États*, 2859, *Prolongation de la chaussée de Visé*, PELERIN A., *A Messieurs de l'État Noble...*, le 8 janvier 1777.

A.E.L., *États*, 2859, *Prolongation de la chaussée de Visé*, *Requete très humble pour le magistrat indivis de la ville de Maastricht*, le 8 janvier 1777.

Fond du Conseil Privé

N° 2762 : négociations diverses, 1780-1786

A.E.L., *Conseil Privé*, 2762, *Négociations diverses, 1780-1786, Convention entre l'Impératrice Reine et le Prince de Liège*, 23 juin 1780, fol. 6.

N°2792 : Négociations en vue de l'échange de territoires

A.E.L., *Conseil Privé*, 2792, *Négociations en vue de l'échange de territoires, 1772-1783*, ÉTATS TIERS, *Recès de l'État Tiers*, 22 juillet 1772.

4. Cartes des voies de communication terrestres de la Principauté de Liège d'après Ferraris

WALONMAP, *CartoWeb.be (I.G.N), carte de Ferraris, OpenStreet Map*, [en ligne], <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#SHARE=C997C1F4D7A81265E053D0AFA49D8327>.

- Le fond de carte « I.G.N. » donne la possibilité de suivre le tracé approximatif des voies de communication ainsi que le relief qu'elles traversent.
- Le fond de carte « OpenStreet Map » donne la possibilité de suivre l'itinéraire approximatif des voies de communication dans les territoires situés hors région Wallonne
- Le fond de carte « Ferraris » (auquel on accède par l'onglet « fond de carte » puis « voyage dans le temps »), notre base de dessin, donne la possibilité de suivre le tracé des voies de communication dont il a été question dans ce mémoire.

5. Dictionnaires et instruments de travail

« Bate », in HAUSI J., *Dictionnaire Français-Wallon, deuxième partie, dictionnaire liégeois*, Liège, Vaillant-Carmanne, 1933 p. 68-69.

« Chaussée », in AUGÉ P., *Larousse du XXe siècle*, Paris, Larousse, 1929, p. 180.

BERGMANS P., « Thomassin, Louis-François », in *Biographie Nationale*, t. 25, Bruxelles, Bruylant, 1932, col. 408-409.

HASQUIN H., *Dictionnaire d'histoire de Belgique. Vingt siècles d'institutions. Les hommes, les faits*, Namur, Didier Hatier, 2000, p. 372.

HASQUIN H., *La Belgique autrichienne*, Gand, Snoeck-Dulaju, 1987.

LECONIE L., « François Crousse », in *Biographie nationale de Belgique*, t. 32, Supplément, t. IV, Bruxelles, Émile Bruylant, 1964, col. 118-122.

6. Travaux

ALEXANDRIEN F., « La construction et l'entretien des routes en Belgique par les pouvoirs locaux : les barrières et les péages du Moyen-Âge à la Révolution de 1830 », in *Bulletin trimestriel du crédit communal de Belgique*, n°34 (1955) », p. 1-7.

ALONZO E., *L'architecture de la voie : histoire et théorie*, Marseille, Édition Parenthèses, 2018.

ANCION J.-D., *Mémorial de la ville de Liège*, Liège, Vaillant-Carmanne, 1884.

ARBELLOT G., « La grande mutation des routes de France au XVIIIe siècle », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, n°3 (1973), p. 765-791.

BADRE L., *Histoire de la forêt française*, Paris, Arthaud, 1983.

BLOND S., « L'atlas des routes royales de Trudaine, la carte, instrument de la politique routière des Lumières », in *Siècles*, n°25 (2007), p. 66-82.

BLOND S., *L'atlas de Trudaine, pouvoirs, cartes et savoirs techniques au siècle des Lumières*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2014, p. 21-24

BLONDE B., *Een economie met verschillende snelheden, ongelijkheden in de opbouw en de ontwikkeling van het Brabantse stedelijke netwerk (ca. 1750-ca. 1790)*, Thèse de doctorat, [inédit], Université catholique de Louvain, 1995.

BONNIN O., « Analyse de la croissance de réseaux de transport sur le moyen terme à partir de sources cartographiques : comment utiliser la carte de Cassini comme source de données », in *Flux*, n°105 (2016/3), p. 5-17.

BOUCHAT P., *Le tribunal des XXII au XVIII^e siècle*, Courtrai, UGA, 1986.

BOULESTEIX P., « Ancêtre peu connue de l'École polytechnique, l'École royale du Génie de Mézières et sa belle descendance 1748-1794 », in *La jaune et le rouge*, n°553 (2000), p. 21-28.

BOUSQUET-BRESSOLER C., *L'œil du cartographe et la représentation géographique du Moyen-âge à nos jours*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 1995.

BUYST E., DERCON S., VAN CAMPENHOUT B., « Road Expansion and Market Integration in the Austrian Low Countries during the second half of the 18th Century », in *Histoire et mesure*, n°XXI/1 (2006), p. 185-219.

CAVAILLES H., *La route française, son histoire, sa fonction*, Paris, Armand Colin, 1946.

CHEVALIER A., « Les ormes de France », in *Revue de botanique appliquée et d'agriculture coloniale*, n°254-256 (1942), p. 429-459.

CHRISTOPHE P., « L'histoire des Routes belges, par Paul Christophe, directeur général des ponts et chaussées », in *Annales des travaux publics de Belgique*, n°2 (1935), p. 167-298.

CONCHON A., « La corvée des grands chemins, mesurer l'efficacité d'une institution au XVIII^e siècle », in *Histoire et mesure*, vol. XXX/1 (2015), p. 25-42

CONCHON A., *La corvée des grands chemins au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016.

CONCHON A., *Le péage en France au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat, [inédit], Université de Paris I, 2000.

CONDETTE-MARCANT A.-S., *Bâtir une généralité, le droit des travaux publics dans la généralité d'Amiens au XVIII^e siècle*, Vincennes, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2001.

CORBIAU M.-H., *Les voies romaines par la Wallonie : la voie Boulogne-Bavay-Tongres*, Ganshoren, IPM-Priring, 2018.

CROUSSE F., « Étude sur les voies de communication de l'ancien pays de Liège durant le Moyen âge et la période moderne », in *Bulletin de la société belge de géographie*, t. IV (1880), p. 244-266 [première partie, De l'antiquité au XVIII^e siècle], p. 361-392 [deuxième partie, L'œuvre du XVIII^e siècle], p. 481-487 [troisième partie, conclusion].

DE BRUYNE P., « Les anciennes mesures liégeoises », in *B.I.A.L.*, t. LX (1936), p. 289-317.

De FROIDCOURT G., *François-Charles, Comte de Velbruck, Prince-Évêque de Liège Franc Maçon*, Liège, Protin et Vuidar, 1936.

DE STURLER J., « Un document inédit et quelques précisions topographiques concernant le tracé du chemin neuf de Liège à Sedan, à travers l'Ardenne, et ses embranchements vers le Barrois et la Lorraine », in *Bulletin de la commission royale d'histoire*, t. 131 (1965), p. 79-128.

DEBRAY R., *Qu'est-ce qu'une route ?*, Paris, Gallimard, 1996.

DELATTE I., *Les classes rurales dans la Principauté de Liège au XVIII^e siècle*, Paris, Droz, 1945.

DEMOULIN B., « Le destin de la Cité de Liège, des bonnes villes liégeoises et du Tribunal des XXII au temps de l'absolutisme princier et de la régence impériale (1684-1723) », in *A.H.L.*, t. XXVI (1993), p. 1-90

DEMOULIN B., « Les relations commerciales entre la France et la Principauté de Liège au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles », in *A.H.L.*, t. XXV (1992), p. 1-36.

DEMOULIN B., *Histoire de Liège : une cité, une capitale, une métropole*, Bruxelles, Marot, 2017.

- DEMOULIN B., KUPPER J.-L., *Histoire de la Principauté de Liège : de l'an mille à la Révolution*, Toulouse, Privat, 2002.
- DEMOULIN B., *Les finances d'un pays d'États aux marches de l'Empire, la Principauté de Liège (1688-1728)*, Bruxelles, Crédit Communal, 1986.
- DESTRUVAUX L., *Histoire des postes et messageries liégeoises (1580-1794)*, Liège, A.C.D.A., 1993.
- DORMARD S., « Les États de la Flandre wallonne et l'entretien du réseau routier régional : de la régie des grès à la liberté de commerce (1750-1790) », in *Revue du Nord*, vol. 411 (2015), p. 91-124.
- DORMARD S., « Les péages des États de Flandre wallonne et le financement des infrastructures de transport au XVIIIe siècle », in *Revue du Nord*, vol. 399 (2013), p. 575-606.
- DROIXHE D., *Une histoire des Lumières au pays de Liège*, Liège, Presses universitaires de Liège, 2007.
- DUBOIS S., *La rectification du tracé des frontières sur les cartes des Pays-Bas autrichiens de Ferraris (1777-1779)*, Bruxelles, Palais des académies, 2001, p. VIII.
- DUBOIS S., *Les bornes immuables de l'État, la rationalisation du tracé des frontières au siècle des Lumières*, Heule, UGA, 1999.
- FAIRON E., *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle et les autres voies de communication des Pays-Bas vers l'Allemagne au XVIIIe siècle*, Verviers, P. Féguenne, 1912.
- GAIER C., « Joindre la Meuse à l'Escaut : un projet liégeois de 1801-deuxième partie », in *Bulletin du patrimoine industriel Wallonie-Bruxelles*, n°61 (2005), p. 6-8.
- GARNER G., *État, économie, territoire en Allemagne : l'espace dans le caméralisme et l'économie politique, 1740-1820*, Paris, Éditions de l'école des hautes études en sciences sociales, 2005.
- GENICOT L., « Étude sur la construction des routes en Belgique, deuxième partie : l'occupation française », in *Bulletin de l'institut de recherches économiques*, n°13/5, (1947), p. 477-505.
- GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes en Belgique deuxième partie : l'œuvre du XVIIIe siècle », in *Bulletin de l'institut de recherches économiques*, n°12/5, (1946), p. 495-559.
- GÉNICOT L., « Études sur la construction des routes en Belgique, première partie : l'œuvre du XVIIIe siècle », in *Bulletin de l'institut de recherches économiques*, n°10/4, (1939), p. 421-451.
- GENICOT L., « Les chaussées du Namurois au XVIIIe siècle », in *Namurcum, chronique de la société archéologique de Namur*, T. 18 (1941), p. 25-36.
- GÉNICOT L., *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, Office de publicité, 1948.
- GERARD E., « La politique extérieure de Georges-Louis de Berghes », in *A.H.L.*, t. XXII (2002), p. 145-320.
- GOFFINET H., « notice sur l'ancien chemin neuf de Sedan à Liège » in, *Annales de l'Institut Archéologique Luxembourgeois (A.I.A.L.)*, vol XIV (1882), p. 163-198
- GOGER J.-M., « Le temps de la route exclusive en France : 1780-1850 », in *Histoire, économie et société*, vol. 11 (1992), p. 597-618.
- GOGER J.-M., *La politique routière en France de 1716 à 1815*, Thèse de doctorat, [inédit], École des hautes études en sciences sociales, 1988.
- GRÉAUME G., *Jacques de Heusy (1719-1785), préposé et agent des États de la Principauté de Liège*, mémoire, Ulg, [inédit], 2015 (version publiée : GRÉAUME D., « Jacques de Heusy (1719-1785), agent et préposé des États de la Principauté de Liège, diplomate et philanthrope », in *Bulletin de l'institut archéologique liégeois*, t. CXXIII (2019), p. 95-202).

HANSOTTE G., *La clouterie liégeoise et la question ouvrière au XVIIIe siècle*, Bruxelles, Éditions de la librairie encyclopédique, 1972.

HANSOTTE G., *La métallurgie et le commerce international du fer dans les Pays-Bas autrichiens et la principauté de Liège pendant la seconde moitié du XVIIIe siècle*, Bruxelles, Palais des académies, 1980.

HANSOTTE G., *La Révolution liégeoise de 1789*, Liège, Massoz, 1989,

HARSIN P., « Le premier exploit de Frédéric II, roi de Prusse : l'affaire de Herstal (1740) », in *Bulletins de l'Académie royale de Belgique*, n°63 (1977), p. 266-297.

HARSIN P., *La Principauté de Liège à la fin du règne de Louis de Bourbon et sous celui de Jean de Hornes 1477-1505*, Liège, Sciences et lettres, 1957, p. 282-294

HARSIN P., *Les relations extérieures de la Principauté de Liège sous Jean-Louis d'Elderen et Joseph-Clément de Bavière, 1688-1718*, Liège, Vaillant-Carmanne, 1927, p. 1927.

HASQUIN H., *La Belgique autrichienne*, Gand, Snoeck-Ducaju, 1987.

HÉLIN E., « Histoire », in *Le siècle des Lumières dans la Principauté de Liège*, Liège, Massoz, 1980, p. 53.

HÉLIN E., « L'économie liégeoise vue de Bruxelles à la fin du XVIIIème siècle », in *Bulletin du Vieux-Liège*, t. III, Liège, Éditions du Vieux Liège, 1956, p. 379-385.

HÉLIN E., LEMOINE-ISABEAU C., *Cartes inédites du pays de Liège au XVIIIe*, Bruxelles, Crédit communal, 1980, p. 2.

HIGOUNET C., *L'homme et la route*, Toulouse, Presses universitaires du Midi, 1982.

HITZER H., *Die Strasse, Vom trampelpfad zur autobahn*, Munich, Callwey, 1971.

JECKO N., « L'abbaye de Saint-Hubert et la rivalité politique et économique entre le France et la Maison d'Autriche », in *A.I.A.L.*, t. XCV (1964), p. 97-192.

JOZIC D., *Lettres de François-Charles de Velbrück*, Liège, Vaillant-Carmanne, 1977.

JOZIC D., *Liège entre guerre et paix, contribution à l'histoire politique de la principauté de Liège*, Liège, Presses universitaires de Liège, 2013

La cartographie au XVIIIe siècle et l'oeuvre du Comte de Ferraris (1726-1814), actes de colloque international tenu à Spa du 8 au 11 septembre 1976, Bruxelles, Crédit Communal, 1978.

LAENEN J., *Le Ministère de Botta-Adorno dans les Pays-Bas Autrichiens pendant le règne de Marie-Thérèse, 1749-1753*, Anvers, 1901.

LAMBERT E., « La signification économique des différends territoriaux entre Liège et les Pays-Bas à la fin du XVIIIe siècle », in *Revue Belge de philologie et d'histoire*, n°31 (1953), p. 448-489.

LATTEUR O., « La perception d'une chaussée romaine au cours de la première modernité : le cas de la voie Bavay-Tongres (1560-1660) », in *Revue Belge de philologie et d'histoire*, n°93 (2015), p. 221-248.

LECLERE A., *La plume à la main et la rapière au fourreau : essai d'analyse des relations diplomatiques de la Principauté de Liège, La politique extérieure de François-Charles de Velbrück*, mémoire, [inédit], Université de Liège, 2021.

LEGAY M.-L., « La science des comptes dans les monarchies française et autrichienne au XVIIIe siècle : le modèle colbertiste en cause », in *Histoire et mesure*, vol. XXV, n°1, 2010, p. 231-260.

LEJEUNE J., *La Principauté de Liège*, 4^{ème} éd., Liège, Éditions du Perron, 1997.

LEPETIT B., « L'impensable réseau, les routes françaises avant les chemins de fer », in *Flux, cahiers scientifiques internationaux réseaux et territoires*, vol. 2 (1986), p. 11-29.

MACOURS F., « L'enseignement technique à Liège au XVIIIème siècle », in *Bulletin de l'institut archéologique liégeois*, t. LXIX (1952), p. 131-186.

MALETTKE K., « les routes et les modes de circulation dans le Saint Empire romain germanique », in MASSIN B., *Mozart : les chemins de l'Europe*, Strasbourg, Éditions du conseil de l'Europe, 1997, p. 31-42.

MALHERBE R., *La voirie au pays de Liège depuis les temps les plus reculés à nos jours*, Liège, Léon de Thier, 1872.

MAQUET J., *"Faire justice" dans le diocèse de Liège au Moyen Age (VIIIe-XIIe siècles) : essai de droit judiciaire reconstitué*, Genève, Droz, 2008

MISSON J.-S., *Politique extérieure et diplomatie liégeoise sous Charles-Nicolas d'Oultremont*, mémoire [inédit], Université de Liège, 2000 (forme publiée : MISSON J.-S., *Politique extérieure et diplomatie liégeoises sous Charles-Nicolas d'Oultremont (1764-1771)* dans A.H.L., t. XXXII, n° 56 (2002), p. 13-144).

PARTHOENS D., *La politique intérieure du Prince François Charles de Velbruck (1772-1784)*, mémoire, [inédit], Université de Liège, 2001-2002 (forme publiée : PARTHOENS D., *La politique intérieure du prince-évêque François-Charles de Velbrück (1772-1784)*, in A.H.L., t. XXXIV, n° 58, Année 2004, p. 1-174).

PEROL C., « Comment penser la route ? », in *Siècles*, n°25 (2007), p. 3-14.

PETOT J., *Histoire de l'administration des ponts et chaussées, 1599-1815*, Paris, Marcel Rivière et Cie, 1958.

PICON A., « De l'utilité des travaux publics en France aux XVIIIe et XIXe siècle », in *Acteurs privés et acteurs publics : une histoire du partage des rôles*, Paris, Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, 1994, p. 129-136.

PICON A., « Les ponts et chaussées : histoire d'un corps d'État », in *La jaune et la rouge*, n°719 (2016), p. 8-11.

PICON A., *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille, Parenthèses, 2004.

PICON A., *L'invention de l'ingénieur moderne*, Paris, Presses nationales des ponts et chaussée, 1992.

PILI F., *Les chaussées dans le département de l'Ourthe de 1795 à 1814*, mémoire, [inédit], Ulg, 2001.

PONCELET E., *Les bons métiers de la cité de Liège*, Liège, Thier, 1900.

QUOILIN L., « La politique extérieure liégeoise sous l'épiscopat de Jean Théodore de Bavière (1744-1763) », in A.H.L., vol. 23 (2003), p. 39-241 (forme publiée : QUOILIN C., *La politique extérieure liégeoise sous l'épiscopat de Jean-Théodore de Bavière (1744-1763)*, dans A.H.L., t. XXXIII, n° 57 (2003), p. 39-329).

RADOUX L., *Introduction du système métrique dans le département de l'Ourthe (1795-1814)*, Liège, CEFAL, 2004.

Routes de Belgique, de l'Antiquité à 1980, Bruxelles, Ministère des travaux publics, 1987.

SIMON C., *À l'ombre du pouvoir des princes-évêques : les officiers du bord de Meuse*, mémoire, Université de Liège, [inédit], 2017.

SUTTOR M., *La Meuse, au cœur de notre histoire*, Namur, Institut du Patrimoine wallon, 2017.

SZABO F., *Kaunitz and enlightened absolutism, 1753-1780*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.

TAVERNIER J., « Réseau routier : de l'accès aux territoires à la route intelligente », in *La jaune et la rouge*, n°719 (2016), p. 22-25.

THEWES G., *Route et administration provinciale au siècle des Lumières : l'exemple des états du duché de Luxembourg*, Bruxelles, Crédit Communal, 1994.

ULENS R., « La chaussée de Liège vers la Hollande, une mission du comte de Borchgrave à Breda et à Bois-le-Duc en 1754 », in *Verzamelde Opstellen*, vol. 2 (1926), p. 133-144.

ULENS R., « La rivalité entre les Pays-Bas autrichiens et la Principauté de Liège en ce qui concerne les voies de communications », in *Annales du Prince de Ligne*, t. XVIII (1937), p. 101-108.

VANDERHAEGHEN O., « La correspondance de dom Nicolas Spirlet, dernier abbé de St-Hubert, avec Patrice-François de Nény, chef président du Conseil Privé des Pays-bas autrichiens (1760-1782) », in *Bulletin de la commission royale d'histoire*, n°172 (2006), p. 5-221.

VARLET C., OULEBSIR N., BACKOUCHE I., « Bibliographie des travaux de Bernard Lepetit », in *Cahiers du centre de recherches historiques*, n°17 (1996), [en ligne], <https://journals.openedition.org/ccrh/2581#quotation>, consulté le 17/07/2021.

VERVUST S., *Deconstructing the Ferraris Maps (1770-1778)*, Thèse de doctorat, [inédit], 2016.

VIGNON E.-J.-M., *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France*, 4 tomes, 2^{ème} éd., Paris, Hachette-Bnf (bibliothèque nationale de France), 2016 [1862].

YANS M., « La Meuse et nos relations commerciales avec la Hollande », in *B.I.A.L.*, t. LXIII (1939), p. 131-140.

YLIEFF Y., *Saint-Hubert et la diplomatie liégeoise : contribution à l'étude du règne de Charles-Nicolas d'Oultremont*, Ulg, Mémoire, [inédit], 1963.

Sites internet

« Axe », in CENTRE NATIONAL DE RESSOURCES TEXTUELLES ET LEXICALES (CNRTL), [En ligne], <https://www.cnrtl.fr/definition/axe>, page consultée le 01/04/2021, mise à jour le [?].

« Route », in *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales* (CNRTL), [En ligne], <https://cnrtl.fr/definition/route>, page consultée le 01/04/2021, mise à jour le [?].

« Épinceur », in *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales* (CNRTL), [En ligne], <https://www.cnrtl.fr/definition/%C3%A9pinceur>, page consultée le 01/04/2021, mise à jour le [?].

« Rabais », in *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales* (CNRTL), [En ligne], <https://www.cnrtl.fr/definition/rabais>, page consultée le 5/08/2021, mise à jour le [?].

« Qui sommes-nous ? », in *Géoportail de la Wallonie*, [en ligne], <https://geoportail.wallonie.be/qui-sommes-nous>, consulté le 06/03/2021.

« Cartes de Vandermaelen », in *Géoportail de la Wallonie*, [en ligne], <https://geoportail.wallonie.be/catalogue/67ed5145-72be-499b-8a95-c94711f344f1.html>, consulté le 17/07/2021.

« Carte du dépôt de la guerre », in *Géoportail de la Wallonie*, [en ligne], <http://geoportail.wallonie.be/catalogue/2005026d-c9e0-41c4-81f2-758ee21d47af.html>, consulté le 17/07/2021.

« Bus : un réseau qui s'adapte au tram », in *Le Soir*, 17/09/2020 [en ligne], <https://plus.lesoir.be/325664/article/2020-09-17/bus-un-reseau-qui-sadapte-au-tram?referer=%2Farchives%2F Recherche%3Fdatefilter%3Dlastyear%26facets%3DIPTC%253A0401500>

[0%26sort%3Ddate%2Bdesc%26word%3Dtram%2B%25C3%25A0%2Bli%25C3%25A8ge&_ga=2.202247313.1084123934.1613991080-2048585683.1600679794](https://plus.lesoir.be/art/d-20200726-GH5GC4?referer=%2Farchives%2Frecherche%3Fdatefilter%3Dlastyear%26facets%3DIPTC%253A04015003%26sort%3Ddate%2Bdesc%26word%3Dravel&_ga=2.107415426.1084123934.1613991080-2048585683.1600679794).

DEFFET É., « Le plan infrastructure », in *Le Soir*, 27/07/2020, [En ligne], https://plus.lesoir.be/art/d-20200726-GH5GC4?referer=%2Farchives%2Frecherche%3Fdatefilter%3Dlastyear%26facets%3DIPTC%253A04015003%26sort%3Ddate%2Bdesc%26word%3Dravel&_ga=2.107415426.1084123934.1613991080-2048585683.1600679794.

Table des Illustrations

Schéma d'une chaussée idéale au XVIII ^{ème} siècle.....	20
Profil d'une chaussée et agencement des pierres	20
L'équilibre de la chaussée	22
Tracé de la chaussée de Saint-Trond.....	23
Tracé de la chaussée de Visé	23
Exemple d'application du processus de projection :.....	35
Densification routière de la commune d'Anthisnes 1770-1850	35
Carte annotée du Thier d'Oupeye selon la carte de Ferraris (1770).....	38
Carte annotée du Thier d'Oupeye selon la carte du dépôt de la guerre (1865)	39
Carte annotée du Thier d'Oupeye selon la carte de l'Institut Géographique National (2021).....	39
Profit altimétrique du Thier d'Oupeye	40
Tracé du <i>Chemin Neuf</i> pour sa branche principale, sur fond neutre	43
Tracé des deux itinéraires du <i>Chemin Neuf</i> , sur fond neutre	44
Carte de Falmignoul d'après Ferraris	47
Carte de Blaimont : Liège, la France et Namur.....	48
Carte de Blaimont : croisement des chaussées.....	49
Carte de la séparation des deux itinéraires sur la France	54
Route par Beaufays-Louveigné et projet de liaison à Aix-la-Chapelle par Herve.....	62
Projet de liaison par St Hadelin et route de Verviers.....	63
Cartes des terres stavelotaines vis-à-vis de la chaussée de Verviers.....	65
Itinéraire de la chaussée de Visé et tracé alternatif.....	68
Chaussée de Huy : passage de la <i>Malieue</i>	73
Réseau des chaussées liégeoises au XVIII ^{ème} , siècle sur fond neutre.....	75
Carte d'Hermalle et de la chaussée de Visé d'après Ferraris	100
Bilan chiffré hors emprunts de l'utilisation des barrières en Principauté de Liège	106
Graphique des bénéfices relatifs à la chaussée de Saint-Trond de 1748 à 1780.....	108
Graphique des bénéfices relatifs au bac de Seraing dit « bac des Princes » de 1748 à 1780.....	109
Représentation d'un « gué » sur la carte de Ferraris.....	113
Représentation du « bac des Princes » sur la carte de Ferraris	113
Plan relatifs aux expropriations à faire et sur l'alignement à suivre pour la chaussée de Visé	115
Organisation des métiers pratiques du monde routier liégeois	130
Organigramme de l'organisation routière liégeoise	131
Carrières à pavés sur la chaussée de France d'après Ferraris.....	132

Table des matières

Remerciements	1
Abréviations	2
Introduction.....	3
1. Faire l'histoire des routes, des chaussées et de leur administration.....	4
A. Les chaussées liégeoises : premières appréhensions d'un phénomène d'époque ...	5
B. La France et Bruxelles : les communications comme enjeu diplomatique.....	7
C. L'administration des ponts et chaussées	9
2. Problématique.....	10
3. Corpus de source.....	12
Chapitre préliminaire : vocabulaire routier	15
1. L'axe.....	15
2. La route	16
3. La chaussée	17
A. Se représenter la chaussée	18
I. Morphologie générale	18
II. Bombement, revêtement et pavement	20
III. Un équilibre ingénieux	21
IV. L'idéal rectiligne	22
B. Les mots de la chaussée	24
I. Nommer la chaussée (espace-finalité)	24
II. Vocabulaire de la chaussée	24
C. Le phénomène « chaussée »	25
I. Le siècle des chaussées	26
II. L'extinction des grands chemins	27
III. La chaussée et la levée	29
IV. Chaussées modernes, dangers immémoriaux	31
4. Le chemin	32
Première partie : (Re)penser les voies de communication terrestres.....	33
1. Reconstruction et évolution du réseau routier liégeois	33
A. La notion de réseau	34
B. Donner à voir le réseau passé : le processus de projection.....	35
I. Théorie	35
II. Pratique : projection d'un segment de la chaussée Liège à Visé	38
C. L'évolution des voies de communications terrestres liégeoises	40
I. L'origine de la politique routière : 1712	41
II. Les routes de France : du « chemin neuf » à la « chaussée de France »	42
<i>Le « chemin neuf », et la communication libre avec la France</i>	<i>42</i>
<i>Les difficultés rencontrées : le territoire et les terres contestées.....</i>	<i>45</i>
<i>De l'échec des conférences.....</i>	<i>50</i>
<i>...à l'apaisement des relations.....</i>	<i>51</i>

	<i>Du Chemin Neuf à la chaussée : pour la France, grâce à la France ?</i>	52
III.	La chaussée de Saint-Trond.....	55
IV.	La chaussée de Hollande (Tongres-Hasselt-Bois le Duc).....	57
	<i>La chaussée et l'Axe Nord-Sud, de la guerre au commerce</i>	57
	<i>Première phase : Liège-Hasselt</i>	58
	<i>La perspective d'un canal</i>	59
	<i>Seconde phase : Hasselt-Bois-le-Duc</i>	59
V.	Les chaussées Verviers- Spa-Luxembourg.....	60
	<i>Liège-Verviers-Aix en ligne directe, espérance d'un début de siècle (1712-ca.1750)</i>	61
	<i>Rivalités de clochers, projets de construction et entente impossible (ca.1750-1760)</i>	63
	<i>D'une chaussée, deux branches : Spa et Verviers (1760-1780)</i>	64
	<i>Une route pour Aix-la-Chapelle</i>	66
VI.	La chaussée de Visé.....	67
	<i>La réalisation de la chaussée</i>	67
	<i>Visé-Maastricht, une prolongation pertinente ?</i>	70
VII.	La chaussée de Huy	72
VIII.	Conclusions.....	74
2.	La mécanique de l'administration routière liégeoise et son évolution	77
A.	Le rôle du Prince-Évêque et du Conseil Privé dans l'élaboration du réseau routier	77
B.	De la voix des États à la voie de communication	80
I.	Attributions initiales des États en matière de voies de communication.....	80
II.	Besoin de développement	81
	<i>Administration routière ou administration des routes ?</i>	81
	<i>Le développement des règles : protections de la chaussée</i>	82
	<i>Le développement des règles : le cas des barrières</i>	83
	<i>Le développement des règles : le monde routier</i>	85
III.	Besoin de concentration	86
IV.	Besoin de mutation	87
	<i>Claude-Louis Thomassin (1742-1785)</i>	88
	<i>Les carrières, les paveurs et les chartiers</i>	91
V.	Besoin de perspectives.....	92
3.	Les barrières : entre obstacle et nécessité.....	95
A.	Définition.....	96
I.	Historique.....	96
II.	La collecte et la perception	97
B.	Les règlements de barrière et les exemptés	97
I.	Les exemptions : la condition, la provenance et le type de chargement.....	98
II.	Les exemptions : le travers.....	99
C.	Bilan de l'utilisation des barrières dans la Principauté de Liège (1748-1789)	100

I.	La forme des comptes.....	100
	<i>Corpus.....</i>	<i>101</i>
	<i>La construction des comptes</i>	<i>101</i>
II.	Bilan chiffré de l'utilisation des barrières dans la Principauté de Liège	103
	<i>Tableau Général</i>	<i>103</i>
	<i>Traduction graphique</i>	<i>104</i>
III.	Observations générales.....	104
	<i>Les nuances à apporter : les emprunts.....</i>	<i>104</i>
	<i>Les nuances à apporter : les retards de paiement.....</i>	<i>106</i>
	<i>Tendance générale et activité routière</i>	<i>107</i>
IV.	Revenus des chaussées	108
V.	Conclusion sur l'utilisation des barrières en Principauté de Liège de 1748 à 1789.	109
Deuxième partie : Construire la mobilité routière. De la théorie à la pratique, étude de la naissance d'une chaussée Moderne : la jonction Liège-Visé.....		
1.	La planification	111
A.	Le tracé des routes	111
I.	L'idéal rectiligne et la structure frontalière	112
II.	L'idéal rectiligne et le milieu naturel.....	113
III.	L'usage de cartes	114
B.	« Pour la nécessité publique » : l'expropriation	116
I.	Le concept « d'utilité publique »	117
II.	La justice et l'expropriation à Liège au début du XVIII ^{ème} siècle.....	117
III.	Évolution des règlements relatifs aux expropriations	118
2.	Mise en Pratique	122
A.	Les acteurs « pratiques » du monde routier.....	122
I.	Les ingénieurs	123
	<i>Généralités</i>	<i>123</i>
	<i>Les rôles de l'ingénieur à partir des réformes de Claude-Louis Thomassin.....</i>	<i>123</i>
	<i>Un établissement formateur à Liège ?</i>	<i>124</i>
II.	Les inspecteurs et le « devoir de surveiller »	126
III.	Les « entrepreneurs routiers » et les conflits avec les États.....	128
IV.	Paveurs, chartiers, ..., au service des États mais sous le joug des métiers ? ...	129
V.	Organisation schématique du monde routier liégeois	131
B.	L'acquisition des matières premières	131
I.	La provenance des pavés	131
II.	La chaîne d'approvisionnement	133
C.	Les plantations le long des chaussées.....	134
I.	Aspects politiques : un rempart entre le public et le particulier	134
II.	Aspects économiques : un domaine forestier exploitable.....	135
III.	Aspects fonctionnels : la nature, pour les hommes et contre la nature.....	135

IV. Essences et provenances.....	136
Troisième partie : entretenir les voies de communication terrestres	138
1. Les chemins aux communautés... ?	138
A. Les communautés	138
B. La corvée : des grands-chemins aux chaussées	139
C. La corvée, en débat dans la Principauté ?.....	140
2. ... les chaussées aux États.....	141
A. Le système liégeois.....	141
B. La réforme de 1768 : Droit de Tolle et entretien	142
C. L'arrivée de Thomassin et la fin de l'Ancien Régime	143
Limites de cette contribution	145
Conclusion	146
Bibliographie	150
1. Sources éditées	150
2. Sources imprimées	150
3. Sources conservées aux Archives de l'État à Liège (A.E.L.)	150
4. Cartes des voies de communication terrestres de la Principauté de Liège d'après Ferraris.....	158
5. Dictionnaires et instruments de travail.....	158
6. Travaux.....	158
Table des Illustrations	165
Table des matières	166