

Chemins et chaussées

La gestion du réseau viaire rural brabançon par les communautés villageoises au XVIII^e siècle



Auteur : Jérôme PECHEUR

Promoteur : Geneviève WARLAND

Année académique 2024-2025

Mémoire de master (120) en Histoire (finalité Histoire & archives)

ANNÉE ACADÉMIQUE : 2025-2026

SESSION : Juin 2026

NOM : Pecheur

PRÉNOM : Jérôme

TITRE DU MÉMOIRE : Chemins et chaussées : la gestion du réseau viaire rural brabançon par les communautés villageoises au XVIII^e siècle.

PROMOTEUR : Geneviève Warland

Résumé du mémoire en 12 lignes :

À la lumière de sources principalement issues d'instances locales mais aussi provinciales et gouvernementales, ce mémoire analyse différents aspects relatifs à la gestion des chemins ruraux brabançons au XVIII^e siècle. Il en dresse les détails législatifs, institutionnels et pratiques en veillant à considérer les conséquences du développement des grandes chaussées qui se manifeste à cette époque sur ces chemins et plus généralement, sur les communautés villageoises. En outre, il nuance le constat généralisateur du mauvais état général des chemins dont la faute est traditionnellement attribuée à ces communautés. Les résultats montrent que la gestion des chemins repose sur un contrôle institutionnel à trois niveaux (cours échevinales, Chambres des tonlieux, Office fiscal de Brabant) et sur une législation connue des échevins et mayeurs locaux. Il est également démontré que l'inaction des locaux est une vision exagérée et que les activités d'entretien sont présentes et augmentent dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. À cet égard, les chaussées semblent avoir joué un rôle, exportant dans les campagnes le trafic issu de la ville.

Déclaration sur l'honneur, mémoires/TFE de la Faculté de philosophie, arts et lettres, UCLouvain

Je déclare qu'il s'agit d'un travail original et personnel, que toutes les sources référencées ont été indiquées dans leur totalité et ce, quelle que soit leur provenance, et que l'utilisation des outils d'intelligence artificielle est conforme aux consignes générales d'utilisation publiées par l'UCLouvain et disponible à cette adresse :

<https://cdn.uclouvain.be/groups/cms-editors-pl/portail/reglement/Consignes-ChatGPT version-etudiante.pdf?itok=SebXXm87>

Je suis conscient·e que le fait de ne pas citer une source, de ne pas la citer clairement et complètement, de ne pas annoncer dans une partie spécifique en début du mémoire l'utilisation que j'ai faite des outils d'intelligence artificielle ou de les utiliser de manière contraire à ce qui est prévu dans la note institutionnelle constituent des irrégularités graves au regard du Règlement des études et des examens de l'Université catholique de Louvain (Chapitre 4, section 7, article 107 à 114) au sein de l'Université. J'ai notamment pris connaissance des risques de sanctions académiques et disciplinaires encourues.

Au vu de ce qui précède, je déclare sur l'honneur ne pas avoir commis de plagiat ou toute autre forme de fraude et de n'avoir pas utilisé les outils d'intelligences artificielles en dehors de ce qui est accepté à l'UCLouvain.

Nom, Prénom : PECHEUR, Jérôme

Date : Le 19 mai 2026

Signature de l'étudiant·e :



Chemins et chaussées : la gestion du réseau viaire rural brabançon par les communautés villageoises au XVIII^e siècle¹

Jérôme PECHEUR

Introduction

Le mot « chemin » peut être actuellement défini comme une « voie de communication terrestre d'intérêt local, le plus souvent à la campagne, d'importance secondaire par rapport à la route »². Cette définition représente finement ce dont il sera traité dans ce mémoire : des voies de communication, généralement perçues de manière plus ou moins péjorative, passant au second plan. Cet aspect dédaigneux ne semble néanmoins pas se retrouver dans les définitions du XVIII^e siècle où un chemin est tout simplement défini comme une « voie, route, espace par où l'on va d'un lieu à un autre »³. Avec le développement d'axes routiers plus « performants », le terme « chemin » semble avoir été rabaissé à un statut secondaire⁴. De ce point de vue, le « siècle des Lumières » constitue un moment décisif car il correspond à la généralisation des chaussées pavées dans les Pays-Bas méridionaux et en Europe. Les chemins, autrefois seuls moyens de communication terrestre, semblent progressivement passer au second plan. Du moins, c'est ce que ce mémoire tente de clarifier dans le duché de Brabant.

L'histoire des routes ne fut pas l'objet de prédilection des historiens de l'histoire des transports. Les publications font davantage la part belle aux voies ferrées et au transport fluvial⁵. Pourtant, les routes forment un réseau de communication terrestre indispensable au bon fonctionnement des sociétés humaines tant sur le plan économique que social. Elles relient des

¹ Ce travail n'aurait pas été le même sans l'aide de Geneviève Warland, qui a patiemment corrigé les versions successives de ce mémoire et prodigué de précieux conseils, de Gautier Maniquet, du Cercle Historique de Perwez, et du personnel des archives de l'État. Qu'ils en soient remerciés, ainsi que tous les futur(e)s lecteurs / lectrices qui trouveront un intérêt dans ce mémoire.

² « Chemin », Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (dorénavant CNRTL), Lexicographie. [En ligne]. <<https://www.cnrtl.fr/definition/Chemin>>. (Consulté le 8 novembre 2025).

³ « Chemin », Dictionnaire de l'Académie Française (3^e édition, 1740). [En ligne]. <<https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A3C0802>>. (Consulté le 8 novembre 2025). La définition donnée par ce même dictionnaire n'évolue pas jusque 1935.

⁴ En 1886, un chemin est juridiquement défini comme « toute voie de communication praticable à pied à cheval ou en voiture et qui conduit d'un endroit à un autre, mais dans un sens administratif plus étroit, on appelle plus particulièrement chemins les voies de communication non pavées ni empierrées par opposition aux voies pavées ou empierrées qui prennent le nom de rues ou de routes. Le mot rue sert parfois à désigner les chemins dans les campagnes ». Edmond PICARD et N. D'HOFFSCHMIDT, *Les pandectes belges : encyclopédie de législation, de doctrine et de jurisprudence belges*, vol. 18, Bruxelles, Ferdinand Larcier, 1886, col. 541.

⁵ Theodore Cardwell BARKER et Dorian GERHOLD, *The rise and rise of road transport, 1700-1990*, London, MacMillan, 1993, p. 11 (Studies in economic and social history).

foyers d'occupation humaine et participent aux échanges entre villes et villages. Afin de contribuer à cette histoire routière, ce mémoire propose d'analyser la situation et la gestion des chemins en milieu rural à une époque considérée comme « charnière » dans le développement des voies de communication en Europe avec la construction de nombreuses chaussées pavées, plus solides, permettant une plus grande vitesse de circulation en toutes saisons.

La représentation de ces chaussées, héritée d'une tradition historiographique ayant débuté à la Renaissance, sont les lointaines héritières des voies romaines, encore idéalisées aujourd'hui⁶. La fin du XVII^e siècle en France marque le début des grands travaux visant à améliorer l'infrastructure routière en dehors des centres urbains. En 1669, c'est notamment sous l'égide de Jean-Baptiste Colbert (1619-1683) que le réseau viaire autour de Paris est retravaillé⁷. À partir de 1715, la France ne cessera plus de bonifier son réseau routier avec la création de plusieurs institutions telles que le célèbre Corps des Ponts et Chaussées en 1716 ou le bureau des dessinateurs en 1744 par l'intendant Daniel Charles Trudaine (1703-1769) dirigé par l'ingénieur Jean Rodolphe Perronet (1708-1794). Trois ans plus tard, ce bureau est renommé « École des ponts et chaussées ». Elle est d'ailleurs considérée comme la « première école d'ingénieurs au monde »⁸. La France est donc un modèle en matière de construction routière dont le caractère monumental et grandiose de ses réalisations impressionne les voyageurs du XVIII^e siècle.

Les Pays-Bas méridionaux furent, quant à eux, directement influencés par les politiques françaises de construction routière principalement lors de l'occupation du territoire par Philippe d'Anjou. Craignant des ripostes anglaises et néerlandaises, ce dernier fait construire de nouvelles routes à des fins militaires⁹. S'inspirant de la Rome antique, des grandes chaussées sont construites entre les centres urbains importants. C'est ainsi qu'en 1704, Bruxelles fut reliée aux grandes villes du pays telles que Gand, Mons et Louvain. La liaison Malines-Kontich date également de cette période. Le mouvement était lancé. Après le départ des Français, le gouvernement autrichien, les autorités régionales et locales ainsi que les particuliers continuèrent de plus belle l'amélioration du réseau routier via l'implantation de chaussées tout au long du XVIII^e siècle. Diverses institutions centrales furent également créées afin de gérer

⁶ Eric ALONZO, *L'architecture de la voie. Histoire et théories*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2018, pp. 27-80.

⁷ *Ibid.*, p. 89.

⁸ *Ibid.*, pp. 90-96.

⁹ Léopold GÉNICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, 1948, p. 13 (Collection nationale 89).

les demandes de construction routière telles que la Jointe des administrations et des affaires de subsides (1764), la Jointe des chaussées (1775), dont les compétences furent transférées à la Jointe des eaux en 1786 puis, un an plus tard, au Conseil du gouvernement général sous l'empereur Joseph II (1741-1790)¹⁰.

Le XVIII^e est manifestement le siècle des chaussées en France, dans les Pays-Bas méridionaux, mais également en Angleterre, en Autriche et dans diverses principautés allemandes¹¹. Ces dernières bousculent les anciens « grands chemins » et chemins, généralement fait de terre. Ce nouveau réseau « d'autoroutes » se superpose à l'ancien tel un calque qui viendrait s'apposer par-dessus, bousculant l'ancienne organisation viaire de la région. Néanmoins, si le nombre de chaussées pavées explose au XVIII^e siècle, un bon pourcentage du réseau reste constitué de terre car ces « pavés » ou *steenwegen* relient principalement les grandes villes entre elles. Ce mémoire propose de basculer le centre d'attention sur les chemins secondaires qui côtoient désormais ces nouveaux axes.

Historiographie

Afin d'étudier l'histoire de ces voies secondaires, plusieurs champs historiographiques seront mobilisés, à commencer par l'histoire des routes.

L'histoire des routes est le champ historiographique qui semble de prime abord celui à privilégier pour ce travail, mais il n'est certainement pas le seul¹². Comme dit précédemment, l'histoire des transports ne semble pas avoir accordé un énorme intérêt pour l'histoire des routes, se concentrant plus volontiers sur les voies ferrées et fluviales, telles que les canaux¹³. En Belgique, l'étude de l'histoire des routes est d'abord entamée par des non-historiens dans différentes régions telles que pour le Hainaut avec Jules de Soignie¹⁴ et à Liège par Franz Crousse¹⁵. Ce n'est que plus tard que les historiens embrassent le sujet, comme pour le Brabant

¹⁰ *Ibid.*, pp. 14-19.

¹¹ Léopold GÉNICOT, « Études sur la construction des routes en Belgique », *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques*, vol. 10, n° 4, 1939, p. 422.

¹² *Cf. infra*.

¹³ Theodore Cardwell BARKER et Dorian GERHOLD, *The rise and rise of road transport, 1700-1990*, *op. cit.*, p. 11.

¹⁴ Jules DE SOIGNIE, « Histoire des voies de communication par terre et par eau, principalement au point de vue du Hainaut », *Mémoires et Publications de la Société des Sciences, Arts et Lettres du Hainaut*, 3e série, vol. 9, 1874, pp. 127-335. Jules de Soignie, chef de bureau à l'administration provinciale, a donné plusieurs conférences sur le sujet.

¹⁵ Franz CROUSSE, « Étude sur les voies de communication de l'ancien pays de Liège », *Bulletin de la Société belge de Géographie*, vol. 4, 1880, pp. 260-261. L'auteur était Lieutenant-colonel. Pour un travail plus récent, voir le mémoire d'Alexandre SMITZ, *Des chemins aux chaussées : (re)penser, construire et*

avec Ernestine Lejour, archiviste par la suite, qui termine une thèse de doctorat en 1925 à l'Université Libre de Bruxelles dédiée à l'étude des routes brabançonnaises sous le règne de Marie-Thérèse¹⁶. Les années 1920 correspondent précisément à la popularisation des automobiles qui forcent les gouvernements et ingénieurs à repenser la conception des routes qui s'usent davantage sous le passage de véhicules motorisés plus lourds et plus rapides. Eugène de Brabandère, inspecteur-général des Ponts et Chaussées, livre son point de vue lors d'une conférence en 1930 reprise dans un ouvrage dédié au centenaire de la Belgique et de ses réalisations au niveau des travaux publics¹⁷. Il explique notamment les effets néfastes des automobiles sur les pavés et autres revêtements. Le poids et la vitesse de ces dernières appliqueraient un effet de succion vidant les joints de son sable et ainsi, la structure étant fragilisée, déformeraient le profil de la route. Quant aux cantonniers, censés rempierrer et remplacer les pavés abîmés, leur efficacité serait devenue insuffisante face à ce problème. De Brabandère préconise alors de nouveaux revêtements tels que des pavages en porphyre avec fondations et la diminution du bombage des routes¹⁸. Cette inquiétude menaçant le réseau routier national peut avoir stimulé un intérêt nouveau pour l'histoire des routes de la part des milieux académiques. Dès 1939, l'historien Léopold Génicot publie trois articles bien fournis qui retracent l'histoire des routes de Belgique pour le Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques¹⁹. Un ouvrage récapitulatif a été publié en 1948²⁰. C'est d'ailleurs ce livre qui semble toujours faire office de référence dans les publications traitant des routes nationales belges. Le travail de Léopold Génicot fut prolongé par la publication de Gérard Placq en 1951

entretenir les voies de communication terrestres dans la Principauté de Liège de 1748 à 1789, Mémoire en Histoire, Liège, Université de Liège, 2021.

¹⁶ Une version résumée de cette thèse peut être consultée dans : Ernestine LEJOUR, « Les routes Brabançonnaises sous le règne de Marie-Thérèse », dans *1er Congrès International de géographie historique*, Bruxelles, Falk, 1931, pp. 152-157. Après quelques recherches, sa thèse ne semble pas reposer aux archives de l'ULB dont le service a été contacté. Sa fiche d'inscription est néanmoins disponible et précise qu'elle suivit un programme doctoral de 1921 à 1925 et obtint son doctorat avec grande distinction. Un exemplaire manuscrit de la thèse, autrefois conservé dans la Collection des Manuscrits Divers (I 678) aux Archives générales du Royaume (dorénavant AGR) sous le numéro 5159, est aujourd'hui consultable dans la collection des archives contemporaines (AGR, Archives Contemporaines (Lejour), 1534, *Thèse de doctorat d'Ernestine Lejour intitulée « Création de chaussées dans l'ancien Brabant sous le règne de Marie-Thérèse (1740-1780) »*, 1925). Cette version ne semble néanmoins pas être définitive au vu de la présence de quelques annotations et corrections.

¹⁷ Eugène DE BRABANDÈRE, « La Belgique depuis 1830 du point de vue des travaux publics », dans *Mémorial du centenaire de l'Indépendance de la Belgique : Grandes industries : historique et situation actuelle*, vol. 1, Bruxelles, Société belge des ingénieurs et des industriels, s.d., pp. 181-263.

¹⁸ *Ibid.*, pp. 197-201.

¹⁹ Léopold GÉNICOT, « Études sur la construction des routes en Belgique », *art. cit.* ; Léopold GÉNICOT, « Études sur la construction des routes en Belgique », *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques et Sociales*, vol. 12, n° 5, 1946, pp. 495-559. ; Léopold GÉNICOT, « Études sur la construction des routes en Belgique », *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques et Sociales*, vol. 13, n° 5, 1947, pp. 477-505.

²⁰ Léopold GÉNICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, *op. cit.*

qui s'est penché sur les routes belges contemporaines d'un point de vue statistique²¹. Cette ferveur semble ensuite s'estomper pour réapparaître dans les années 1990-2000 avec des travaux d'histoire économique qui s'intéressent davantage à la quantification des conséquences commerciales des grandes chaussées²².

Les autres pays européens suivent une voie similaire avec la publication d'ouvrages relatifs à l'histoire des routes dès la seconde moitié du XX^e siècle. Ils s'intéressent à plusieurs aspects inhérents au transport terrestre tel que son financement et ses techniques de construction au XVIII^e siècle²³. Pour ne citer que la France, la figure de George Reverdy peut être considérée comme importante étant donné qu'il réalisa plusieurs articles et ouvrages sur l'histoire des routes, prolongeant le travail de son prédécesseur Henri Cavaillès, qui avait déjà réalisé un travail similaire en 1946²⁴. Si les travaux précités dressent une histoire à l'échelle nationale, d'autres se concentrent sur une région. C'est le cas par exemple de Serge Dormard pour la Flandre wallonne et de Guy Thewes pour le duché de Luxembourg²⁵. Le présent mémoire se calque d'ailleurs sur cette échelle d'analyse puisqu'il s'agira d'analyser les chemins situés dans le duché de Brabant. Une nouvelle monographie relative à l'histoire des routes nationales belges serait néanmoins la bienvenue étant donné que la dernière date des années 1940 et que, par conséquent, elle ne prend pas en compte les développements routiers intenses qui furent observés dans la deuxième moitié du XX^e siècle. Enfin, l'histoire locale produisit également son lot d'études relatives à l'histoire des chemins et routes.

Qu'ils soient scientifiques ou amateurs, les auteurs de travaux d'histoire locale peuvent être très intéressants lorsqu'il s'agit d'aborder l'histoire d'une région et de ses particularités.

²¹ Gérard PLACQ, « Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940 », *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques et Sociales*, vol. 17, n° 5, 1951, pp. 425-469.

²² Erik BUYST, Stefan DERCON et Bjorn VAN CAMPENHOUT, « Road Expansion and Market Integration in the Austrian Low Countries during the Second Half of the 18th Century », *Histoire & mesure*, n° 1, juin 2006, pp. 185-219. ; Bruno BLONDÉ, « At the cradle of the transport revolution? Paved roads, traffic flows and economic development in eighteenth-century Brabant », *The Journal of Transport History*, vol. 31, n° 1, 2010, pp. 89-111.

²³ Guy ARBELLOT, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 28, n° 3, juin 1973, pp. 765-791.

²⁴ Georges REVERDY, « Les techniques routières aux XVIII^e et XIX^e siècles », dans C. HIGOUNET (éd.), *L'homme et la route : En Europe occidentale, au Moyen Âge et aux Temps modernes*, Toulouse, Presses universitaires du Midi, 1982, pp. 295-303 (Flaran 2), [En ligne]. <<https://books.openedition.org/pumi/21336>>. ; Georges REVERDY, *Histoire des routes de France*, Paris, PUF, 1995 (Que sais-je? 2964). ; Henri CAVAILLÈS, *La route française: son histoire, sa fonction: étude de géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 1946.

²⁵ Serge DORMARD, « Les péages des États de Flandre wallonne et le financement des infrastructures de transport au XVIII^e siècle », *Revue du Nord*, vol. 411, n° 3, 2015, pp. 575-606. ; Guy THEWES, *Route et administration provinciale au siècle des lumières: l'exemple des États du Duché de Luxembourg (1748-1795)*, Bruxelles, Crédit communal, 1994 (Histoire 8).

Dans le cas de l'histoire routière, les sociétés savantes produisirent et produisent encore des travaux se concentrant sur les évolutions d'un chemin, d'une chaussée, de sentiers ou bien du réseau vicinal à l'échelle d'un village. Si les sociétés savantes locales peuvent remonter au XIX^e siècle, que ce soit en France, en Allemagne ou encore au Royaume-Uni, c'est dans les années 1970 que l'histoire locale et régionale regagne en vigueur²⁶. Cela peut être attribué à plusieurs facteurs tels que la massification des diplômés en Histoire ou encore un nombre plus élevé de débouchés éditoriaux²⁷. Longtemps critiquée par les universitaires pour sa nature descriptive plutôt qu'explicative, l'histoire locale actuelle se fait davantage avec ces derniers qu'auparavant. Histoire locale et universitaire peuvent alors s'enrichir mutuellement afin d'atteindre leurs objectifs²⁸.

L'histoire rurale est également indispensable à ce travail étant donné que les routes étudiées se situent en dehors de l'espace urbain. En effet, les pratiques du monde rural sont liées à l'usage des routes par lesquelles transitent les voyageurs, les flux commerciaux, mais également tous les déplacements inhérents aux activités agricoles. Pour la Belgique, c'est encore Léopold Génicot, avec l'aide d'autres collègues, qui ouvrent la voie avec la création à Louvain et à Gand d'un centre belge d'histoire rurale en 1962. Son existence avait pour but le rétablissement d'un équilibre entre études urbaines et rurales, avec notamment, la constitution d'une photothèque du monde rural et l'usage de sources négligées auparavant telles que les monuments funéraires, les affiches, les tracts, les pièces de musées, etc. Une place particulière était également donnée aux jeunes historiens voulant se lancer dans l'histoire rurale en leur donnant la possibilité de publier des articles dans la revue dédiée. En 1992, le centre s'étendait à toute la Belgique avec six sections disséminées dans la plupart des universités du pays (UCL, KUL, UGent, ULG, ULB, VUB). Plusieurs experts venant des disciplines différentes telles que la géographie, la physique, l'onomastique, l'archéologie et autres y participaient²⁹. Ce mémoire a comme ambition d'incarner cet esprit multidisciplinaire en allant puiser dans des travaux issus

²⁶ Leen DORSMAN, « Regionale geschiedenis in vergelijkend perspectief », *Theoretische geschiedenis*, vol. 23, n° 3, 1996, pp. 346-360.

²⁷ Loïc VADELORGE, « Les affres de l'histoire locale 1970-2000 », dans M. CRIVELLO, P. GARCIA et N. OFFENSTADT (éds.), *Concurrence des passés : Usages politiques du passé dans la France contemporaine*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2006, pp. 37-47 (Le temps de l'histoire), [En ligne]. <<https://books.openedition.org/pup/5970>>. .

²⁸ Bertrand MÜLLER, « Écrire l'histoire locale : le genre monographique », *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, vol. 9, n° 2, 2003, p. 38.

²⁹ CENTRE BELGE D'HISTOIRE RURALE, *Le Centre belge d'histoire rurale: bilans et perspectives = het belgisch centrum voor landelijke geschiedenis : terugblik en toekomstperspectieven*, Louvain, Centre belge d'histoire rurale, 1992, pp. 7-31 (100).

d'autres domaines (archéologie, architecture, etc.) et en utilisant une grande diversité de sources, qui seront présentées plus loin.

Intimement liée à l'histoire rurale, l'histoire des paysages s'avère également être très intéressante pour l'étude des chemins en Brabant. Cet intérêt s'explique par l'existence de l'objet d'étude encore présent actuellement *in situ*. Bien que leurs caractéristiques physiques telles que leur revêtement et leur tracé furent modifiés depuis le XVIII^e siècle, les chemins secondaires, aussi appelés vicinaux ou communaux, font toujours partie intégrante du paysage brabançon. Il n'est pas rare de tomber sur l'un ou l'autre liard de cuivre³⁰ lors d'une promenade pédestre, attestant leur ancienneté. Le paysage peut alors s'appréhender comme une source à condition de savoir déchiffrer les traces du passé qui s'y trouvent, car, en réalité, l'humanité n'a laissé que très peu d'endroits vierges sur terre. Ce champ historiographique s'est développé dès les années 1950 au Royaume-Uni avec des auteurs tels que Hoskins ou même avant avec des sociétés dédiées à la toponymie comme la *English Place Name Society* (1923). Si l'arrivée de l'archéologie et des nouvelles technologies permettent de brasser et d'analyser de grandes étendues, la marche à pied reste un excellent moyen de collecter des données et permet à l'historien·ne d'avoir une vision directe de ce qu'il·elle étudie³¹.

Les chemins secondaires : grands oubliés de l'historiographie ?

Pour conclure cet aperçu historiographique, il convient d'analyser la production liée aux chemins secondaires, aujourd'hui considérés comme vicinaux ou communaux. Elle est très réduite. Excepté les quelques travaux issus de l'histoire locale, les chemins secondaires ruraux n'ont pas eu droit à d'importantes études historiques³². Il semble que ce soient plutôt les juristes qui ont produit quelques travaux sur cette matière. C'est le cas d'Ange Angillis, membre de la députation de la Flandre Occidentale, qui publie en 1819 sous le régime Hollandais une compilation des actes relatifs aux chemins vicinaux pour la Flandre³³ et renouvelle l'opération

³⁰ Le liard est une monnaie de cuivre au XVIII^e siècle.

³¹ Joan THIRSK, *Rural England, an illustrated history of the landscape*, Oxford, Oxford University Press, 2000, pp. 10-14.

³² Des analyses juridiques existent comme par exemple : Georges MARCOTTY, *De la voirie publique par terre : grande voirie, voirie urbaine, chemins vicinaux*, Bruxelles, Bruylant, 1930. Le sujet est également abordé dans : André BRYs, *Les Chambres des tonlieux de Brabant*, Mémoire en Histoire, Louvain, Université Catholique de Louvain, 1942, pp. 76-88.

³³ Ange ANGILLIS, *Coup-d'oeil sur la Législation des Chemins publics dits vicinaux, ou Recueil des lois, ordonnances, réglemens, arrêtés et instructions, émanés sur cette manière depuis 1520 jusqu'à nos jours*, Bruges, Bogaert-Dumortier, 1819.

en 1840 au niveau national dans un contexte de clarification législative³⁴. Plus récemment, un mémoire en architecture urbaine réalisé par Isabelle Dullaert en 1994, c'est-à-dire, à l'aube de réformes sur le paysage et sur la voirie vicinale, a été réalisé³⁵. Elle y résume, entre autres, les problèmes liés aux politiques de remembrements des années 1960 et le conflit émergeant entre les promeneurs, prônant la beauté du paysage, et les considérations économiques des agriculteurs³⁶. Ce mémoire entend nourrir une valorisation, déjà entamée, des chemins secondaires subsistant dans les campagnes en dressant une partie de leur histoire.

Objectifs

Ce mémoire poursuit donc plusieurs objectifs. En premier lieu, il s'agira de déterminer la législation, les modalités de gestion, l'entretien, la réalité matérielle, les institutions, les conflits et autres éléments relatifs aux chemins ruraux brabançons du XVIII^e siècle. En effet, il a été expliqué ci-dessus que les chemins secondaires constituent une catégorie sous-exploitée, voire inexploitée, dans l'historiographie. Ensuite, une évolution sur le XVIII^e siècle, s'il y en a une, pourra être déterminée. Il s'agira notamment de constater si, oui ou non, le développement des grandes chaussées pavées sur le territoire brabançon a réduit, remplacé ou influencé d'une quelconque manière l'usage du réseau secondaire, ainsi que les acteurs de sa gestion. Enfin, ce travail entend apporter de la nuance sur le constat généralement négatif fait à propos des chemins antérieurs à l'arrivée des grandes chaussées pavées³⁷. Avec ces différents points, ce travail espère enrichir la connaissance du monde rural brabançon au XVIII^e siècle et de la vie paysanne dont les chemins faisaient partie intégrante du quotidien.

En parallèle, ce travail entend ajouter une dimension de valorisation par rapport aux chemins vicinaux actuels, en participant à l'élaboration de leur histoire. Il est d'ailleurs utile de rappeler que de nombreux sentiers et chemins, autrefois utilisés, furent supprimés lors des remembrements ruraux effectués dans la seconde moitié du XX^e siècle³⁸. Appréciés pour leur quiétude et leurs qualités esthétiques, leur conservation est liée à des enjeux patrimoniaux et de

³⁴ Ange ANGILLIS et Charles VANDAMME, *Législation des chemins publics dits vicinaux ou recueil des lois, ordonnances et règlements, émanés sur cette matière depuis 1505 jusqu'à nos jours, avec des notes et observations résumant cette législation*, Courtrai, Jaspin Frères et Soeurs, 1840. Un an plus tard sortira la législation relative aux chemins vicinaux.

³⁵ Isabelle DULLAERT, *La voirie vicinale: un patrimoine à valoriser, des chemins à vivre*, Mémoire en architecture urbaine, Louvain-la-Neuve, Université Catholique de Louvain, 1994.

³⁶ *Ibid.*, pp. 14-15.

³⁷ Voir la rubrique dédiée au contexte routier *infra*.

³⁸ Pour un état des lieux, consulter notamment le site de l'asbl « Chemins de Wallonie » qui propose, entre autres, un inventaire collaboratif des chemins et sentiers publics de Wallonie : Chemins.be, remembrement. [En ligne]. <[chemins.be - remembrement](https://chemins.be/remembrement)>. (Consulté le 28 septembre 2025).

bien-être public. D'ailleurs, la convention européenne du paysage statuait en 2000 que « le paysage est partout un élément important de la qualité de vie des populations : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien »³⁹. En région flamande, de nombreux chemins et routes sont déjà repris à l'inventaire du patrimoine, que ce soit pour leurs aménagements (par exemple, une bordée d'arbres) ou par leur revêtement qui possède de nombreuses qualités esthétiques⁴⁰. Par ailleurs, ces études de chemins par les agents du patrimoine de la région flamande apportent des informations sur les différentes méthodes qu'ils utilisent pour caractériser ce genre d'élément du paysage et qui pourront être reprises pour le mémoire.

Méthodes et sources

Afin de parvenir à ces objectifs, les méthodes qui seront employées allieront étude qualitative et quantitative grâce à un dépouillement exhaustif de sources locales issues de villages brabançons et à leur report dans une base de données. Ceci permettra de mettre en lumière une éventuelle évolution dans le temps qui sera confrontée aux différents contextes historiques et, si possible, expliquée.

En outre, diverses sources issues de différents niveaux de pouvoir seront mobilisées. Pour commencer à un niveau très local, les actes mis à l'écrit par les cours échevinales locales se révèlent très pertinents. Ces « greffes scabinaux » contiennent de nombreux procès-verbaux de visites de chemins pour de multiples villages du duché de Brabant. Les greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, conservés aux archives de l'État à Louvain-la-Neuve sont particulièrement riches⁴¹. Les modalités de ces visites seront développées plus loin dans le chapitre *ad-hoc*. Au niveau provincial, deux institutions peu connues peuvent également fournir des informations sur la gestion chemins : les Chambres des tonlieux et l'Office fiscal de Brabant. Les premières possèdent plusieurs compétences dont la perception des tonlieux (taxes sur la vente et le transport de marchandises), de cens et de rentes. Plus intéressant, les Chambres supervisent l'entretien des chemins relevant de leur circonscription. Cette dernière semble avoir été mouvante dans le temps et la délimitation exacte, dans l'état actuel des recherches, ne

³⁹ Conseil de l'Europe, traité n°176, Convention du Conseil de l'Europe sur le paysage telle qu'amendée par le Protocole de 2016, 20 octobre 2000. [En ligne]. <[Liste complète - Bureau des Traités](#)>.

⁴⁰ Une recherche avec le terme « kasseiweg » renvoie à 370 résultats : Inventaris Onroerend Erfgoed. [En ligne]. <[Erfgoedobjecten | Inventaris Onroerend Erfgoed](#)>. (Consulté le 28 septembre 2025).

⁴¹ Archives de l'état à Louvain-la-Neuve (dorénavant AELLN), Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D003, 1101-1795.

semble pas être claire. Par exemple, pour la Chambre de Louvain, sa juridiction s'appliquait sur les mayeuries de Louvain, Herent et Lumbeek. Une partie du quartier de Louvain relevait de la Chambre de Tirlemont (ville de Tirlemont, mayeuries de Zoutleeuw, Kuntich, Halen, Gete, Hannut, Beauvechain et les pays d'Aarschot, Zichem et Diest)⁴². En réalité, il semble que les Chambres s'appuyaient sur des circonscriptions domaniales propres au Brabant, à savoir des territoires appelés « domaines » possédant eux-mêmes des sous-divisions (sous-domaines ou sous-districts) administrés par des receveurs et des lieutenants-receveurs⁴³. Les Chambres des tonlieux représentaient le seigneur pour tout ce qui touchait au domaine via des receveurs, et leur champ d'action ne se limitait pas à la perception des tonlieux contrairement à ce que leur nom peut supposer : la défense des droits (tonlieux, cens, banalités, etc.) ainsi que des domaines dits « productifs » (bien-fonds, immeubles, terres, bois, moulins, ...) et « improductifs » (chemins, rivières, ...) faisaient partie de leurs attributions⁴⁴. Ces derniers étaient assistés d'une multitude d'agents auxiliaires sur le terrain : alloyers, magistrats locaux, *boden* (dénonciateurs), *loovoorsters* (forestiers de la *Loo*), châtelains des vignes et autres⁴⁵. Tributaires de la Chambre des comptes de Bruxelles, elle-même dépendante du Conseil des finances, les Chambres des tonlieux font le lien entre les autorités locales et le gouvernement central. Quant à l'Office fiscal de Brabant, il est également intéressant, car il joua un rôle législatif dans la gestion des chemins des sept quartiers d'Anvers dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle⁴⁶. En outre, comme il sera vu plus loin, il est un maillon essentiel dans la surveillance des entités inférieures. Enfin, certaines sources issues de l'organe consultatif du Gouverneur Général, à savoir le Conseil Privé, seront également exploitées, notamment pour les différentes délibérations relatives à l'émission d'ordonnances concernant la gestion des chemins. En outre, à l'instar de l'Office fiscal de Brabant, cette institution constitue un des points de chute de diverses plaintes émises par plusieurs acteurs sur la qualité variable de la voirie secondaire.

⁴² Les districts d'Aarschot, Zichem et Diest dépendaient de la Chambre des Tonlieux de Tirlemont pendant une certaine période au XVIII^e siècle. E. LOUSSE, *Inventaire des archives de la chambre des tonlieux de Louvain*, Bruxelles, Archives de l'état à Louvain, 2001, pp. 54-58 (Inventaire des Archives de l'état à Louvain 20). Raymond VAN UYTVEN, « Tolkamers van Brabant (14^{de} eeuw-1795) », dans R. VAN UYTVEN (éd.), *De gewestelijke en lokale overheidsinstellingen in Brabant en Mechelen tot 1795*, vol. 2, Bruxelles, Archives générales du Royaume, 2000, p. 266 (Studia 82).

⁴³ André BRYs, *Les Chambres des tonlieux de Brabant*, op. cit., pp. 29-32.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 63.

⁴⁵ E. LOUSSE, *Inventaire des archives de la chambre des tonlieux de Louvain*, op. cit., pp. 54-58.

⁴⁶ Jérôme VERSTRAETEN, *Les officiers fiscaux du Brabant, agents politiques au service des institutions centrales des Pays-Bas autrichiens*, Mémoire en Histoire, Bruxelles, Université libre de Bruxelles, 2022, pp. 96-100.

D'autres sources viendront compléter la réflexion telles que les ordonnances officielles, divers documents iconographiques d'époque ainsi que des traités contemporains.

Plan du mémoire

Le mémoire est structuré comme suit. Le premier chapitre abordera la question des routes en Europe de manière générale et de manière plus spécifique, dans le duché de Brabant. Il sera fait état de divers aspects tels que le développement des chaussées, les techniques de construction, la législation, les conséquences économiques ainsi que leur financement. Après ce chapitre de contextualisation dédié aux chaussées, il sera question de la législation relative aux chemins secondaires qui s'échelonne du XVI^e au XVIII^e siècle. Le chapitre suivant abordera les différents produits de cette législation provenant des archives des cours locales mais également d'autres instances supérieures telles que les Chambres des tonlieux et l'Office fiscal du Brabant. Ce chapitre aura pour objectif de dresser le fonctionnement des villages ruraux dans la gestion des chemins mais également de clarifier les différentes relations de contrôle entre les cours locales et les instances supérieures compétentes en la matière. En outre, il permettra de constater des écarts potentiels entre la législation et la réalité du terrain. Enfin, un dernier chapitre contiendra, dans un premier temps, une étude quantitative qui permettra de comprendre une éventuelle évolution de la gestion des chemins au XVIII^e siècle, à l'aide de nombreux éléments de contexte institutionnel, politique, climatique, etc. Cette étude sera complétée, dans un second temps, par une étude de cas, celle d'un village en partie traversée par une chaussée, afin de constater d'éventuelles conséquences.

Chapitre 1 - La révolution routière des grandes chaussées

L'héritage de la renaissance

Les chaussées modernes peuvent être considérées comme les lointaines descendantes des voies romaines. Ces dernières mélangeaient utilité et esthétisme car en plus de servir de voies rapides pour le transport de troupes, elles étaient également agrémentées de divers équipements tels que des ponts, bornes, marches-pieds et autres monuments. Il est néanmoins erroné de penser que l'espace européen était dépourvu de routes avant les conquêtes romaines. Les peuples gaulois possédaient déjà un réseau de chemins dont les origines ne peuvent être précisément identifiées⁴⁷. Les romains ont repris en grande partie ce réseau et l'ont amélioré⁴⁸.

La voie romaine fut longtemps idéalisée pour sa longévité et sa solidité. En effet, son revêtement caractéristique, dallé et légèrement bombé qui recouvre une succession de plusieurs couches alliant pierres de fondation, sable, gravier encadré de bordures, bandes sableuses et fossés de drainage, continue de fasciner de nombreuses personnes⁴⁹. Cependant, ces voies qui ont effectivement bien résisté au temps sont rarement établies *extra-muros*. La plupart de ces voies recevaient un simple revêtement composé de gravillons, de morceaux de tuiles et mêmes de scories (fig. 1)⁵⁰. Ces *viae publicae* ou *via militares* qui reliaient des centres stratégiques étaient accompagnées de chemins secondaires appelés *vicinales*. Enfin, une troisième catégorie de chemins structurait l'espace interne des propriétés privées, les *privatae*⁵¹.

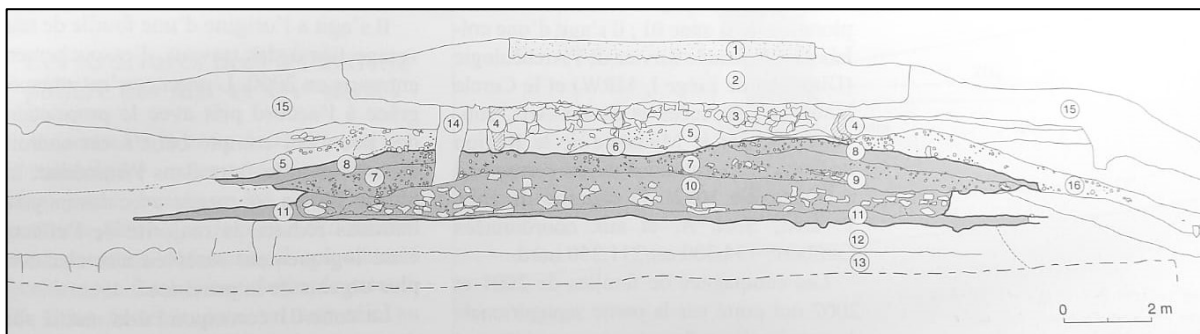


Figure 1 : Coupe de la voie romaine à Ambresin, qui suit une ligne de crête, effectuée à l'occasion de l'asphaltage du chemin en 2003. La couche numéro 10 s'apparente à la voie romaine empierrée originelle, elle-même posée sur un sentier primitif de terre (11). (Michèle GUSTIN, Marie-Hélène CORBIAU, « Wasseiges-Ambresin : Coupe dans la voie Boulogne-Bavay-Tongres-Cologne », *Chronique de l'Archéologie Wallonne*, 13, 2006, pp. 115-118).

⁴⁷ Eric ALONZO, *L'architecture de la voie. Histoire et théories*, op. cit., pp. 27-28.

⁴⁸ Ernestine LEJOUR, *Création de chaussées dans l'ancien Brabant sous le règne de Marie-Thérèse (1740-1780)*, Thèse de doctorat en Histoire, Université Libre de Bruxelles, 1925.

⁴⁹ Eric ALONZO, *L'architecture de la voie. Histoire et théories*, op. cit., pp. 27-28.

⁵⁰ Blanche BRAKOVIC et al., *La pierre et la rue*, Namur, Ministère de la Région wallonne, 1998, p. 11.

⁵¹ Marie-Hélène CORBIAU, *Les voies romaines par la Wallonie : La voie Boulogne-Bavay-Tongres-Cologne*, Namur, Service public de Wallonie, 2018, p. 6 (Vestiges 8).

Le haut Moyen-Âge est perçu comme une période de décadence. Les chemins n'échappent pas à cette vision. À partir des VII-VIII^e siècles, les invasions et le développement de la grande propriété restreignent l'activité économique, réduisant fortement l'usage et l'intérêt des chemins de grande communication. En outre, le chemin ou la voie romaine, vecteur de troupes, est perçue comme une menace pour les habitants qui s'éloignent des grands axes encore existants. Le manque d'entretien est parfois volontaire, afin d'éloigner les armées. Peu à peu, les chemins restants deviendront l'enjeu de revenus financiers pour les seigneurs locaux, en l'absence d'un pouvoir central fort. Le relancement progressif du commerce entre les cités flamandes et la région rhénane relance l'importance des anciennes voies romaines, comme celle passant par Assche et Tongres vers Cologne. Le développement des villes joue également un rôle dans l'amélioration des structures routières environnantes. Plusieurs sections de chemins sont pavés en périphérie des villes. Le pavage des rues *intramuros* s'effectue également : c'est le cas à Anvers vers 1297 et à Lierre en 1383⁵².

Dès le XV^e siècle, plusieurs personnalités redécouvrent l'héritage que les romains ont laissé en matière de voies et procèdent à l'écriture de plusieurs traités. C'est le cas de Léon Battista Alberti (1404-1472) avec *De re aedificatoria*, ouvrage s'inspirant de l'architecte romain Vitruve (ca. 80a.c.-15a.c.), considéré comme le premier traité d'architecture occidentale. Dans cet ouvrage, il établit la voie comme l'édifice public par excellence. En outre, il préconise une méthode de construction qui consiste à tasser le terrain, ajouter une couche de gravier, à la flanquer d'une maçonnerie résistante et terminer enfin par un pavage. Il précise également que le traitement d'une voie en milieu urbain diffère d'une voie en milieu rural. Par exemple, les voies de campagne doivent être de préférence arborées afin d'éviter les inondations et les éboulements. En outre, elles doivent être larges, dégagées et installées sur des hauteurs pour prévenir les attaques de brigands. Enfin, il divise les routes en deux catégories : les principales (ou militaires) et secondaires (ou non-militaires). L'héritage des voies romaines est donc clairement affiché à l'exception qu'Alberti fit l'éloge des routes sinueuses en milieu urbain, allant à contre-courant des idées en vogue à l'époque⁵³. Alberti fut suivi par d'autres savants tels que Léonard de Vinci (1452-1519), qui s'en inspira pour ses études sur les ouvrages hydrauliques, ou bien l'architecte Andrea Palladio (1508-1580) dans son célèbre livre *I quattro libri dell'architettura*. Malgré qu'il s'inspire fortement d'Alberti, ce dernier innove car il est le premier à proposer des illustrations techniques de voies. À l'aube du XVII^e siècle, ces théories

⁵² Ernestine LEJOUR, *Création de chaussées dans l'ancien Brabant sous le règne de Marie-Thérèse (1740-1780)*, Thèse de doctorat en Histoire, Université Libre de Bruxelles, 1925, pp. 22-28.

⁵³ Eric ALONZO, *L'architecture de la voie. Histoire et théories*, op. cit., pp. 39-42.

s'étendent à la France avec la figure de Nicolas Bergier (1557-1623), avocat rémois, qui, dans l'optique d'inviter le roi à faire « renaître » les voies romaines, écrit sa fameuse « Histoire des grands chemins de l'empire romain » en 1622. Véritable succès, elle fut rééditée en 1728 et en 1736, avec l'ajout d'illustrations⁵⁴. Plus d'un demi-siècle plus tard, Henri Gautier (1660-1737), ingénieur du roi, produisit un ouvrage qui s'inscrit dans la continuation du travail de Bergier intitulé « Traité de la construction des chemins » en 1693. Également très apprécié, l'ouvrage fut réédité trois fois en 1721, en 1755 et en 1778 avec l'ajout de précisions relatives à l'entretien, la gestion et la législation. Gautier se détache néanmoins quelque peu du modèle antique, laissant moins de place aux considérations esthétiques⁵⁵.

À l'aube du XVIII^e siècle, l'héritage des voies romaines est donc bel et bien présent. Pendant plus de trois siècles, les textes et vestiges romains ont stimulé la réflexion et l'imagination des nombreux auteurs précités. Les ingénieurs du XVIII^e siècle disposent donc d'une abondante théorie. La réalité des routes en Europe est néanmoins bien éloignée des préconisations contenues dans ces ouvrages.

Les chemins antérieurs aux chaussées : un borbier généralisé ?

Du point de vue des historiens, la situation des routes en Europe avant le XVIII^e siècle ne semble pas fort reluisante. Guy Arbellot parle en effet de « raccommodage incessant » et de « gouffre financier » pour l'espace français⁵⁶. En effet, hors espace urbain, peu d'aménagements étaient présents car les charrois lourds transitaient généralement par voie fluviale ou via l'aménagement d'un dispositif temporaire. Les villes sont à traiter différemment de l'espace rural car des facteurs relevant de la salubrité publique sont à prendre en compte. Leur pavage fut donc envisagé beaucoup plus tôt⁵⁷. Quant à la situation des chemins ruraux dans les Pays-Bas espagnols, elle n'est pas meilleure.

Le XVII^e siècle

Le réseau routier des Pays-Bas méridionaux à la fin du XVII^e siècle demeure très sommaire et est principalement composé de « grands chemins » sinueux faits de terre⁵⁸.

⁵⁴ *Ibid.*, pp. 56-59.

⁵⁵ *Ibid.*, pp. 65-71.

⁵⁶ Guy ARBELLOT, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *art. cit.*, p. 766.

⁵⁷ Georges REVERDY, « Les techniques routières aux XVIII^e et XIX^e siècles », *art. cit.* L'exemple le plus célèbre est celui de la ville de Paris, dont les rues principales furent pavées sur l'injonction de Philippe Auguste (1165-1223) en 1185.

⁵⁸ Les « grands chemins » semblent remonter à l'antiquité car ils relient d'anciens *vici* gallo-romains. P.J. LEFEVRE et L. JEANDRAIN, « Quelques vieux chemins du Roman pays de Brabant (Vieux comme les

Toutefois, quelques rares chemins sont pavés, empierrés ou renforcés à l'aide de fascines. Cette absence d'aménagement les rendait inutilisables par temps de pluie, ce qui perturbait considérablement les voyages durant les saisons humides. L'entretien était principalement la tâche des riverains et ces derniers ne semblaient pas s'acquitter de leur tâche avec zèle, loin de là. Certains avançaient même leur zone de culture sur les chemins, les rendant encore plus étroits. Quant aux « chaussées »⁵⁹, certaines existent déjà et partent des grands centres urbains telles des « tentacules » et atteignent certains villages. L'intérêt de ces « bouts de pavé » résidait principalement dans la subsistance des villes car ces axes permettaient à ces dernières d'aller puiser leur ravitaillement issu des campagnes environnantes⁶⁰.

Parallèlement au réseau terrestre s'étendait le réseau fluvial qui comportait quelques avantages mais également des inconvénients. Par exemple, un cheval peut tirer jusqu'à 30 à 40 fois plus de poids sur l'eau que sur terre, ce qui rend ce mode de transport très économique. Néanmoins, à l'instar des grands chemins, un cours d'eau n'est pas navigable toute l'année. En outre, un canal ne va que d'un point A à un point B, réduisant la liste des destinations possibles sans emprunter les grands chemins. Le réseau fluvial consiste malgré tout en une alternative de choix pour les transports de marchandises, et ce même après le développement des chaussées au XVIII^e siècle, principalement en raison de son coût très modeste⁶¹.

L'influence française

La situation routière se débloque avec la période anjouine (1701-1714). La brève occupation française des futurs Pays-Bas autrichiens insufflé au pays une politique de construction routière jamais vue auparavant. Cette politique aux desseins absolutistes et centralisateurs héritée de Louis XIV (1638-1715) et de Jean-Baptiste Colbert (1619-1683) est principalement issue de la crainte de ripostes anglaises et néerlandaises lors de la guerre de succession d'Espagne (1701-1713). Le réseau routier est donc amélioré initialement à des fins militaires. Dès 1704, le roi autorise la construction de chaussées reliant Bruxelles aux grandes villes telles que Gand, Mons et Louvain. La liaison Malines-Kontich est également effectuée⁶².

chemins) », *Le folklore brabançon*, vol. 16, n° 93-94, 1937-1936, pp. 193-246. (les auteurs se basent fortement sur l'observation). Néanmoins, au XVIII^e siècle, l'appellation semble s'être étendue à tous les chemins de moyenne ou grande importance reliant des centres urbains entre eux (voir *infra*).

⁵⁹ Le terme « chaussée » au XVII^e siècle est encore assez flou. Au siècle suivant, une chaussée répondra à des détails techniques beaucoup plus précis. Cf. *infra*.

⁶⁰ Léopold GÉNICOT, « Études sur la construction des routes en Belgique », *art. cit.*, pp. 422-425.

⁶¹ *Ibid.*, pp. 430-432.

⁶² Léopold GÉNICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, *op. cit.*, p. 13.

À partir de ce moment-là, les Pays-Bas autrichiens connaissent un développement routier qui ne ralentira vraiment qu'à la prochaine occupation par les troupes révolutionnaires françaises.

L'impulsion des pouvoirs locaux sous les Autrichiens

Les défaites infligées aux troupes françaises à Ramillies en 1706 et à Malplaquet en 1709 face à la coalition anglo-batave ont mené au traité d'Utrecht qui mit un terme à la guerre de succession d'Espagne. Les Pays-Bas ainsi que des possessions en Italie revinrent à l'Autriche tandis que Charles V reçut l'Espagne et ses colonies. De plus, des garnisons anglaises et néerlandaises stationnent dans les Pays-Bas méridionaux jusqu'en 1716 afin de prévenir une nouvelle agression française envers les Provinces-Unies. Enfin, ce nouveau gouvernement se révèle plutôt impopulaire et mène à des insurrections en 1719, 1718 et 1719⁶³.

Cette période troublée n'empêche pas les autorités provinciales et locales de poursuivre les efforts d'amélioration du réseau routier. En plus des États, villes et villages, des particuliers participent également à ce mouvement. C'est à ce moment que l'initiative passe du pouvoir central aux pouvoirs provinciaux. Bien qu'enthousiaste, ce premier ne se borne qu'à contrôler les différentes demandes de construction de chaussées mais ne s'implique pas lui-même dans l'élaboration de projets, excepté pour le cas de la chaussée reliant Bruxelles à Luxembourg, construite de 1716 à 1772. Ce goût pour la construction routière par les autorités locales est principalement motivé par leurs propres intérêts⁶⁴. En effet, un certain « égoïsme » semble transparaître et par conséquent, chacun érige des chaussées sans se soucier du réseau à l'échelle « nationale ». Pour le cas spécifique du Brabant, ce sont d'abord les États qui se chargeront de construire les chaussées pour ensuite reléguer cette tâche aux villes telles que Bruxelles, Louvain et Nivelles⁶⁵. Dans un contexte financier compliqué, l'État intervient plus directement à partir de 1760 avec la création de plusieurs institutions chargées de gérer les questions relatives aux chaussées : la Jointe des administrations et affaires de subsides (1764), la Jointe des chaussées (1775), la Jointe des eaux (1786) dont les compétences sont finalement transférées au Conseil de gouvernement général sous Joseph II en 1787. Ces différents organes sont constitués d'experts tels que des ingénieurs civils et militaires⁶⁶. L'État se montra également plus ferme avec les autorités provinciales. Par exemple, il décida de suspendre en 1774 tous les travaux entrepris dans les châtelainies du franc de Bruges et du vieux bourg de

⁶³ Raymond VAN UYTVEN et al., *Histoire du Brabant : du duché à nos jours*, Zwolle, Waanders, 2004, pp. 457-459.

⁶⁴ Léopold GÉNICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, op. cit., pp. 14-17.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 23.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 19.

Gand afin de terminer la chaussée reliant les deux villes. Ce cas illustre une certaine tension entre les pouvoirs locaux, soucieux de leurs propres intérêts, et le pouvoir central, cherchant à réaliser un réseau « national » unifié⁶⁷. Il faut dire que depuis la fermeture de l'Escaut qui causa, entre autres, l'appauvrissement du négoce anversoise, le rétablissement d'un nouveau courant commercial Ouest-Est remplaçant l'ancien axe Nord-Sud préoccupait les autorités centrales. La création de nouvelles chaussées, préférables aux canaux car trop coûteux pour les pouvoirs publics, contribuait à ce projet⁶⁸. Au sud, la principauté épiscopale de Liège constituait un obstacle de taille puisqu'elle barrait la route aux régions industrielles de l'est et les médiocres relations que le gouvernement autrichien entretenait avec elle ne facilitait pas le commerce⁶⁹.

À la veille de la Révolution française, le territoire possède des villes bien reliées entre elles par des chaussées, ce qui contraste fort avec la situation du siècle passé (voir plans en annexe). Rien que pour le Brabant, environ 200 kilomètres de chaussées furent réalisés entre 1740 et 1780⁷⁰. Néanmoins, cette fièvre de construction routière, dépourvue de plan d'ensemble, produisit quelques « zones blanches » situées dans les régions de l'entre Sambre et Meuse, en Campine anversoise, au Luxembourg et au Limbourg⁷¹.

Prolégomènes français et hollandais

L'annexion des provinces belgiques à la République française en 1795 ralentit le développement routier. La France importa ses propres institutions telles que le Service des Ponts et Chaussées en 1797, remodela la législation et classa les routes en différentes catégories en 1798 et en 1811 (routes impériales de 1^{ère} et 2^e classe, routes impériales de 3^e classe, routes départementales). Un autre grand changement concerne le financement du réseau routier : les dépenses relatives aux routes seront dorénavant entièrement à la charge de l'État. Puisque 90% des routes étaient gérées par les autorités provinciales – système hérité du régime autrichien – cela constitue un changement très brutal qui conduisit à des résultats très peu probants. La situation s'améliora légèrement entre 1801 et 1814, notamment grâce à un accroissement des moyens⁷².

Après une tentative de continuation des lignes directrices françaises, le régime hollandais suit finalement une politique « de l'entre deux » dès 1821 : le Service de Ponts et

⁶⁷ *Ibid.*, p. 18.

⁶⁸ Léopold GÉNICOT, « Études sur la construction des routes en Belgique », *art. cit.*, p. 432.

⁶⁹ Léopold GÉNICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, *op. cit.*, p. 24.

⁷⁰ Ernestine LEJOUR, « Les routes Brabançonnaises sous le règne de Marie-Thérèse », *art. cit.*

⁷¹ Léopold GÉNICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, *op. cit.*, p. 27.

⁷² *Ibid.*, pp. 35-36.

Chaussées est conservé et renommé « Ministère de l'Intérieur et du Waterstaat » et seules les routes les plus importantes sont à la charge de l'État. Ce système se révéla efficace et le régime hollandais voit la disparition des dernières sections de terre en Flandre, la création de routes dans les « zones blanches » précitées et la création de routes « transversales » entre les centres urbains secondaires. Le réseau routier aménagé s'affine donc et atteint le niveau régional⁷³.

La construction

Après cette partie de contextualisation historique, il paraissait important de consacrer quelques lignes aux caractéristiques techniques des routes au XVIII^e siècle. Cela est fort important pour comprendre la différenciation entre une chaussée et un chemin. Avant l'arrivée des chaussées, le terme « grand chemin » était utilisé pour désigner un type de chemin public allant de ville en ville. Ils étaient également appelés chemins royaux. Les chemins de traverse correspondaient à des chemins publics reliant deux grands chemins ou bien deux villages⁷⁴. Ces grands chemins laissent peu à peu place aux chaussées. Au XVIII^e siècle, le terme « chaussée » correspond à un type de voie répondant à des caractéristiques techniques bien spécifiques. Cette dernière peut être définie comme « un chemin dont la partie centrale est consolidée artificiellement pour faciliter le roulage »⁷⁵. Ce bombage, que certains chemins ont encore conservé, ne doit donc pas se voir comme une marque d'usure que les roues de chariots auraient provoquée mais comme une voûte dont les claveaux seraient les pavés. Ce renflement artificiel permettait également à l'eau de circuler vers les côtés. Il était impératif que l'eau ne stagne pas car elle s'infiltrerait entre les pavés et désolidariserait la structure. Les pavés étaient généralement apposés sur une couche de sable (ou plus rarement, du gravier), appelée « coffre », comprise entre deux bordières faites de grosses pierres sur lesquelles la « voûte » s'appuyait (*cf.* fig. 2).

La partie centrale appelée « chaussée » est généralement bordée de deux autres éléments : les chemins d'été et les fossés (ou ruisseaux). Les premiers peuvent être associés à des trottoirs faits de sable destinés aux usagers à pied et aux transports légers. Son appellation suggère qu'ils étaient utilisables plutôt pendant la belle saison⁷⁶. En effet, Gautier explique dans

⁷³ *Ibid.*, pp. 39-44.

⁷⁴ « Chemin », *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, etc.*, vol. 3, 1753, p. 277. Une troisième catégorie reprend les sentiers et définit ces derniers comme ne servant « que pour le passage des gens de pied ou de cheval ».

⁷⁵ Léopold GÉNICOT, « Études sur la construction des routes en Belgique », *art. cit.*, p. 433.

⁷⁶ Beaucoup de chaussées étaient fermées à la circulation pendant les saisons humides afin d'éviter d'endommager la voie. *Cf. infra*.

son traité sur les chemins que ces accotements étaient utilisés en dehors des saisons humides afin de préserver la chaussée mais également pour soulager le pied du voyageur et le sabot du cheval⁷⁷. De plus, ils faisaient office de contreforts aux bordières. Quant aux fossés, ils bordaient les chemins d'été et permettaient de récolter l'eau ayant ruisselé sur la chaussée et sur les accotements, qui étaient également légèrement en pente. Enfin, des arbres destinés à la vente étaient généralement plantés le long de la chaussée si sa largeur le permettait⁷⁸. Le produit de leur vente permettait notamment de rembourser les frais de construction⁷⁹.

Les dimensions des chaussées varient. Les grandes chaussées pouvaient néanmoins atteindre 14 à 16 mètres de largeur, la partie centrale mesurant généralement 6 mètres (il fallait qu'elle permette le croisement de deux véhicules). Les chaussées de moindre importance pouvaient mesurer 8 à 11 mètres⁸⁰.

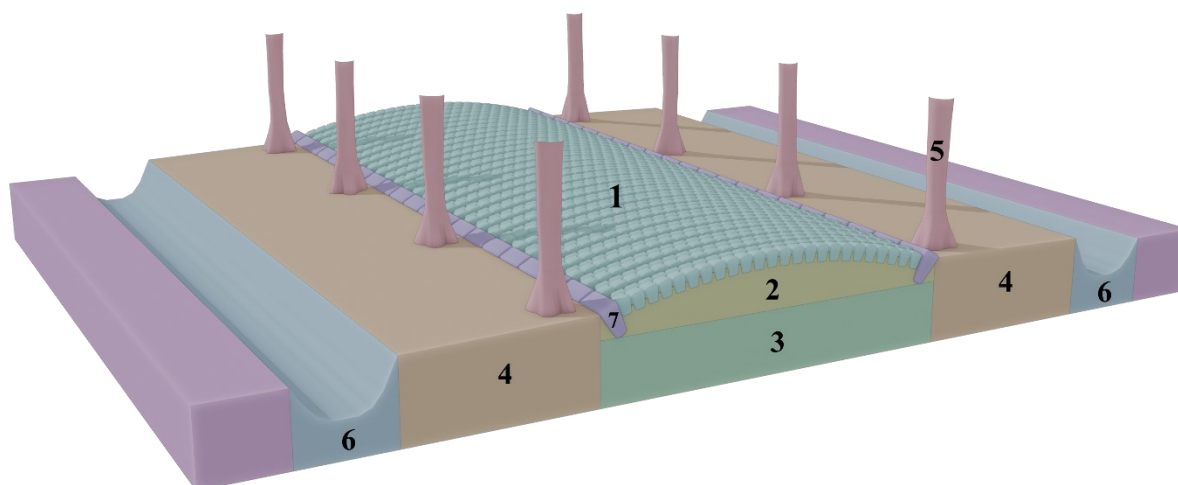


Figure 2 : Schéma en coupe d'une grande chaussée type du XVIII^e siècle composée d'une chaussée pavée (1) supportée par des bordières (7), d'un coffre (2) aménagé sur le substrat naturel nivelé (3), de chemins d'été (4), éventuellement d'arbres (5) et de fossés latéraux (6).

⁷⁷ « [...] toutes les voitures passent en été plutôt que sur les pavés à cause que le marcher sur la terre unie, et à sec ne fatigue point tant le pied des hommes ni des chevaux comme sont les pavés parce moyen les chaussées ne demandent point tant d'entretien à cause qu'il n'y passe plus tant de roulage ». Hubert GAUTIER, *Traité de la construction des chemins*, Paris, Robert Seneuze; André Cailleau, 1715, pp. 70-71.

⁷⁸ Léopold GÉNICOT, « Études sur la construction des routes en Belgique », *art. cit.*, pp. 436-440.

⁷⁹ F. ALEXANDRIEN, « 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 », *Crédit communal de Belgique*, vol. 9, n° 34, 1955, p. 3.

⁸⁰ Léopold GÉNICOT, « Études sur la construction des routes en Belgique », *art. cit.*, pp. 433-434.



Figure 3 : Carte postale comportant une drève à Westerloo dont la structure ressemble fortement à une chaussée du XVIII^e siècle. Elle fut envoyée en 1924 par Ernestine Lejour à ses parents. L'illustration est probablement un clin d'œil à la thèse qu'elle termine l'année d'après (AGR, Archives contemporaines (Lejour), 1534).

En plus des chaussées pavées, il existait un deuxième type de chaussée qui apparaît vers 1750 et qui se développa surtout en haute Belgique, au sud du sillon Sambre et Meuse : les chaussées « empierrées » ou « levées ». Ces dernières se présentent exactement comme les précédentes à la seule différence que le coffre se compose de plusieurs couches de pierres de plus en plus petites. Elle comporte également un bombage, mais les bordières sont parfois inexistantes, ce qui fait que les chemins d'été se confondent avec la chaussée. Son coût de construction était également beaucoup moins élevé qu'une chaussée pavée. La chaussée « levée » ne se rencontre pas en Brabant au XVIII^e siècle, mais il paraissait important de mentionner son existence⁸¹.

Les matériaux

La pierre à paver ne manquait pas dans les Pays-Bas méridionaux : grès, porphyre, pierre blanche. De nombreuses carrières étaient en activité (Quenast, Lessines, Attre, Rebecq, Withéries, Carnières, Arquennes, Wavre, Jodoigne, Bierset, Berleur, Horion-Hozémont) et fournissaient les matériaux⁸². Néanmoins, d'autres carrières étaient également ouvertes sur place, si la nature du sol le permettait, et immédiatement rebouchées après la construction. De plus, les bonnes pierres, telles que le porphyre et le calcaire de Meuse (ou « petit granit »),

⁸¹ *Ibid.*, pp. 438-440.

⁸² *Ibid.*, p. 437.

étaient réservées aux grands chantiers. Les chemins plus locaux se contentaient plus généralement des matériaux issus des mauvaises strates⁸³ ou bien des résidus de carrière, appelés « abbatis »⁸⁴.

Les dimensions des pavés étaient variables : les petits pouvaient mesurer 9 à 11 centimètres de tête (partie supérieure du pavé) et 14 centimètres de queue (hauteur du pavé) tandis que les grands, 13 centimètres de tête et 18 centimètres de queue. Plusieurs classifications existaient (racailles, éclats, petits, gros, très gros) mais il n'y avait pas de standards⁸⁵.

Les acteurs

Le processus menant à la construction d'une chaussée implique plusieurs acteurs. Tout commence par la demande d'un octroi au gouvernement central afin d'établir une nouvelle chaussée⁸⁶. Une fois les terrains acquis par le magistrat, le receveur s'occupe de la partie financière : levée de fonds, établissement des constitutions de rentes, promesses d'intérêts annuels, entretien, droits de barrières, etc. L'ingénieur ou « piqueur » s'occupe de la direction technique et du chantier à proprement dit (plans, devis, surveillance) dont le travail est intimement lié à celui de l'arpenteur dont la tâche consiste à creuser les sillons directeurs de la route⁸⁷. Le lit de la chaussée est généralement construite avec le concours des villageois riverains. Cette corvée, introduite par la France sous le régime de Philippe V, est progressivement adoucie par les États qui paient les hommes de moins de 18 ans et de plus de 50 ans « s'ils sont précis au travail »⁸⁸.

Les chaussées dites « domaniales » n'ont pas besoin d'un octroi du fait que ces voies sont issues de la seule décision du souverain. À l'instar des chaussées entreprises par les États, un entrepreneur est chargé de la majorité des charges relatives au projet, sous la supervision de la Cour des comptes. Les frais de construction sont pris en charge par l'installation de barrières (*cf. infra*)⁸⁹.

⁸³ Blanche BRAJKOVIC *et al.*, *La pierre et la rue*, *op. cit.*, p. 19.

⁸⁴ Jacques LACOMBE, *Encyclopédie méthodique. Arts et métiers mécaniques.*, vol. 6, Paris, Pancoucke, 1789, p. 102, [En ligne]. <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5838628c>>.

⁸⁵ Blanche BRAJKOVIC *et al.*, *La pierre et la rue*, *op. cit.*, p. 20.

⁸⁶ L'octroi peut se définir comme le droit que se réserve le gouvernement à autoriser la construction de chaussée. Léopold GÉNICOT, « Études sur la construction des routes en Belgique », *art. cit.*, p. 449.

⁸⁷ Ernestine LEJOUR, « Les routes Brabançonnaises sous le règne de Marie-Thérèse », *art. cit.*, pp. 155-156.

⁸⁸ Ernestine LEJOUR, *Création de chaussées dans l'ancien Brabant sous le règne de Marie-Thérèse (1740-1780)*, Thèse de doctorat en Histoire, Université Libre de Bruxelles, 1925, p. 169.

⁸⁹ *Ibid.*, pp. 172-177.

Les traités

Les méthodes de pavement des chaussées de l'époque sont assez bien connues grâce aux différents traités parus au XVIII^e siècle. Le tome de l'encyclopédie « Pancoucke » dédiée aux arts et métiers mécaniques consacre quelques pages à l'art du paveur⁹⁰. Avant de débiter la description des étapes du pavage, l'auteur rappelle une distinction entre deux types de voies, non pas selon leur revêtement, mais par le sens d'écoulement des eaux : une chaussée « a sa plus grande élévation dans le milieu » tandis qu'une voie « à double revers », l'eau est collectée dans un « ruisseau » unique au centre, au point le plus bas⁹¹. Ce type de route est néanmoins davantage répandu en ville. L'auteur rajoute qu'en rase campagne, les ruisseaux sont dispensables, puisque l'écoulement des eaux ne gênerait personne, alors qu'en ville, il inonderait les maisons⁹². Après que le terrain fut nivelé, le paveur peut commencer son travail : il débute par disposer une couche de sable (la « forme ») qui recevra les pavés, en commençant par les ruisseaux. Cette étape terminée, il commence la pose des pavés en s'aidant de différents calibres afin de conserver une belle courbe. Il s'agit généralement de planches échancrées réunies bout à bout ayant la forme de la route. Le premier pavé est posé au milieu du ou des ruisseaux, à l'aide d'un cordeau. Pour le placer, le paveur creuse d'abord une alvéole à l'aide de son marteau dans la forme pour y loger le pavé. Il lui donne ensuite de l'assiette en le frappant. Une fois que le ou les ruisseaux sont établis sur plusieurs mètres, le paveur peut commencer à recouvrir l'espace restant en établissant les rangées, les unes après les autres, selon un autre cordeau tendu perpendiculairement au sens de circulation. Les joints ne peuvent être alignés dans le sens du roulage. Ces derniers sont remplis avec le sable qui est extrait des logettes des pavés, au fur et à mesure que le travail avance. Du sable supplémentaire ainsi que l'usage de la route finiront de les remplir. Le pavage se termine par un damage final, à l'aide d'un grand cylindre de bois⁹³, cerclé de fer et comportant des hanches, appelé « hie », « dame » ou « demoiselle ». L'outil était alors soulevé et lâché sur le pavé afin de le tasser.

⁹⁰ Jacques LACOMBE, *Encyclopédie méthodique. Arts et métiers mécaniques.*, op. cit., pp. 95-104. L'auteur cite, entre autres, l'œuvre de Gautier (cf. *supra*).

⁹¹ Par « ruisseau », il est entendu la rigole ou la dépression récoltant les eaux résiduelles. Aujourd'hui, le terme usité serait « caniveau » mais ce terme correspond à l'époque aux pavés spécifiquement placés dans les ruisseaux.

⁹² L'auteur précise également que pour une chaussée en milieu urbain, les accotements forment des ruisseaux de fait.

⁹³ Cet outil pouvait mesurer quatre à cinq pieds, soit 1 mètre 29 à 1 mètre 62 (en pieds de Paris). Horace DOURSTHER, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes contenant les tables des monnaies de tous les pays.*, Bruxelles, M. Hayez, 1840, p. 414.

Quant aux modestes chemins de terre, l'auteur en parle brièvement, et de manière fort peu élogieuse : « Ces sortes de chemins, pour peu qu'on les fréquente, sont toujours difficiles, et particulièrement en hiver. Rien n'est plus simple que leur construction. On creuse deux fossés parallèles, et le produit de la fouille est rejeté dans le milieu. On ne sauroit trop et les bomber, et les élever au-dessus du sol voisin. Il seroit encore essentiel qu'on ne plantât point sur leurs bords : le soleil et les vents répareroient un peu l'effet des pluies »⁹⁴. Ce dernier point est assez intéressant. L'auteur implique que les abords des chemins de terre doivent rester libres de toute végétation afin que le soleil et le vent puissent atténuer les effets de la pluie. Au XIX^e siècle, cette règle est toujours d'application en Angleterre⁹⁵. Il poursuit : « Ces chemins ne sont que trop communs. Les villages n'en connoissent point d'autres, et cependant l'habitant de ces mêmes villages paie des sommes accablantes et continuelles pour l'entretien des grandes routes, ou pour l'architecture d'un pont sur lequel il ne passera jamais »⁹⁶. Cet extrait illustre bien un sentiment de frustration du monde rural vis-à-vis de la chaussée, dont il sera fait état par la suite.

L'entretien et le financement

L'usage de la route pouvait briser quelques pavés ou bien aplatir leur assiette. Or, la stabilité du pavage repose sur la répartition des forces entre chaque pavé. Un pavé brisé va donc potentiellement provoquer le mouvement d'autres pavés. Il était donc nécessaire de procéder régulièrement à des remplacements des pavés endommagés. Si l'entière de la voie était dégradée, il était alors préférable de « relever » la voie entière. Les pavés étaient alors enlevés à l'aide d'une barre de fer et l'opération de pavage était recommencée. Bien sûr, tout cela avait un coût.

Construire de nouvelles chaussées était une chose, encore fallait-il être capable d'amortir les sommes injectées lors de la construction ainsi que trouver celles utilisées pour entretenir l'ouvrage fini. Pour répondre à ces besoins, deux modèles semblent émerger dans l'espace européen : la corvée et les péages. La partie suivante aura pour but de présenter plusieurs méthodes employées au XVIII^e dans différents pays.

⁹⁴ Jacques LACOMBE, *Encyclopédie méthodique. Arts et métiers mécaniques.*, op. cit., p. 103.

⁹⁵ Selon Angillis et Vandamme, les arbres ne doivent jamais être plantés plus près de quatre mètres six centimètres de la route. Ils doivent également être taillés de sorte à ne pas porter trop d'ombrage et surtout, afin que le vent puisse circuler afin de sécher ou balayer la route en temps humide ou sec. Ange ANGILLIS et Charles VANDAMME, *Législation des chemins publics dits vicinaux ou recueil des lois, ordonnances et réglemens, émanés sur cette matière depuis 1505 jusqu'à nos jours, avec des notes et observations résumant cette législation*, op. cit., pp. 26-27.

⁹⁶ Jacques Lacombe, *Encyclopédie méthodique. Arts et métiers mécaniques.*, op. cit., p. 103.

En France, la corvée a été la méthode préférée pour la première moitié du XVIII^e siècle dans les pays d'élection ressortant de l'administration des ponts et chaussées et dans quelques pays d'État tels que la Bretagne et la Bourgogne⁹⁷. Obligatoire depuis 1738, elle consiste à réquisitionner les communautés villageoises pour entretenir ou construire des routes⁹⁸. Ces populations constituent donc une main d'œuvre non qualifiée mais abondante à l'usage des ingénieurs des ponts et chaussées. Cependant, des controverses majoritairement issues des physiocrates apparaissent dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. S'engage alors un bras de fer entre ces derniers, considérant la corvée comme improductive et un frein au développement agricole, et le Corps des Ponts et Chaussées qui défendent un système bien rodé. Les premiers finirent par l'emporter : peu avant 1776, le rachat optionnel des tâches en travail apparaît dans quelques généralités. Dix ans plus tard, un impôt additionnel, payé par les roturiers, est mis en place pour financer l'infrastructure routière dans tous les pays d'élection, mettant fin à la corvée. Ce choix semble se révéler fructueux : les villes, principales bénéficiaires du développement routier, participent au financement. En outre, l'usage d'entrepreneurs payés et qualifiés améliore la qualité des routes tandis que les paysans peuvent passer plus de temps aux travaux agricoles⁹⁹.

La corvée ne fut pas la seule victime des physiocrates. Les péages routiers furent également visés par des critiques qui menèrent presque à leur extinction. Il faut d'abord rappeler ce qu'est un péage au XVIII^e siècle. En fait, sa signification n'a pas beaucoup évolué : c'est « un droit qui se lève pour un passage » ou « le lieu où l'on paye le droit de passage »¹⁰⁰. Ses appellations pouvaient néanmoins varier selon les lieux et les époques : droit de pontnage (passage d'un pont), droit de chausséage (usage d'une chaussée), droit de vinage (protection du seigneur), droit de travers (marchandises traversant une seigneurie), tonlieu, droit de bac (traversée d'une rivière), octroi (entrée des marchandises en ville), etc¹⁰¹. Les revenus des péages, souvent affermés à des particuliers, étaient alors reversés dans l'entretien de la route. Il existait en 1724 une commission des péages chargée de « trier » ceux qui étaient estimés

⁹⁷ Anne CONCHON, « La corvée des grands chemins, mesurer l'efficacité d'une institution au XVIII^e siècle », *Histoire & mesure*, vol. 30, n° 1, 2015, p. 26. Les paysans étaient réquisitionnés environ 10 jours par an.

⁹⁸ Guy ARBELLOT, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *art. cit.*, p. 766.

⁹⁹ Anne CONCHON, « La corvée des grands chemins, mesurer l'efficacité d'une institution au XVIII^e siècle », *art. cit.*, pp. 28-39.

¹⁰⁰ « Péage », dans *Dictionnaire de l'Académie française*, 3^e édition, t. 2, 1740, p. 296. [En ligne]. <[péage | Dictionnaire de l'Académie française | 3e édition](#)>. (Consulté le 30 octobre 2025).

¹⁰¹ Serge DORMARD, « Les péages des États de Flandre wallonne et le financement des infrastructures de transport au XVIII^e siècle », *art. cit.*, pp. 576-577.

injustifiés¹⁰². Sous la pression des physiocrates, soucieux de fluidifier le trafic et les échanges, environ 3521 péages sur les 5688 présents en France sont supprimés¹⁰³. Il fut même tenté de racheter et de supprimer tous les péages restant en 1779. L'entreprise fut néanmoins avortée par manque de moyens¹⁰⁴. De l'autre côté de la Manche, l'Angleterre suivit une toute autre voie.

L'Angleterre adopta la corvée dès le XVI^e siècle : des actes de 1555 et 1563 proclament la prestation de six jours de travail pour chaque paroissien au sein de leur *parish*. À partir de 1618, une série de mesures apparaissent pour limiter l'usage de la route. S'avérant peu efficace, le système des corvées fait peu à peu place aux péages, ou *turnpikes*. En 1663 et 1695, une première vague d'installation de péages voit le jour et en 1730, environ plus de la moitié des treize routes principales de Londres furent équipées de péages (ce taux atteindra 88% en 1750)¹⁰⁵. Mis en lumière par Dan Bogart, féru de méthodes statistiques, plusieurs mécanismes de compétition très intéressants furent au cœur du développement du réseau péager anglais. En effet, les villes constatèrent que la présence d'un *turnpike* sur une route améliorait sa qualité et par extension, son attractivité commerciale. Mais cet élément pouvait également pousser une ville à ne pas implanter de péage en aval ou en amont de son flux marchand afin de freiner le commerce d'une ville rivale¹⁰⁶.

Selon le même auteur, l'Angleterre possède au début du XIX^e siècle un des plus grands réseaux péagers de l'histoire avec environ un millier de *trustees* gérant des péages sur environ 20 000 *miles* de routes¹⁰⁷. Si la France avait, dans un premier temps, suivi la même voie que l'Angleterre, le XVIII^e siècle fut marqué d'une divergence entre les deux pays : les théories physiocrates et la Révolution française achevèrent de remplacer la corvée par des impôts et de supprimer les péages tandis qu'en Angleterre, ces derniers connurent un succès fulgurant pour leur plus-value commerciale indéniable.

À l'image de l'Europe du XVIII^e siècle, les différentes entités composant les Pays-Bas méridionaux avaient chacun leur système d'entretien et de financement propre, oscillant généralement entre la corvée et les péages. Au Moyen-Âge, un droit de passage pouvait prendre

¹⁰² *Ibid.*, p. 575.

¹⁰³ *Ibid.*, p. 589.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 578.

¹⁰⁵ Theodore Cardwell BARKER et Dorian GERHOLD, *The rise and rise of road transport, 1700-1990*, *op. cit.*, p. 37.

¹⁰⁶ Dan BOGART, « Neighbors, networks, and the development of transport systems: Explaining the diffusion of turnpike trusts in eighteenth-century England », *Journal of Urban Economics*, vol. 61, n° 2, 2007, pp. 238-262.

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 261.

différentes appellations et était prélevé par le seigneur qui, en retour, était censé entretenir les chemins. En fait, cette taxe se révéla plutôt être une manifestation d'autorité. À partir du XII^e siècle, quelques péages furent établis par les villes et les communes dont les recettes sont destinées à l'entretien de la voirie. Jusqu'au XVI^e siècle, il n'existait pas de plan d'action commun à toutes les principautés composant les Pays-Bas. À partir de ce moment, de nouvelles voies de communication furent construites par les souverains et de nombreux octrois furent accordés aux pouvoirs locaux qui établirent des barrières¹⁰⁸. À l'aube du XVIII^e siècle, un renouveau s'opéra avec la multiplication des grandes chaussées et plusieurs systèmes d'entretien et de financement coexistaient¹⁰⁹.

Par exemple, les chemins publics du duché de Luxembourg furent soumis, avec l'ordonnance du 16 décembre 1733, à un entretien bisannuel par les communautés villageoises sous la surveillance d'un officier ou de leur seigneur. Un rapport était alors envoyé aux États de la province qui pouvaient ordonner de nouvelles œuvres si nécessaire¹¹⁰. S'apparentant à la corvée, certaines communautés villageoises furent réticentes à ces réquisitions et préféraient s'occuper de leurs chemins en priorité, ne voyant pas les bénéfices d'un réseau routier bien entretenu¹¹¹. En outre, un personnel technique propre au duché vit le jour, fortement inspiré du modèle français : il se composait d'inspecteurs des ponts et chaussées (dont la place était plutôt sur les grands chantiers routiers) et de piqueurs (qui s'occupaient davantage des chemins secondaires). Ces derniers formaient un maillon entre les députés des États et les communautés locales¹¹². La corvée (ou tour de rôle) était également le système consacré à l'entretien et à la construction des routes du comté de Flandre qui étaient sous la responsabilité des chefs-collèges des châtelainies (dès 1720). Pour la construction d'une chaussée, une ordonnance de 1766 précise que le terrassement et le transport étaient supportés par les riverains tandis que les paveurs et les matériaux étaient à la charge des châtelainies. À l'instar du Luxembourg, le système était impopulaire et la qualité du travail fini était discutable. En outre, les vrais

¹⁰⁸ F. ALEXANDRIEN, « 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 », *art. cit.*

¹⁰⁹ *Cf. supra.*

¹¹⁰ Guy THEWES, *Route et administration provinciale au siècle des lumières*, *op. cit.*, p. 92.

¹¹¹ Des communautés étaient parfois réquisitionnées pour entretenir des chemins ressortant d'autres villages. *Ibid.*, p. 127.

¹¹² *Ibid.*, p. 96. Le terme « piqueur » peut faire référence aux piquets plantés par eux pour délimiter les tronçons assignés aux différents villages ou bien au « piquage » des noms des corvéables répondant à l'appel.

bénéficiaires de ces chaussées étaient les marchands qui vivaient en ville. La corvée fut supprimée le 12 décembre 1789 à la Révolution Brabançonne¹¹³.

Les barrières du Brabant

Quant au duché de Brabant, les chaussées étaient majoritairement financées par les droits de barrière : une fois l'octroi accordé et la chaussée construite, l'exploitant de la route devait se charger de son entretien et de son financement¹¹⁴. Pour ce faire, plusieurs barrières étaient implantées le long d'une chaussée, de lieues en lieues, afin de percevoir un droit de péage et ainsi de rembourser les emprunts qui furent contractés pour réaliser la voie (voir annexes 1 et 2). Ces dernières pouvaient être affermées à un particulier¹¹⁵. Elles furent abolies le 14 novembre 1796 et remplacées par une « taxe d'entretien »¹¹⁶. Sous le régime hollandais, elles firent leur retour en 1821¹¹⁷.

La législation relative aux grandes chaussées brabançonne : généralités

Avec l'arrivée de ces nouveaux axes de communication, le législateur dut produire une nouvelle série de lois inhérentes aux chaussées. Les ordonnances publiées à ce sujet sont nombreuses et il serait vain de toutes les expliquer ; ce n'est d'ailleurs pas l'objectif recherché. Néanmoins, elles renferment des informations très intéressantes concernant les dimensions des chaussées, leur entretien, leur financement et le maintien de la sécurité des voyageurs. Voici donc un aperçu des principales dispositions qui encadraient les chaussées au XVIII^e siècle.

La sécurité des voyageurs semble avoir été une des priorités du gouvernement. En plus des diverses patrouilles chargées d'appréhender « tous malfaiteurs, vagabonds et soldats non pourvus de passavants et passe-ports de leurs officiers »¹¹⁸, le législateur chargea les propriétaires de bois situés à proximité des chaussées de couper la végétation « jusqu'à terre » afin « d'empêcher les vagabonds et les voleurs de s'y tenir »¹¹⁹. En outre, une ordonnance du

¹¹³ Léopold GÉNICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, op. cit., pp. 33-34.

¹¹⁴ Ernestine LEJOUR, « Les routes Brabançonne sous le règne de Marie-Thérèse », art. cit., p. 155.

¹¹⁵ F. ALEXANDRIEN, « 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 », art. cit., p. 3.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 6.

¹¹⁷ Léopold GÉNICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, op. cit., p. 39.

¹¹⁸ « Ordonnance du conseil de Brabant enjoignant de faire des rondes et patrouilles par les chemins royaux et autres lieux et d'appréhender les malfaiteurs et vagabonds, 24 novembre 1706 », dans Louis-Prosper GACHARD, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas autrichiens. Troisième Série: 1700-1794*, Bruxelles, Fr. Gobbaerts, 1867, vol. 2, p. 55.

¹¹⁹ « Ordonnance du conseil de Brabant enjoignant aux propriétaires des bois de raspe longeant les chaussées de Bruxelles vers Mons Gand et Louvain et celle de Malines vers Contich de les couper au

26 mars 1708 concernant la province de Limbourg interdit tous cabarets et tavernes jugés trop écartés des grands chemins ou trop proches de bois, ce afin d'empêcher les brigands de s'y approvisionner à l'abri des regards¹²⁰.

Appréciées pour leur plus-value esthétique et financière, les plantations d'arbres bordant les chaussées étaient encadrées par une législation spécifique¹²¹. Un acte du conseil de Brabant interdisait formellement toute dégradation de ces arbres sous peine d'amendes : une dégradation équivalait à 25 florins d'amende alors qu'un abattage, 50 florins¹²². Les peines s'avèrent plus sévères pour les arbres composant les drèves longeant les chaussées de la forêt de Soignes : dégrader un arbre pouvait donner lieu à une amende de 50 florins tandis que l'abattage donnait lieu à un bannissement de dix ans la première fois et perpétuel si le coupable récidivait¹²³. Une trentaine d'années plus tard, le problème ne semblait toujours pas résolu car des arbres étaient encore et toujours dégradés dans la province de Namur. Le conseil de cette dernière décide alors en 1721 de rendre les communautés responsables de tout dégât constaté sur les plantations bordant les chaussées, « à moins qu'elles n'en indiquent les auteurs d'une façon qu'ils puissent être poursuivis et punis en justice »¹²⁴.

Si les chaussées étaient plus pérennes que les grands chemins faits de terre, elles n'étaient néanmoins pas indestructibles. Des chargements trop élevés pouvaient dégrader le revêtement prématurément. C'est pour cette raison que diverses lois limitèrent les chargements autorisés pendant certaines périodes de l'année. Par exemple, une ordonnance du conseil de Brabant du 18 décembre 1717 défendait aux voituriers passant par les chaussées de Bruxelles à

niveau du sol dans l'étendue de deux bonniers afin d'empêcher les vagabonds et les voleurs de s'y tenir, 24 janvier 1708 », dans *Ibid.*, vol. 2, p. 114.

¹²⁰ « Ordonnance de don Francisco Bernardo de Quiros administrateur général de la province de Limbourg concernant les brigandages qui se commettaient sur les chemins publics de cette province, 26 mars 1708 », dans *Ibid.*, vol. 2, p. 154.

¹²¹ *Cf. supra*.

¹²² « Acte du conseil de Brabant par lequel il prend sous la protection de l'Empereur toutes les personnes que les états de cette province commettront pour la surveillance des plantations des chaussées provinciales et défend sous peine d'amende de couper ou d'endommager les arbres, 16 mars 1714 », dans Louis-Prosper GACHARD, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas autrichiens. Troisième Série: 1700-1794*, op. cit., vol. 2, p. 508.

¹²³ Si le prévenu contrevenait à ce premier bannissement, il était fouetté et marqué. La rupture du bannissement perpétuel équivalait à une peine de mort. *Ordonnance de Charles VI contre ceux qui causent quelque dommage aux arbres plantés dans les avenues de la forêt de Soigne*, 5 mai 1721, Louis-Prosper GACHARD et al., *ROPB, 3^e série*, Bruxelles, 1873, t. 3, pp. 243-244.

¹²⁴ « Décret du conseil de Namur portant que les plantations le long des chemins royaux et autres endroits publics sont sous la protection du gouvernement et rendant les communautés responsables des dégâts qu'on pourrait y commettre, 25 janvier 1757 », Louis-Prosper GACHARD et al., *ROPB, 3^e série*, Bruxelles, 1894, t. 8, pp. 90-91.

Namur et à Charleroi de charger leur voiture au-delà de 6 500 livres (environ trois tonnes)¹²⁵ pendant les mois d'octobre, novembre, décembre, janvier, février, mars et avril (soit plus de la moitié de l'année !), excepté les « pierres de moulin et arbres sciés d'une pièce ». Une amende de 50 florins était prévue pour les contrevenants et cette somme revenait aux entrepreneurs chargés de l'entretien de la chaussée¹²⁶. Des bascules publiques étaient installées pour vérifier le poids des chargements, comme à Waterloo et à Vleurgat (ce qui a donné naissance au lieu-dit « la bascule » à Bruxelles)¹²⁷.

Les barrières citées ci-dessus jouaient également un rôle central puisqu'elles étaient le lieu d'affichage de prédilection de ces ordonnances diverses. Leur gestion n'était néanmoins pas sans risque : nombre d'usagers refusaient de s'acquitter des droits de barrière et les commis et autres fermiers qui exploitaient ces dernières étaient régulièrement malmenés en Flandre et en Brabant¹²⁸.

Les conséquences des grandes chaussées

Pour clore ce premier chapitre de contextualisation dédié à la situation routière générale en Europe, il sera fait état des différentes conséquences qu'eurent les grandes chaussées sur différents aspects dans les Pays-Bas autrichiens.

La grande conséquence fut l'amélioration des conditions du commerce : des routes plus solides, permettant de charger plus de marchandises¹²⁹, plus rectilignes aussi, permettant un trajet plus rapide. Les historien·nes s'accordent donc sur le fait que l'arrivée des grandes chaussées eut pour effet la réduction des coûts de transport de manière générale. Une étude économique de 2010 montre néanmoins que les coûts de transactions ne furent pas fondamentalement modifiés, et ce notamment à cause du système péager mis en place, qui pouvait s'avérer très cher pour certains types de transport. En effet, les droits de barrières étant

¹²⁵ 1 livre de Bruxelles = 16 onces = 467,7 grammes. Horace DOURSTHER, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes contenant les tables des monnaies de tous les pays.*, op. cit., p. 217.

¹²⁶ « Ordonnance du conseil de Brabant réglant la charge des voitures passant par les chaussées de Bruxelles à Namur et à Charleroi », 18 décembre 1717, Louis-Prosper GACHARD et al., *ROPB*, 3e série, Bruxelles, 1873, t. 3, p. 92.

¹²⁷ Ernestine LEJOUR, *Création de chaussées dans l'ancien Brabant sous le règne de Marie-Thérèse (1740-1780)*, Thèse de doctorat en Histoire, Université Libre de Bruxelles, 1925, p. 177.

¹²⁸ « Ordonnance de l'intendant Moreau de Séchelle statuant que les anciens règlements sur les chaussées en Brabant et en Flandre sortiront leur plein et entier effet par rapport tant au poids des voitures qu'au paiement des droits de barrière », 27 avril 1747, Louis-Prosper GACHARD et al., *ROPB*, 3e série, Bruxelles, 1887, t. 6, p. 314. L'exercice de la violence à l'encontre des fermiers péagers était également présente en Flandre wallonne. Cf. Serge DORMARD, « Les péages des États de Flandre wallonne et le financement des infrastructures de transport au XVIIIe siècle », art. cit., pp. 599-601.

¹²⁹ Cela permettait d'utiliser moins de chevaux, qui comptaient pour la moitié des coûts de transport.

plus ou moins importants selon la quantité de marchandises transportée, les transports de grosses quantités en vrac, telles que les céréales, étaient particulièrement chères par rapport au transport de biens de luxe. Cet aspect décourageait certains paysans à utiliser ces nouvelles voies et les poussait à revenir sur les anciens grands chemins de terre, cela malgré les diverses exemptions fiscales données à certains d'entre eux¹³⁰. La réduction des coûts de transport bénéficiait également au transport de personnes comme les services de navettes interurbaines qui virent leur temps de trajet réduit¹³¹. Si les chaussées du XVIII^e siècle ont notamment amélioré les connexions commerciales entre les grandes villes telles que Bruxelles et les régions méridionales, telles que le Brabant-wallon et le Hainaut, elles pouvaient également avoir un impact négatif sur certaines villes mineures, qui ont vu leur commerce se détourner à cause de ces nouveaux axes, telle que Zoutleeuw¹³². Ces mécanismes rappellent les dynamiques de concurrence interurbaines observées en Angleterre¹³³.

En outre, les grandes chaussées furent également à l'origine de grands remaniements paysagers. De tels chantiers mobilisaient d'importantes réquisitions de terrains, des déplacements de volumes de terre, l'ouverture de carrières et l'organisation de nombreux transports. De plus, la nature rectiligne et monumentale des grandes chaussées contrastait avec le caractère sinueux des anciens grands chemins (*cf.* fig. 4).

Il est également intéressant de se demander si ces grandes chaussées n'ont pas provoqué la disparition d'anciens chemins ou la création de nouvelles voies secondaires transversales. Dans la principauté de Liège, le placard du 11 mai 1724 est très clair : les grands chemins allant de Liège à Saint-Trond sont déclarés « abolis » et les communautés villageoises ne sont plus tenues de les entretenir¹³⁴. Ce travail sera l'occasion de faire le point pour le duché de Brabant.

¹³⁰ Les fermiers pouvaient bénéficier d'une exemption des droits de barrière quand ils allaient travailler aux champs et d'une réduction s'ils se rendaient au marché pour vendre leurs biens. Ces avantages étaient généralement accordés en échange de services rendus lors de la construction de la chaussée. Bruno BLONDÉ, « At the cradle of the transport revolution? », *art. cit.*, p. 92. Voir également Erik BUYST, Stefan DERCON et Bjorn VAN CAMPENHOUT, « Road Expansion and Market Integration in the Austrian Low Countries during the Second Half of the 18th Century », *art. cit.*

¹³¹ Bruno BLONDÉ, « At the cradle of the transport revolution? », *art. cit.*, p. 100.

¹³² Yannis CLEYMANS, *Levensaders voor het platteland? De invloed van steenwegen op de beroepsstructuur van Brabantse dorpen (1755-1796)*, Mémoire en Histoire, Leuven, KU Leuven. Faculteit Letteren, 2018, p. 14.

¹³³ *Cf. supra*

¹³⁴ Alexandre SMITZ, *Des chemins aux chaussées : (re)penser, construire et entretenir les voies de communication terrestres dans la Principauté de Liège de 1748 à 1789*, *op. cit.*, p. 28.

La micro-économie villageoise a également été impactée par le développement des chaussées. Dans son mémoire, Yannis Cleymans a comparé l'évolution des structures professionnelles dans différents villages brabançons traversés, ou non, par des chaussées¹³⁵. En premier lieu, le pavage d'une route ou le développement d'une chaussée augmentait l'intensité du trafic. Par exemple, avant que la chaussée entre Malines et Bruxelles ne soit pavée, la circulation diminuait durant la saison humide et était détournée vers une voie « d'hiver » située plus à l'est. Quand la chaussée fut construite, des villages situés sur son tracé, tels que Zemst et Epepegem ont dû « subir » un trafic plus important toute l'année¹³⁶. Ceci profitait notamment au secteur tertiaire dont les aubergistes, palefreniers, commerçants, marchands, etc. ont vu leur clientèle et leur rayon d'action augmenter¹³⁷. Quelques métiers issus du secteur secondaire ont également profité de ces nouveaux axes, tels que maréchaux-ferrants ou les métiers liés à la couture. De manière générale, la chaussée signifiait la fin de l'isolement économique pour un village et offrait de nouvelles opportunités professionnelles à ses habitants, souvent destinés au secteur primaire¹³⁸.

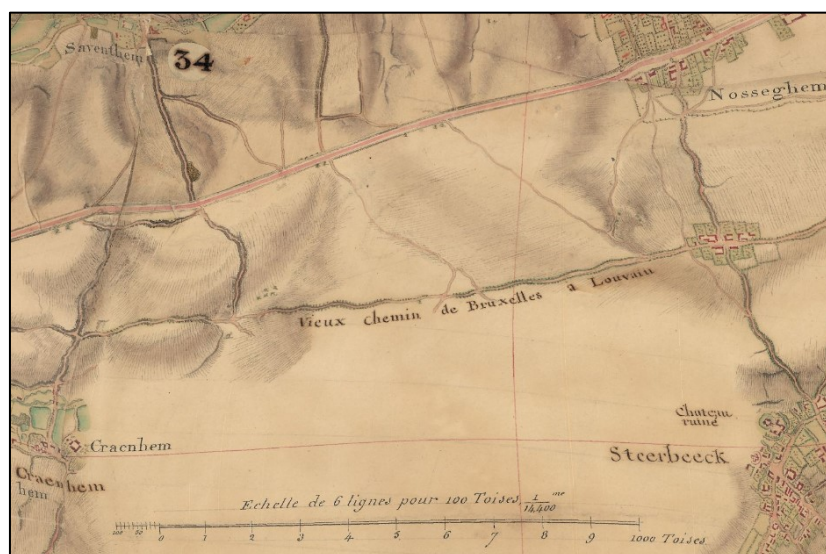


Figure 4 : Extrait de la carte de Villaret (1 : 10000), dressée durant la courte occupation française d'une partie des Pays-Bas (1745-1748). En rouge, la nouvelle chaussée Bruxelles-Louvain côtoie l'ancien grand chemin. (Villaretkaart, [Geopunt | Digitaal Vlaanderen](#)).

Conclusion

Les chaussées semblent avoir révolutionné le monde du transport routier en raison de leur supériorité technique face aux anciens chemins fait de terre. Plus solides, elles permettaient le transport de charges plus lourdes plus rapidement et sur de plus longues distances.

¹³⁵ Yannis CLEYMANS, *Levensaders voor het platteland?*, op. cit.

¹³⁶ *Ibid.*, p. 18.

¹³⁷ *Ibid.*, p. 88.

¹³⁸ *Ibid.*, pp. 97-101.

Néanmoins, cela ne les soustrayait pas à un entretien régulier assuré par de multiples barrières, et dont le coût plutôt élevé semble avoir contrebalancé ces avantages. De ce fait, les chaussées profitaient plus au transport de biens de luxe qu'à celui du vrac, comme les céréales. Les paysans, bien que bénéficiant d'exemptions fiscales dans certains cas, semblaient peu enclins à utiliser les chaussées. Dans ce premier chapitre de contextualisation, plusieurs aspects historiques, techniques, sociaux, commerciaux, législatifs et financiers relatifs à ces dernières furent présentés.

Il était nécessaire de clarifier ces différents points afin d'aborder sereinement la suite du mémoire qui traitera quasi exclusivement des chemins ruraux à une échelle locale. Les chapitres suivants ne traiteront pas seulement de sources issues de cours locales mais également d'institutions intermédiaires et supérieures. Ces différents changements d'échelle visent à éviter l'enfermement de l'historien·ne dans une « bulle contextuelle » locale qui serait déconnecté du contexte historique plus général¹³⁹.

Les parties qui suivent aborderont la gestion des chemins ruraux par les communautés villageoises de manière concrète à travers l'analyse de la législation relative à cette question ainsi qu'à ses différents produits.

¹³⁹ Cette absence de relation contexte local – contexte général fut longtemps une des critiques du monde académique envers les travaux issus de l'histoire locale. À ce sujet, consulter : Loïc VADELORGE, « Les affres de l'histoire locale 1970-2000 », *art. cit.*

Chapitre 2 - La législation relative à la gestion des chemins secondaires¹⁴⁰

Introduction

Après ce long panorama de l'histoire routière des Pays-Bas méridionaux, il est maintenant temps de réduire l'échelle d'analyse et de se concentrer sur l'objet principal de ce mémoire : les chemins secondaires en Brabant. Après une introduction détaillant l'espace étudié ainsi que la vision des contemporains sur les chemins susdits, une étude de la législation sera effectuée pour ensuite, dans un second temps, passer à l'analyse des différents produits de cette législation dont bon nombre de documents reposent dans les greffes scabinaux issus des différents échevinages ruraux brabançons.

Le Brabant

Le duché de Brabant constitue une part importante des Pays-Bas autrichiens, d'un point de vue territorial, mais également en termes démographiques et économiques. Il comprend des agglomérations majeures telles que Bruxelles, Malines¹⁴¹, Louvain, Nivelles et Anvers. Ces dernières sont d'ailleurs à la base du découpage territorial qui caractérise le duché au XVIII^e siècle. Il comprend trois chef-quartiers : celui de Bruxelles, Louvain et Anvers. Lors de la Paix de Münster en 1648, un quatrième chef-quartier, celui de Bois-le-Duc, qui faisait auparavant partie des Pays-Bas espagnols, passa aux mains des Provinces-Unies. Ces trois grandes entités regroupaient en chacune d'elles cinq découpages subalternes : la mayeurie (ou maieurie) de Louvain, l'ammanie de Bruxelles, le marquisat d'Anvers, la grande bailleurie de Nivelles (ou Brabant wallon) et la mayeurie de Tirlemont¹⁴². Au sein de ces derniers, il existait encore une subdivision en mayeuries et quartiers, sans oublier les cas spécifiques regroupant les terres domaniales, certaines villes et terres franches. Enfin, la dernière couche administrative du duché regroupait les différents villages. Par exemple, le village de Néthen (niveau village) faisait partie du pays de Rhode-Saint-Agathe (niveau district) qui était compris dans la mayeurie de

¹⁴⁰ Il a été fait usage de l'outil de traduction en ligne DeepL (<https://www.deepl.com/fr/translator>) afin d'aider à la compréhension de certains textes.

¹⁴¹ Malines constitue une seigneurie indépendante du Brabant mais est enclavée dans le duché. Pour un avis contemporain sur le fonctionnement du duché, voir : Philippe DE CANTILLON, *Délices du Brabant et de ses campagnes, ou description des villes, bourgs & principales terres seigneuriales de ce duché*, s.l., chez Jean Neaulme, 1757, vol. 4, p. 59.

¹⁴² Certaines mayeuries du Brabant wallon faisaient partie du chef-quartier de Bruxelles et d'autres du chef-quartier de Louvain. La mayeurie de Tirlemont faisait partie du chef-quartier de Louvain.

Louvain (niveau mayeurie) qui elle-même était incluse dans le chef-quartier de Louvain (niveau chef-quartier) qui constituait une partie du duché de Brabant (niveau duché)¹⁴³.

Dans son ouvrage de 1757 intitulé *Les délices de Brabant*, Philippe de Cantillon présente une autre manière de subdiviser le Brabant. La langue serait en effet un critère de distinction des différentes communautés qui peuplent le duché. Selon lui, il en existe trois : le flamand, qui est parlé dans le Brabant flamand, le wallon, qui est parlé dans le Brabant wallon, et le hollandais, qui est donc parlé dans le Brabant hollandais¹⁴⁴. Il poursuit par la description des différentes charges héréditaires dont celle du Grand Drossart qui veille à la sécurité du duché et qui s'occupe notamment de la sûreté des grands chemins¹⁴⁵.

Une mauvaise réputation

Il a été établi, notamment par l'historiographie, que ces grands chemins faits de terre étaient fort peu praticables par mauvais temps et qu'ils faisaient l'objet de raccommodages incessants. Peu à peu, l'arrivée des chaussées pavées a amélioré les conditions de transport. Néanmoins, le pavage de l'entièreté du réseau routier étant impossible, faute de moyens financiers, l'état de nombreuses routes et chemins secondaires ont continué d'alimenter de multiples plaintes émanant de différents usagers.

Lors d'une affaire portée au Conseil Privé concernant le mauvais état des chemins partant de la chaussée de Bruxelles vers Termonde, deux témoignages renseignent sur leur impraticabilité. Dans une lettre de 1781, le colonel d'infanterie et lieutenant-gouverneur de la ville de Termonde qualifie les chemins « d'impraticables en hiver dans beaucoup d'endroits, faute d'être entretenus et fossés suffisants pour l'écoulement des eaux qui y séjournent et détrempe tellement le terrain que les roues des voitures tombent jusque sur les bois mis en dessous, les rompent et exposent les chevaux à se casser les jambes et à y laisser le sabot, de sorte que pendant les grandes pluies on est obligé de se détourner de deux lieues par Alost pour éviter les malheurs, ce qui cause de la dépense et rend plus difficile le commerce par terre sur Bruxelles et par conséquent, onéreux aux habitants d'ici, et difficile pour le service militaire

¹⁴³ R. VAN UYTVEN (éd.), *De gewestelijke en lokale overheidsinstellingen in Brabant en Mechelen tot 1795*, op. cit., pp. 627-668. La division en mayeuries date du règne du duc brabançon Henri 1^{er} (1190-1235) tandis que le regroupement en chef-quartiers est plus tardif (1437).

¹⁴⁴ L'auteur décrit ici les langues parlées dans le Brabant « historique », comprenant la mayeurie de Bois-le-Duc située dans les Provinces-Unies au temps de ce dernier. Philippe DE CANTILLON, *Délices du Brabant et de ses campagnes, ou description des villes, bourgs & principales terres seigneuriales de ce duché*, op. cit., vol. 1, pp. 45-46.

¹⁴⁵ *Ibid.*, vol. 2, p.65.

lorsque l'occasion s'en présente [...] ». Il termine sa plaidoirie en proposant de paver les endroits les plus difficiles « comme il se pratique en Flandre et ne causerait pas de grands frais »¹⁴⁶. Ce texte soulève plusieurs points. Tout d'abord, il donne un aperçu concret de la réalité matérielle de certains chemins dans le dernier quart du XVIII^e siècle, dont plusieurs endroits semblent fort boueux lors d'intempéries, par manque d'entretien ou d'aménagements permettant l'écoulement de l'eau. Il aborde également les conséquences néfastes de ces éléments : ralentissements et détours dégradent les conditions du commerce entre villes ainsi que le déplacement de troupes militaires. Enfin, ce type d'affaire peut illustrer des conflits qui peuvent émerger entre une ville et un village dont les priorités diffèrent. Ici, les magistrats de Termonde semblent blâmer les communautés qui vivent entre la chaussée allant vers Bruxelles et leur ville.

Écrit quelques mois auparavant, un deuxième témoignage, provenant également d'un militaire, renforce les propos du précédent. Il y déclare « qu'une longue expérience nous les a fait connaître [les chemins] en si mauvais état durant l'hiver, qu'on ne peut les pratiquer ni à cheval, ni en voiture, nommément sur le Brabant sans courir le risque d'y périr, que d'ailleurs nous sont parvenues nombre plaintes de nos commandés et troupes mêmes, que le Service Impérial appelle de temps à autre à Bruxelles, que pour éviter les différents pas impraticables de cette route, ils sont obligés de les détourner d'une à deux lieux pour gagner le pavé [...] »¹⁴⁷.

Par ces témoignages, les échevins de la ville de Termonde espèrent obtenir une amélioration des chemins qui relient leur ville au village d'Assche, ce dernier étant situé sur la chaussée qui relie Bruxelles à Alost. Après enquête auprès du Drossart du village d'Assche, qui affirme que les chemins incriminés ont été réparés, le Conseil Privé estime que la construction « de petites chaussées à faire par les États dans le pays d'Assche, ne paraît en aucun sens admissible ». Cette affaire révèle également un certain désordre législatif concernant la gestion des chemins. Les conseillers font notamment remarquer que le Conseil de Brabant fut « chargé depuis longtemps d'un règlement sur cet objet » bien que d'autres règlements aient déjà été

¹⁴⁶ AGR, Conseil Privé, Cartons autrichiens, T460, 1211, *Témoignage du colonel d'infanterie et lieutenant-gouverneur de la ville de Termonde De Vaux relatif à l'état des chemins entre ladite ville et Assche*, 15 juin 1781.

¹⁴⁷ AGR, Conseil Privé, Cartons autrichiens, T460, 1211, *Témoignage du major commandant un bataillon du régiment de Clersay en garnison à Termonde*, 25 août 1780.

soumis par les États depuis plusieurs années¹⁴⁸. Pour comprendre cet imbroglio législatif, il convient d'étudier les différentes ordonnances publiées à ce sujet depuis le XVI^e siècle.

Chemin public ? Chemin privé ?

Il est parfois compliqué de qualifier tel ou tel chemin de public ou privé sous l'Ancien Régime. En effet, ces qualifications juridiques arrivent principalement au XIX^e siècle avec l'établissement de lois et classes propres aux chemins (chemins communaux et ruraux, chemins vicinaux, chemins de halage, etc). Sous l'Ancien Régime, la majorité des routes étaient la propriété des princes, bien que qualifiées de publiques. Après la chute de l'empire romain, la désagrégation d'un pouvoir central fort a eu comme conséquence de faire tomber les chemins entre les mains des seigneurs locaux. Les rois ont néanmoins progressivement réussi à reprendre le contrôle des grands chemins et des rivières. Les petits chemins publics appartenaient à des seigneurs par concession du souverain¹⁴⁹. En définitive, la plupart des chemins, qu'ils soient de petite ou grande communication, étaient la propriété du souverain, qu'elle soit domaniale ou concédée à une seigneur.

Étude de la législation

Avant-propos : un coup d'œil sur l'œuvre d'Ange Angillis

Avant de s'atteler à la compilation et l'analyse des différents textes de lois relatifs à la gestion des chemins secondaires, il faut dire quelques mots à propos du travail similaire qu'Ange Angillis (1776-1844) a effectué dans la première moitié du XIX^e siècle. Son œuvre est d'autant plus intéressante qu'il a été contemporain des ordonnances autrichiennes et espagnoles encore en application sous l'Ancien Régime, mais également des grandes transformations politiques du début du XIX^e siècle.

Angillis a commencé sa carrière professionnelle en tant que notaire à Rumbeke de 1806 à 1844. Sa vie politique débute en 1811 quand il devient conseiller municipal, puis bourgmestre de ce même village à deux reprises de 1819 à 1825, puis de 1836 à 1844, date de son décès. Parallèlement, il a également été membre des États provinciaux de la Flandre occidentale de 1815 à 1819 et membre de la seconde Chambre des États Généraux pour la Province de Flandre

¹⁴⁸ AGR, Conseil Privé, Cartons autrichiens, T460, 1211, *Extrait de protocole relatif à la requête des magistrats de la ville de Termonde sur l'impraticabilité des chemins depuis la chaussée de Bruxelles*, 25 octobre 1781.

¹⁴⁹ Edmond PICARD et N. D'HOFFSCHMIDT, *Les pandectes belges : encyclopédie de législation, de doctrine et de jurisprudence belges*, op. cit., col. 786-789.

orientale de 1819 à 1830. Durant ses mandats, il a notamment été attentif à doter sa province d'infrastructures routières et de canaux. Lors des dernières années de sa vie, il a également été membre de la Chambre des Représentants pour l'arrondissement de Courtrai¹⁵⁰.

Angillis semble avoir été fort attentif à l'entretien des chemins secondaires, car il publie deux ouvrages traitant de cet objet : une première fois en 1819 avec son *Coup-d'œil sur la Législation des Chemins publics dits vicinaux, ou Recueil des lois, ordonnances, règlements, arrêtés et instructions, émanés sur cette manière depuis 1520 jusqu'à nos jours*¹⁵¹ et une vingtaine d'année plus tard avec son ouvrage intitulé *Législation des chemins publics dits vicinaux ou Recueil des lois, ordonnances et règlements émanés sur cette matière depuis 1505 jusqu'à nos jours*¹⁵², copublié avec Charles Vandamme (1806-1844)¹⁵³.

Son premier ouvrage se borne à la compilation des différentes lois et coutumes relatives à l'entretien des chemins vicinaux en Flandre, depuis le XVI^e siècle, jusqu'en 1810. Dans son introduction, Angillis explique que son œuvre est destinée à devenir un outil pour les administrateurs mais également pour les administrés, afin que chacun ait une vision claire de ses droits et obligations dans le but d'éviter les plaintes et procès relatifs à cet objet¹⁵⁴.

Toujours centré sur la Flandre, son deuxième ouvrage est plus abouti que le précédent. Non seulement il est plus exhaustif car il contient un bref aperçu historique des lois routières de plusieurs pays, mais il rappelle également toute la législation relative aux différentes provinces durant le régime Hollandais, dont celle du Brabant¹⁵⁵. En outre, et contrairement à son premier livre, il a choisi de traduire les ordonnances flamandes en français, ce qui est très appréciable pour l'historien·ne du XXI^e siècle qui aurait perdu la signification exacte de termes

¹⁵⁰ Unionisme.be, Biographies, Angillis Ange (1776-1844). [En ligne]. <[Angillis Ange - Biographie - Unionisme](#)>. (Consulté le 20 décembre 2025).

¹⁵¹ Ange ANGILLIS, *Coup-d'œil sur la Législation des Chemins publics dits vicinaux*, op. cit.

¹⁵² Ange ANGILLIS et Charles VANDAMME, *Législation des chemins publics dits vicinaux ou recueil des lois, ordonnances et règlements*, op. cit. Ces deux ouvrages sont accessibles sur Google Books.

¹⁵³ Charles Vandamme, docteur en droit, fut secrétaire particulier du Gouverneur de Flandre en 1830, commissaire de district à Roulers-Tielt en 1831, commissaire d'arrondissement en 1836 et membre du Conseil provincial de Flandre occidentale. Pierre HANNICK, « Vandamme, Charles, Louis », dans *Nouvelle Biographie Nationale*, vol. 7, Bruxelles, Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique, 2003, pp. 350-352.

¹⁵⁴ « Il n'est pas seulement nécessaire d'éviter les procès, il faut encore que l'autorité prévienne les plaintes du peuple ; on a dit avec raison que les murmures sont des monstres à mille têtes, et quoi qu'ils partent souvent d'après des griefs controuvés, toujours exagérés et multipliés en passant de bouche à bouche, le découragement du peuple n'en est pas moins effectif, et ce découragement diminue la confiance dans l'autorité, et détruit le respect dû à ses actes ». Ange ANGILLIS, *Coup-d'œil sur la Législation des Chemins publics dits vicinaux*, op. cit., p. VII.

¹⁵⁵ Ange ANGILLIS et Charles VANDAMME, *Législation des chemins publics dits vicinaux ou recueil des lois, ordonnances et règlements*, op. cit., pp. 162-173.

spécifiques¹⁵⁶. Ces deux publications sont à remettre dans le contexte de l'époque qui voit l'apparition de nombreux guides juridiques de ce style, compilant et interprétant des textes législatifs antérieurs, dans un but de clarification et de visibilisation du savoir initié depuis la fin du XVIII^e siècle¹⁵⁷.

La partie qui suit propose de renouveler le travail d'Ange Angillis pour le duché de Brabant afin de comprendre l'évolution de la réglementation de cet espace en matière de chemins secondaires mais également de poser les bases pour la suite du travail qui s'intéresse aux produits/effets de cette législation.

Les ordonnances fondatrices du XVI^e siècle

Au Moyen-Âge, la multitude de petits États composant les anciens Pays-Bas ont rendu toute législation homogène fort compliquée à mettre en place. Il faut attendre le XVI^e siècle et les différentes impulsions centralisatrices des princes pour que de nombreux règlements soient revus et appliqués à l'ensemble du territoire¹⁵⁸. À la période moderne, les pouvoirs provinciaux ne peuvent en aucune façon émettre de législation sans avoir obtenu l'accord du pouvoir central au préalable, et ce même si le texte de loi est fait au nom du Conseil de Brabant, avec scel et signature du chancelier. Cet aspect, comme le rappelle René Vermeir, relève strictement de la forme et du cinquième article de la Joyeuse Entrée¹⁵⁹.

Concernant l'entretien des chemins, les deux premières décennies de ce siècle ont vu la publication de plusieurs ordonnances. Tout d'abord pour la Flandre avec l'ordonnance du 17 mars 1507 suivie par l'ordonnance du 24 septembre 1508 pour le Brabant. Ces deux textes ordonnent aux riverains de tenir les chemins en bon état principalement afin de ne pas perturber les voyageurs et marchands :

« *Waerom so ees't dat wy desen aengesien u ontbieden ende bevelen zeer ernstelyck dat ghy terstont, alomme bynnen uwen ambachte ende bedrive, van onsen wegen uuytroept ende publiceert oft uuytroepen ende publiceren doet, ter plaetsen dair men gewoenlyck is van onsen wegen eenige uuytroepingen ende publicacien te doene, dat een iegelyck, geguedt zynde ende*

¹⁵⁶ Notamment pour les différentes classes de chemins. Cf. *infra*.

¹⁵⁷ À titre d'exemple, consulter l'article récemment paru de : Christophe LOIR et al., « Le Dictionnaire de police municipale de Bruxelles de P.-J.-F. Van Bersel (1842), un outil pour recenser, ordonner et renouveler les savoirs policiers », *Journal of Belgian History*, vol. 55, n° 3-4, 2025, pp. 32-54.

¹⁵⁸ F. ALEXANDRIEN, « 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 », *art. cit.*, p. 2.

¹⁵⁹ René VERMEIR, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas, Deuxième série, règne de Philippe IV (1621-1665)*, Bruxelles, Archives générales du Royaume, 2023, vol. 1, pp. 11-13 (Studia 172).

erve hebbende by ende omtrent die voirscreven quade ende gebrokene wegen ende passaigien, die terstont ende met alderdiligencie doe maken ende repareren, in sulcker vuegen dat die voirscreven coopluden, onse ingesetene ende andere dair doere gevuchelyck mogen met hueren waeren, goeden ende commenschappen varen, lyden ende passeren [...] »¹⁶⁰.

Un an plus tard, l'office d'inspecteur général des chemins est créé. La lettre patente impériale décrit ce dernier comme un officier choisi par le prince souverain au sein du Conseil de Brabant, qui aura comme prérogative l'inspection de tous les chemins et cours d'eau (« *herstraeten, zydwegen, kerckwegen, molenwegen, smiswegen ende voetwegen, rivieren, wateringen, dycken, grachten ende waterlaten, ende andere wegen ende straten daer des van noode sal wezen [...] »*) et, dans le cas d'un chemin défectueux, il sera tenu de le faire réparer de quelque manière que ce soit, notamment grâce à la distribution d'amendes aux riverains dont les chemins seraient trouvés en mauvais état et à la valeur double de la réparation¹⁶¹.

Enfin, en 1510, une importante ordonnance comportant treize articles est publiée. En premier lieu, cette dernière impose à tous les propriétaires de terres comprenant des routes et chemins, quel que soit leur statut, et en particulier à ceux qui prélèvent des droits de passage, la réparation annuelle de ces chemins, à exécuter avant le dernier jour du mois de mai (*alle jaere bynnen den lesten dage van meye*). Les personnes concernées doivent notamment veiller à ce que les chemins aient une largeur et une profondeur appropriées. Pour ce faire, le législateur a pris soin de distinguer un nombre assez important de catégories de chemins : une rue principale doit être large de quarante pieds, un sentier (*manpas*), quatre pieds, un chemin de messe (*kerckwech*), six pieds, un chemin de charroi entre deux villages (*lydewech*), seize pieds¹⁶². La largeur prescrite pour des chemins censés accueillir des charrois et des bêtes est plus importante : un chemin servant à conduire des animaux au marché doit être de vingt-quatre pieds. C'est donc l'usage du chemin qui définit ses dimensions. Par conséquent, sa classe n'est pas planifiée au préalable. Un chemin pourrait alors théoriquement changer de dimensions en fonction des emplois qui y sont faits. En outre, cette législation ne semble pas tout à fait claire concernant certains chemins. Comment déterminer si un chemin menant à un moulin doit être

¹⁶⁰ Ordonnance de l'empereur et de l'archiduc Charles, prescrivant aux propriétaires riverains de faire mettre immédiatement en bon état les chemins du duché de Brabant, le 24 septembre 1508, dans Ch. LAURENT, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas. 2e Série: 1506-1700*, Bruxelles, Goemaere, 1893, vol. 1, p.56.

¹⁶¹ *Lettres patentes de l'Empereur et de l'archiduc Charles, créant l'office d'inspecteur général des chemins dans le Brabant et réglant ses attributions*, 24 septembre 1509, dans *Ibid.*, pp. 109-111. Le *weeghmeester* s'appelle Janne Van der Eycken.

¹⁶² Voir également la coutume de Louvain qui reprend ces mesures : Constant CASIER, *Coutumes du pays et duché de Brabant: Quartiers de Louvain et de Tirlemont*, Bruxelles, Fr. Gobbaerts, 1874, pp. 269-273.

de six pieds, car on y amène des sacs, de douze pieds, car on y amène une charrette ou bien de huit pieds car on s’y rend seulement à cheval¹⁶³? Les locaux connaissaient certainement bien qui et quoi transitaient sur leurs chemins et pouvaient allègrement jouer de ce flou juridique avec les autorités supérieures en cas de litige, qui ne disposaient probablement pas d’un atlas routier¹⁶⁴. Afin que les chemins puissent être praticables tant en été qu’en hiver, des fossés latéraux doivent permettre le bon écoulement de l’eau. L’ordonnance précise que ces derniers doivent être profonds de trois pieds et larges de cinq ou quatre pieds. La terre issue de l’extraction doit être rejetée au milieu du chemin, qui doit impérativement se trouver à un point plus élevé que les côtés.

Dénomination du chemin ¹⁶⁵	Largeur prescrite ¹⁶⁶
Un chemin d’église (<i>Kerck-wegh</i>)	4 pieds (1m13)
Un chemin de moulin (<i>molenwegh</i>) avec chargement	6 pieds (1m7)
Un chemin de moulin emprunté à cheval avec des sacs	8 pieds (2m27)
Un chemin de moulin emprunté avec des charrettes	12 pieds (3m40)
Un chemin de décharge (<i>cautergat</i>)	12 pieds
Un chemin de charroi, d’un village à un autre (<i>leydtwegh</i>)	16 pieds (4m53)
Un chemin de bétail, d’un village à un autre (<i>dryffwegh</i>)	24 pieds (6m80)
Un chemin servant à l’enlèvement des immondices (<i>bruydtwegh</i>)	8 pieds
Un chemin royal ou grande route (<i>herwegh</i> ou <i>herbaene</i>)	40 pieds (11m33)
Un chemin impérial (<i>keyserlycken wegh</i>)	80 pieds (22m66)

L’ordonnance répète également la sentence si un chemin n’est pas conforme aux dimensions : l’amende au double des frais de la réparation. L’inspecteur général ou *weeghmeester* ou *weechmeester*, dont l’office fut récemment créé, veille au respect des mensurations à la bonne exécution des différentes réparations, avec l’aide des autorités locales ainsi que d’ouvriers rémunérés. Il pouvait également constater des infractions liées à des haies, arbustes et autres plantes qui gêneraient le passage ou empièteraient sur le chemin. Le

¹⁶³ « [...] eenen molenwech, met hoetsacken, zesse voeten, eenen molen wech, met kerren te vaeren sonder andere getuwe, twelf voeten, eenen molenwech te peerde, sonder andere getuwe, acht voeten [...] ».

¹⁶⁴ Tel que l’atlas des chemins vicinaux qui sera établi en 1841.

¹⁶⁵ Issu de la coutume de Louvain. Constant CASIER, *Coutumes du pays et duché de Brabant: Quartiers de Louvain et de Tirlemont*, op. cit., pp. 269-273.

¹⁶⁶ 1 pied de Louvain est égal à 28,33 cm. Horace DOURSTHER, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes contenant les tables des monnaies de tous les pays.*, op. cit., p. 412.

propriétaire avait le choix de couper soi-même les branches ou bien, le *weeghmeester* le faisait faire au double des frais, laissant toutefois le bois coupé au propriétaire. Enfin, cet officier pouvait nommer un lieutenant partout où cela était nécessaire, avec l'approbation du conseil de Brabant ¹⁶⁷.

Le XVII^e siècle : Les ordonnances du 10 juin 1628 et du 4 avril 1651

Dans la première moitié du siècle suivant, le pouvoir royal, en accord avec les autorités Brabançonnaises, tente de réaffirmer la législation relative à l'entretien des chemins. En effet, à en croire les premières lignes de l'ordonnance du 10 juin 1628, les habitants du duché ne semblent pas s'atteler au maintien du bon état des chemins avec zèle¹⁶⁸. L'État constate que rien n'a été accompli et que, au contraire, les routes et chemins dans le Brabant sont en de nombreux endroits dans un état déplorable, les rendant inutilisables. Les ponts sont également visés : en mauvais état, ils empêchent le passage des piétons et bloquent même certains cours d'eau, provoquant la ruine des moulins.

L'ordonnance susdite est considérable car elle comprend vingt-deux articles. Un bon nombre d'entre eux reprend des dispositions du XVI^e siècle, mais certains points apportent des détails supplémentaires intéressants tels que les montants des amendes ou bien les institutions concernées. En outre, cette ordonnance servira encore de référence aux échevins brabançons du XVIII^e siècle. Il est donc normal de s'attarder sur son contenu.

Il y est tout d'abord stipulé que ladite ordonnance soit placardée chaque année dans chaque lieu et ce aux endroits où le peuple est le plus nombreux – sur les portes de l'église par exemple – chaque premier dimanche du mois de mai. Le non-respect de cette injonction pouvait déboucher sur la saisie de la seigneurie¹⁶⁹. Ensuite, toute personne dispose d'un délai de trois semaines pour remettre en état les chemins, fossés, ruisseaux, canaux, ponts et rivières traversant leurs biens, quel que soit leur statut. Les ornières devront être rebouchées et les fossés latéraux approfondis afin de faciliter l'évacuation des eaux. De plus, les arbres, arbustes et haies

¹⁶⁷ « Ordonnance du conseil de Brabant, portant règlement pour l'entretien des chemins, des ponts, des rivières et cours d'eau, 24 avril 1510 », dans Ch. LAURENT, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas. 2e Série, op. cit.*, vol. 1, pp. 132-134.

¹⁶⁸ « Directives pour l'entretien des routes, fossés, ponts, etc, 10 juin 1628 », dans René VERMEIR, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas, Deuxième série, règne de Philippe IV (1621-1665), op. cit.*, vol. 1, pp. 409-412.

¹⁶⁹ Un avis publié par la Cour féodale de Brabant relative à la mise en vente de la seigneurie de Lathuy en juin 1725 inclut d'ailleurs la visite des chemins dans la section relative aux droits rattachés à la seigneurie. AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D076, 6363, *Vente par décret en la Cour féodale de Brabant de la seigneurie de Lathuy, Pieterbais, Reves, Ruart et biens sous Beetsche*, 21 juin 1725.

qui empiètent sur la voirie seront abattus, sans pour autant commettre d'infraction vis-à-vis des propriétaires ([...] *sonder dien aen-gaende iet te misdoen teghen den proprietaris*).

Une fois le délai des trois semaines expirées, une visite sera effectuée par l'officier du lieu afin de constater les éventuelles infractions. L'ordonnance ne précise pas de qui il s'agit mais il s'avère que dans la plupart des cas, c'est le mayor de chaque village, accompagné d'un sergent, des échevins et d'un greffier qui effectuent cette visite¹⁷⁰. Chaque faute constatée vaudra une amende de quatre florins du Rhin en plus d'une somme additionnelle de dix florins du Rhin par personne. Les officiers en charge de la visite devront alors faire réparer les

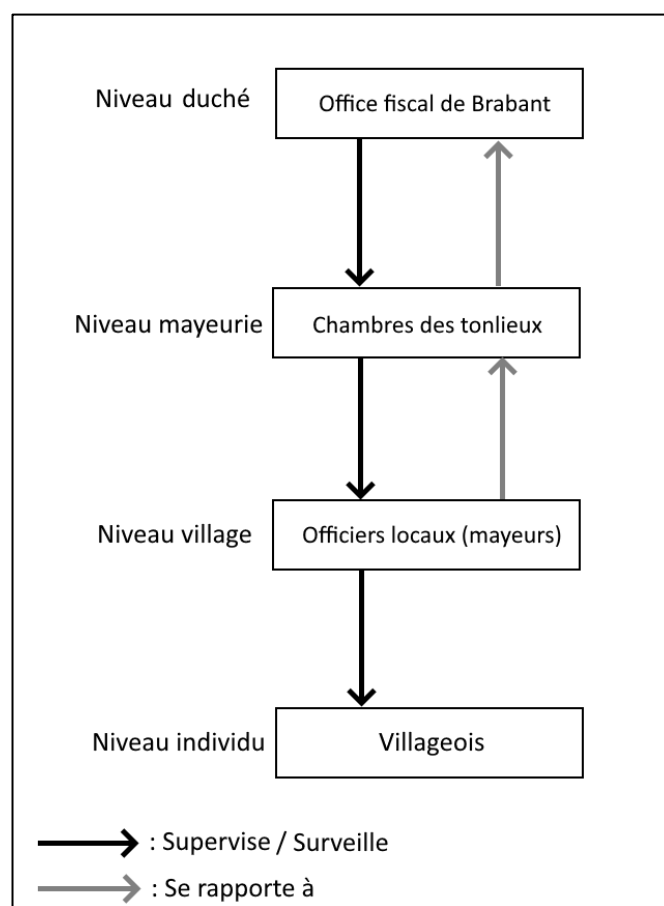


Figure 5 : les niveaux de pouvoirs relatifs à la gestion des chemins dans le duché de Brabant.

défauts¹⁷¹ constatés au double du coût, dans les quatorze jours. Par exemple, une personne dont le chemin contiendrait trois défauts est amené à payer vingt-deux florins en plus des frais de réparation¹⁷².

¹⁷⁰ « La visite sera effectuée par l'officier ordinaire qui a pour habitude d'effectuer cette visite dans chaque lieu » (*den officier ordinarijs die van oudts gewoon is in elcke plaetse die visitatie te doen*). Cf. *Infra*.

¹⁷¹ Par « défaut », il est entendu une infraction relative à l'entretien des chemins (ex : une ornière non rebouchée, une haie trop avancée, ...etc).

¹⁷² (nombre de défauts . 4 florins) + (10 florins) = (3.4) + 10 = 22 florins.

Les autorités brabançonnaises veillent également à préciser que les officiers susdits sont passibles d'une amende s'ils venaient à manquer à leurs obligations. Dans ce cas, les visites sont effectuées par les Receveurs du domaine (*die rent-meesters van onse Domeynen*) rattachés aux différentes Chambres des tonlieux¹⁷³. Ces derniers doivent alors remettre au procureur général de Brabant (rattaché à l'Office fiscal de Brabant) un rapport écrit détaillant les différentes infractions constatées sur les tronçons qui ne furent pas visités lors du premier délai, avec le nom de chaque défaillant, dans les huit jours suivant le délai des quatorze jours précédents. La non-exécution de cette tâche donne également lieu à une amende de vingt-quatre florins du Rhin et c'est alors le procureur général ou ses délégués qui prennent en charge les visites non-effectuées des chemins, aux frais des receveurs. De même, si aucune faute n'a été constatée parmi les différents acteurs, un rapport doit tout de même être envoyé au procureur général et au Receveur. Ces différents éléments mettent bien en évidence les différents niveaux de pouvoir intervenant dans les visites de chemins et les modalités de contrôle sur les échelons inférieurs, du niveau ducal au niveau local. Le manquement d'un de ces acteurs se répercute alors sur les niveaux supérieurs afin que les visites soient dûment effectuées dans chaque chemin (voir figure 5).

Si une faute était contestée, elle pouvait être portée devant la Chambre des tonlieux du quartier concerné à deux reprises. Si la contestation persistait, le Conseil de Brabant pouvait faire office de troisième et ultime instance de justice afin de trancher l'affaire.

Enfin, le dernier article de l'ordonnance précise qu'en dehors des trois semaines prescrites, les officiers locaux sont autorisés à distribuer des amendes si d'autres infractions sont constatées, selon les modalités expliquées ci-dessus. Des rémunérations sont également prévues pour les différents acteurs assistant les représentants du seigneur effectuant la visite, tels que les échevins.

L'ordonnance du 10 juin 1628 est donc particulièrement importante et demeurera le texte de référence par excellence des échevins au XVIII^e siècle. Néanmoins, avant de passer à ce dernier, il convient d'analyser une autre ordonnance spécifique au Brabant wallon, publiée plus de vingt ans après, le 4 avril 1651. Cette dernière n'est pas reprise dans l'ouvrage récemment publié par René Vermeir car celui-ci considère qu'il ne s'agit du rappel d'une

¹⁷³ Consulter E. LOUSSE, *Inventaire des archives de la chambre des tonlieux de Louvain*, op. cit.

législation antérieure¹⁷⁴. Néanmoins, les échevins du roman pays du siècle suivant y feront presque systématiquement référence, ce qui rend l'analyse de ce texte nécessaire ici.

S'il s'agit en effet d'une redite générale de la précédente publication, de nouveaux éléments apportant des détails supplémentaires apparaissent. Il est notamment expliqué que de nombreux habitants n'hésitent pas à creuser de grandes fosses sur les côtés des chemins, ou bien au milieu, « pour en tirer la marle¹⁷⁵ et qu'ils laissent par après lesdites fosses ainsi ouvertes et à remplir, que quelques fois, gens ou bestes, ou parties desdicts chemins par pluye, y trebuchent dedans [...] ». De plus, les cris et publications relatifs à l'entretien des chemins sont à faire devant les églises, à l'heure de la grande messe où le peuple est le plus nombreux. Ces derniers disposent ensuite d'un mois pour effectuer toutes les réparations nécessaires. Une différence notoire réside cependant dans cette ordonnance : la charge de faire publier et d'effectuer les visites en cas de manquement des cours locales revient au Grand bailli de Nivelles et son lieutenant et non plus aux Receveurs des domaines¹⁷⁶. Un exemplaire de cette ordonnance, réimprimée en 1706, repose à la KBR et est jointe d'une liste précisant la longueur des chemins comme expliqué ci-dessus. En outre, chaque faute constatée lors de la visite réglementaire sera marquée et vaudra au particulier une amende de quatre florins Carolus¹⁷⁷.

La raison exacte de la réimpression de l'ordonnance du 4 avril 1651 sous le régime anjouin est inconnue. Néanmoins, il est fortement possible qu'elle fasse partie du programme d'amélioration du réseau routier prôné par le prince français dans un but militaire¹⁷⁸. Certains documents conservés dans les archives du Conseil royal de Philippe V vont dans ce sens. En 1701, à l'instigation de Don Isidro de la Cueva y Benavides, marquis de Bedmar, gouverneur général des Pays-Bas, des mémoires contenant des condensés des législations de 1510, 1628 et 1660 furent envoyés aux Chambres des tonlieux et aux cours locales afin qu'elles effectuent les visites et réparations réglementaires « car il convient que lesdits chemins et ponts soient partout

¹⁷⁴ René VERMEIR, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas, Deuxième série, règne de Philippe IV (1621-1665)*, op. cit., vol. 1, p. 14.

¹⁷⁵ Il s'agit probablement de marne, terre faite d'argile et de glaise, entrant notamment dans la composition de la chaux. Cf. « Marne », ATILF, Dictionnaire du Moyen Français (1330-1500), Version 2023, CNRS – Université de Lorraine. [En ligne]. < [Dictionnaire du Moyen Français \(1330-1500\) - ATILF - CNRS & Université de Lorraine - http://www.atilf.fr/dmf](http://www.atilf.fr/dmf) >. (Consulté le 12 décembre 2025).

¹⁷⁶ En effet, la Chambre des tonlieux de Nivelles fusionne au XVII^e siècle avec la cour de Rognon, perdant son autonomie. Elle est parfois qualifiée de cour fantôme, n'ayant pas livré d'archives propres. André BRYs, *Les Chambres des tonlieux de Brabant*, op. cit., pp. 25, 37.

¹⁷⁷ KBR, Réserve précieuse, LP 12.408/657 E, [1651 04 04] *Par le Roy. A nostre cher & feal le grand bailly de Nivelle & roman Pays de Brabant ou son lieutenant [...]*, 4 avril 1651.

¹⁷⁸ Cf. *supra*.

en très bon état, principalement dans la conjoncture présente »¹⁷⁹. Officiellement nommé commandant général des Pays-Bas en juillet 1701, le marquis de Bedmar « ordonna des levées de troupes, fit réparer les places, construire de nouveaux ouvrages pour en augmenter les moyens de défense, et couvrir la frontière par des lignes et des retranchements »¹⁸⁰. Il est tout à fait envisageable que les chemins aient fait partie de ce programme de défense contre la Grande alliance.

Le XVI^e et, dans une plus large mesure, le XVII^e siècle posent les bases d'une législation uniforme, appliquée à tous les territoires relevant des Pays-Bas espagnols et autrichiens. Cette dernière semble naître, d'une part, du besoin d'une législation claire et homogène, et d'autre part d'une tentative de remédier à un problème d'intérêt public matérialisé par un état assez médiocre des chemins ruraux. Pour le bien du commerce, des voyageurs, des étrangers et de tout le pays en général, différentes classes de chemins, intimement liées à l'usage de ce dernier, font leur apparition dans la législation, la largeur étant d'autant plus grande que le chemin concerné permet le transport de marchandises par chariot. En outre, la surveillance et l'entretien des chemins deviennent une obligation pour chaque seigneur et ses représentants. Ce dernier est lui-même surveillé par un cadre institutionnel dont les différents chaînons hiérarchiques (Chambre des tonlieux, Office fiscal) remontent jusqu'au niveau provincial, à savoir le Conseil de Brabant, faisant office de cour de cassation. Néanmoins, ces différentes ordonnances, par leur republication, semblent indiquer que le problème persiste et que l'état des chemins ne semble pas s'améliorer de manière significative. Qu'en est-il du XVIII^e siècle ? La partie suivante analyse sa législation.

Le XVIII^e siècle

Comme il a été expliqué dans le premier chapitre, le début du siècle coïncide avec la multiplication des grandes chaussées pavées qui s'étendent à partir des grandes villes et les relient entre elles. La campagne et ses habitants voient donc de grands axes rectilignes naître dans leur paysage. Ils sont accompagnés d'une série d'ordonnances - non pas nouvelles car les chaussées existaient déjà auparavant - qui accordent des octrois ou bien réglementent l'usage

¹⁷⁹ AGR, Conseil royal de Philippe V (1702-1711), 497, *Pièces relatives à la réparation des chemins avec mémoire extrait du droit domanial de Brabant*, 1701-1703.

¹⁸⁰ Louis-Prosper GACHARD, « Bedmar (Don Isidro de la Cueva y Benavides, marquis De », dans *Biographie nationale publiée par l'Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique*, vol. 2, H. Thiry van Buggenhoudt, Bruxelles, 1868, col. 77-82.

de ces nouvelles voies qui sont parfois qualifiées d'« autoroutes du XVIII^e siècle ». Les chemins brabançons, obsolètes et relégués au second plan, ne semblent plus beaucoup faire parler d'eux.

En effet, excepté la republication de l'ordonnance de 1651 en 1706 pour le Brabant-wallon, il faut attendre 1734 pour que le premier texte de loi relatif aux chemins élaboré par le régime autrichien soit publié. Le 8 février de cette année-là paraît ladite ordonnance qui révèle un problème n'ayant pas encore été évoqué dans les précédentes publications. Si ces dernières insistaient autrefois sur le mauvais état général des chemins, celle-ci met en lumière des éléments de conflit entre les personnes chargées de l'inspection des chemins et les habitants. Diverses plaintes auraient été adressées au gouvernement à propos d'abus commis par ces mêmes officiers qui, dans une optique lucrative, ne s'acquittent pas de leur tâche, « se contentant de percevoir des amendes, négligent de faire effectuer et entretenir les réparations et réfections trouvées nécessaires et ordonnées dans les visites et revisites desdits chemins [...] ». En réaction, l'autorité centrale se veut très claire et met en garde :

« Défendons bien sérieusement à quelconques nos officiers et ceux de nos vassaux d'exiger à cet égard quelques amendes avant que dans la seconde visite ne soit apparu que les fautes soient bien et dûment réparées et remises en bon état, ou que, si elles ne l'étoient pas, ils n'aient eux-mêmes fait réparer et remettre à doubles frais lesdites fautes en bon état; et, par-dessus ce, nous leur interdisons de composer avec nos sujets et manants de nosdites provinces et pays ou avec les défaillants, ni de les vexer ou molester sans fondement, à peine de démonstration à leur charge, parmi une amende du double de ce que, contre ces présentes défenses, ils auroient reçu ».

En outre, l'ordonnance poursuit en indiquant que les amendes résultantes de visites non effectuées par les officiers du lieu soient reportées à ces derniers et non plus aux défaillants¹⁸¹.

Ce texte ne cherche donc pas à modifier la législation en profondeur – il ordonne d'ailleurs que les anciens placards soient parfaitement observés -, mais vise à remédier à un problème qui émane des acteurs mêmes chargés de la visite, qui profiteraient de leur position et, ainsi, empocheraient les amendes sans réaliser aucune réparation. Cette tension entre les représentants du seigneur et les habitants est une caractéristique bien connue des communautés rurales où ces premiers jouent parfois le rôle de bouc émissaire du seigneur et, par conséquent,

¹⁸¹ Louis-Prosper GACHARD, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas autrichiens. Troisième Série: 1700-1794*, op. cit., vol. 4, pp. 539-540.

se font malmenés par les paysans¹⁸². De plus, cette inaction de certains officiers locaux face au mauvais état des chemins a probablement contribué à avilir l'image des justices locales aux yeux des institutions centrales, dont la réputation atteint des niveaux fort bas à la fin du XVIII^e siècle. De manière générale, un grand nombre de plaintes arrive au Conseil de Brabant dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle¹⁸³. De ce point de vue, le cas de l'entretien des chemins constitue donc un exemple précoce.

La deuxième moitié du XVIII^e siècle semble voir le nombre de publications législatives s'accroître pour les différentes provinces des Pays-Bas autrichiens. Une quinzaine de textes voient le jour et concernent les chemins en Flandre, dans la province de Namur, dans celle du Limbourg et du Luxembourg dans une moindre mesure¹⁸⁴. Le Brabant n'aura droit qu'à une ordonnance spécifique concernant les chemins dans le quartier d'Anvers et la juridiction de Lierre, dans laquelle l'Office fiscal de Brabant joua un rôle important.

Dans la législation précédente, il a été constaté que l'Office fiscal, en la personne du procureur général, avait pour obligation d'effectuer les visites si les échelons hiérarchiques inférieurs avaient manqué à leurs obligations. C'est également l'Office fiscal qui est chargé de recevoir les différents rapports de visite comprenant les éventuelles infractions constatées sur tel ou tel tronçon¹⁸⁵. Dans son mémoire, Jérôme Verstraeten a étudié le cas de l'ordonnance du 3 mars 1762 relative à la juridiction précitée¹⁸⁶. Une situation déjà vue est à l'origine de ce texte législatif, à savoir, l'inaction des officiers locaux chargés de faire réparer les chemins dans les différents quartiers d'Anvers. Ce cas n'est d'ailleurs pas isolé : d'autres plaintes émanent des Chambres des tonlieux de Bruxelles, Vilvoorde et Louvain. Après enquête du Conseil de

¹⁸² Marie-Sylvie DUPONT-BOUCHAT, « Le pouvoir judiciaire dans les communautés rurales d'Ancien Régime en Wallonie (XVI^e-XVIII^e) », dans *Les structures de pouvoir dans les communautés rurales en Belgique et dans les pays limitrophes (XII^e-XIX^e)*. Actes du 13^e colloque international de Spa (3-5 septembre 1986), Bruxelles, Crédit communal, 1988, pp. 283-287 (Histoire).

¹⁸³ *Ibid.*, p. 287.

¹⁸⁴ Voir les ordonnances des 21 janvier 1755, 3 mars 1764, 17 mai 1764, 27 août 1764, 27 mars 1765, 15 mars 1766, 11 juin 1766, 30 septembre 1767, 18 avril 1768, 21 mai 1768, 2 août 1769, 14 mars 1770, 25 avril 1770 et 19 avril 1783. Louis-Prosper GACHARD, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas autrichiens. Troisième Série: 1700-1794*, op. cit., vol. 7, 9, 10, 12.

¹⁸⁵ Cf. *supra*. L'Office fiscal est une institution provinciale rattaché au Conseil de Brabant. Originellement chargé de représenter le souverain lors des affaires judiciaires, ses compétences s'élargissent au XVIII^e siècle où il devient notamment « le garant des droits des droits domaniaux et régaliens et du droit public ». Le procureur général et ses substituts sont également chargés de surveiller les officiers locaux. Jérôme VERSTRAETEN, « Les officiers fiscaux de Brabant : agents politiques du gouvernement à distance (deuxième moitié du XVIII^e siècle). Le cas des demandes d'amortissement des organisations religieuses », *Études sur le XVIII^e siècle*, n° 51, janvier 2023, pp. 53-73.

¹⁸⁶ Jérôme VERSTRAETEN, *Les officiers fiscaux du Brabant, agents politiques au service des institutions centrales des Pays-Bas autrichiens*, op. cit., pp. 96-105.

Brabant menée auprès des différents protagonistes, il ressort que bon nombre de propriétaires n'étaient pas en mesure de réparer leurs chemins par manque de fonds. D'autres témoignages viennent apporter des éléments qui mettent en lumière un certain manque de clarté législative quant à la manière de réparer les chemins, ce qui rendrait la situation encore pire¹⁸⁷. Après plusieurs tergiversations, l'Office fiscal de Brabant fut chargé de rédiger un nouveau règlement propre au marquisat d'Anvers comprenant vingt et un articles¹⁸⁸. Dorénavant, le procureur général sera chargé d'effectuer les visites dans la région comprise entre la Nèthe, le Rupel et l'Escaut tandis que pour les autres cantons, il pourra choisir deux ou trois personnes chargées de le représenter et d'effectuer ces visites en son nom¹⁸⁹.

Cette affaire montre que le besoin d'une législation homogène et détaillée se fait toujours sentir plus de trois siècles après les premières ordonnances de Charles Quint. De plus, il semble que des abus et des négligences viennent encore dégrader le bon fonctionnement de cette machinerie législative et alimentent des tensions toujours plus vives entre les pouvoirs locaux et les institutions provinciales. Tous ces éléments peuvent avoir contribué au renforcement de l'image négative de ces dernières aux yeux des autorités centrales.

Conclusion : une législation stable

Que retenir de la législation relative aux chemins en Brabant ? Il est en premier lieu possible de dresser une évolution de cette dernière en trois phases chronologiques. La première se situerait dans le premier tiers du XVI^e siècle et serait caractérisée par la pose de bases législatives pour l'entretien des chemins de manière uniforme pour tout le pays, si possible en accord avec les différentes coutumes locales qui étaient antérieurement en application dans les multiples principautés issues du Moyen-Âge (ordonnances de 1508 et 1510). Bien qu'elles instaurent une classification des chemins selon leur usage, ces nouvelles lois manquent de détails institutionnels. Néanmoins, un acteur spécifique, le *weeghmeester*, est chargé de la surveillance de l'état des chemins. La deuxième phase, qui pourrait se situer dans la première moitié du XVII^e siècle (ordonnances de 1628 et de 1651) vient combler ce manque en indiquant

¹⁸⁷ *Ibid.*, p. 100.

¹⁸⁸ Ordonnance de l'impératrice Reine concernant la largeur, l'entretien et les réparations des chemins dans les quartiers d'Anvers et juridiction de Lierre, 3 mars 1762. Louis-Prosper GACHARD, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas autrichiens. Troisième Série: 1700-1794, op. cit.*, vol. 8, pp. 454-457.

¹⁸⁹ Voir articles 19 à 21 de ladite ordonnance. À titre d'exemple, voir également les rapports de ces différentes visites faites dans les sept quartiers d'Anvers : Archives de l'État à Bruxelles (Forest), Officie Fiscaal Supplement, I 94, 1441, *Stukken betreffende de inspectie van de wegen door de procureur-generaal of zijn substituten in de zeven kwartieren van Antwerpen, en het innen van boetes voor overtredingen*, 1762.

clairement les différents organes compétents en la matière. Le titre de *weeghmeester* semble avoir disparu : ses compétences ont peut-être été transférées au procureur général¹⁹⁰. En outre, un système de surveillance entre ces différentes entités est mis en place : si l'un de ces acteurs venait à ne pas remplir son devoir de visite ou de réparation, l'entité supérieure serait alors chargée d'effectuer les tâches de l'échelon inférieur. Ce système de surveillance suggère que des abus de la part des autorités locales existaient bien avant la troisième phase, qui pourrait être caractérisée par une législation visant à remédier à ce problème (ordonnance de 1734). Cette dernière ne cherche plus à modifier la réglementation relative à l'entretien des chemins, mais tente plutôt de protéger les villageois qui voient leurs officiers leur infliger des amendes, sans pour autant faire réparer les chemins (ce deuxième point est peut-être d'ailleurs ce qui inquiète le plus les autorités centrales plutôt que le bien-être financier des paysans). En trois siècles, la législation relative aux chemins a, en définitive, gardé les mêmes principes généraux.

Quel est le bilan de cette législation ? Au crépuscule du XVIII^e siècle, il a été constaté au début de ce chapitre que des plaintes existaient encore sur l'état, décrit comme déplorable, des chemins secondaires¹⁹¹. Les régulations sont parfois perçues comme non-claires et des abus de la part des officiers locaux sont à déplorer¹⁹². L'état des chemins semble donc encore loin de la perfection. Cependant, ces quelques affaires ne peuvent pas à elles seules condamner l'ensemble du réseau routier secondaire. Il faut se rappeler des mots utilisés par Ange Angillis, qui estimait que bon nombre de ces plaintes étaient généralement inventées, exagérées et amplifiées par les rumeurs¹⁹³. Il est donc assez malaisé de trancher sur les responsables d'un supposé borbier généralisé qui serait la caractéristique de tous les chemins secondaires au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle.

Une étude plus locale auprès des acteurs de terrain chargés d'exécuter les inspections s'avère nécessaire afin d'éventuellement nuancer ce constat généralisateur. C'est pourquoi le chapitre suivant propose une analyse des différents produits/effets de la législation analysée ci-dessus, et ce à tous les niveaux de pouvoir concernés.

¹⁹⁰ En 1942, André Brys semble avoir été d'un avis similaire : « mais il semble que celui-ci en fut l'unique titulaire et l'office disparut avec sa mort ». André BRYs, *Les Chambres des tonlieux de Brabant*, op. cit., p. 77.

¹⁹¹ Cf. *supra* avec l'affaire des chemins d'Assche (1781), qui semble d'ailleurs avoir été une plainte intéressée dans le but d'obtenir le pavement de certains chemins pour le compte de la ville de Termonde.

¹⁹² Cf. *supra* avec l'affaire des chemins dans le marquisat d'Anvers (1762).

¹⁹³ Ange ANGILLIS, *Coup-d'oeil sur la Législation des Chemins publics dits vicinaux*, op. cit., p. VII.

Chapitre 3 - Les produits de la législation

Introduction

Les documents issus des seigneuries et échevinages locaux sont appelés « greffes scabinaux » et constituent le cœur du corpus documentaire de ce travail. Leur caractère très local permet de se rapprocher des pratiques des officiers chargés de faire respecter la loi dans les villages. Leurs origines peuvent remonter à la seconde moitié du VIII^e siècle où fut créé dans chaque comté un tribunal permanent dont les juges, nommés par le souverain, étaient appelés *scabini*¹⁹⁴. Peu à peu, ces échevins se sont de plus en plus revendiqués comme étant les représentants de leur communauté¹⁹⁵. Ces greffes renferment aujourd'hui de nombreux rapports de visites de chemins issus de divers villages brabançons, constituant l'un des produits de la législation explorée ci-dessus.

Ce chapitre a pour objectif de déterminer avec précision les modalités pratiques de la gestion des chemins, ainsi que leurs enjeux, à un niveau local, à partir de ces greffes scabinaux. Dans un second temps, l'étude d'archives issues des institutions provinciales chargées de superviser ces acteurs locaux que sont les Chambres de tonlieux et l'Office fiscal de Brabant visera à déterminer comment les différents organes communiquent et fonctionnent sur cet objet. L'analyse des sources de ces trois entités permettra également de constater les éventuelles fractures entre la législation étudiée au chapitre précédent et les réalités pratiques de son application.

Les archives scabinales : histoire et inconvénients

Autrefois, si les documents issus des échevinages étaient probablement conservés au village même, ils durent être rassemblés au greffe du tribunal civil de l'arrondissement lors de l'annexion des provinces Belges à la République Française et, par extension, de l'instauration des Archives publiques. Les archives des anciennes juridictions supprimées sont alors devenues la propriété de l'État. Par conséquent, les greffes du Brabant ont constitué trois grandes collections : Bruxelles, Louvain et Nivelles. En 1863, ces documents ont été versés aux Archives de l'État et leur inventariage pouvait débuter selon la répartition qui leur avait été

¹⁹⁴ André VANRIE, *Archives scabinales et communales du Brabant*, Bruxelles, Archives générales du Royaume, 1995, p. 12 (Guide des fonds et collections des Archives générales du Royaume 16).

¹⁹⁵ *Ibid.*, p. 11.

donnée sous la Période française. Aujourd'hui encore, d'autres archives viennent compléter ces collections¹⁹⁶.

Ces trois collections présentent néanmoins quelques inconvénients qu'il convient de signaler avant d'aborder l'étude de leur contenu. L'histoire archivistique quelque peu mouvementée de ces documents a donné lieu à un certain désordre et, probablement, à la perte de certaines pièces. Si les greffes sont organisés selon leur juridiction d'origine, certains documents d'une même nature se retrouvent parfois dans différentes séries. À titre d'exemple, les rapports de visites de chemins se trouvent généralement dans la section relative à la juridiction gracieuse comprise dans les compétences judiciaires de l'échevinage¹⁹⁷. Ils sont parfois regroupés dans les « œuvres de loi », mais pas systématiquement¹⁹⁸. Les relevés détaillés effectués par Henri de Pinchart dans la seconde moitié du XX^e siècle sont alors fort utiles. Malheureusement, tous les échevinages n'ont pas bénéficié de ce travail. Les classements changent également en fonction des arrondissements dont les documents proviennent.

Un autre problème à déplorer est la grande inégalité des différents fonds en termes d'exhaustivité des documents conservés. Certains échevinages fournissent de nombreux rapports de visites de chemins, qui peuvent couvrir jusqu'à deux siècles tandis que d'autres n'ont conservé que quelques rapports, voire aucun¹⁹⁹. L'historien ne doit donc faire face à ces obstacles qui peuvent freiner la recherche d'une vision générale de l'évolution de l'application d'une législation à l'échelle du duché de Brabant.

Les rapports de visite des chemins issus des cours locales

Les greffes scabinaux renferment des « visitations judiciaires et oculaires », comme elles sont souvent dénommées dans les documents, qui datent pour la plus grande partie des XVII^e et XVIII^e siècles²⁰⁰. Les plus anciens rapports consultés remontent généralement aux

¹⁹⁶ *Ibid.*, pp. 9-10.

¹⁹⁷ La juridiction gracieuse est à opposer à la juridiction contentieuse, qui implique des litiges. Cette classification archivistique ne vaut que pour les échevinages issus de l'arrondissement de Nivelles.

¹⁹⁸ Cf. AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D034, 874, *Visites des chemins et visites judiciaires* diverses, 1675-1760.

¹⁹⁹ À titre d'exemple, l'échevinage d'Archennes n'a conservé que les visites de 1772, 1778 et 1783. La question demeure cependant de savoir si ces documents furent perdus ou bien s'ils ne furent jamais créés par manque d'implication, de moyens ou autres de la part des échevins. AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D004, 2247/1, *Documents concernant des visites des chemins, rivières et ruisseaux*, 1772-1783.

²⁰⁰ Dans les juridictions de langue flamande, ces visites étaient appelées « visitaties » ou « beleydingen, beleyden ». Les secondes visites effectuées pour vérifier si les chemins étaient réparés étaient appelées « survisites ».

alentours de 1630, ce qui réaffirme l'importance de l'ordonnance de 1628²⁰¹. Néanmoins, cela n'exclut certainement pas la rédaction antérieure de documents relatifs à l'entretien des chemins.

Les visites réalisées dans le cadre de la législation relative à cet objet ne doivent pas être confondues avec d'autres visites effectuées par les échevins pour une situation bien spécifique. Tel cet exemple, en 1778, lorsque le mayeur de Lathuy et Piétrebais, accompagné des échevins, se rend dans une prairie, à la suite d'une plainte d'un fermier, pour constater le mauvais état de fossés censés récolter l'eau ruisselante des prés qui bordent un chemin²⁰². Ce type de visite, qui n'est pas toujours liée à l'état des chemins, pourrait être qualifiée de « ponctuelle » là où les visites judiciaires issues de la législation sont supposées être effectuées annuellement²⁰³. Ces dernières suivent une structure qui leur permet une identification assez aisée.

Un rapport de visite judiciaire des chemins typique du XVIII^e siècle présente la structure suivante : le greffier débute par un premier paragraphe introductif aligné sur la droite qui comporte généralement le lieu de la visite, le requérant (le mayeur dans la plupart des cas), les autres personnes présentes (échevins, sergent, ...) et les références aux différentes ordonnances que le document invoque. Une fois ces informations inscrites, le greffier commence la description de la visite dans l'ordre dans lequel elle fut effectuée sur le terrain. À chaque nouvelle rue ou chemin visité, le greffier l'annonce dans un paragraphe aligné à droite. Ensuite, pour chaque infraction ou « déffaut » constaté dans ledit chemin, un paragraphe aligné à gauche comporte la nature de l'infraction ainsi que le nom de la personne qui se trouve en tort. Cette alternance d'alignement rythme le document et facilite grandement sa lecture.

Lorsque le mayeur et les échevins constatent une infraction, ils la signalent de diverses manières. Dans un grand nombre de documents, le greffier signale qu'un « lot » fut posé. La lecture d'autres visites provenant d'autres localités permet d'expliquer ce terme quelque peu énigmatique : l'auteur du rapport de la « visite judiciaire et oculaire » à Lathuy et Piétrebais du 16 juin 1795 précise « qu'on observera que les endroits à raccommoder et réparer seront

²⁰¹ Cf. *supra*.

²⁰² AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D076, 3507, *Visite faite par le mayeur et échevins de Lathuy et Piétrebais à la réquisition de Jean François Raffaerts, fermier à la cense du sieur Van Erps*, 12 novembre 1778.

²⁰³ De manière générale, une visite pourrait être définie comme une descente des officiers sur un lieu particulier afin de constater l'état des choses (découverte d'un cadavre, accident, construction illégale, ...etc) ce qui mène généralement à la rédaction d'un procès verbal. Les greffes scabinaux renferment un bon nombre de ces documents.

désignés et marqués par des petits fossés appelés lotteaux »²⁰⁴. Une autre manière de signaler une infraction consistait à casser des branches lorsqu'il s'agissait de haies trop avancées sur le chemin comme lors de la visite de 1786 à Thorembais-les-Béguines : « Plus avant continuant le même chemin à Jean Pierre Petigniot deux ordonnances d'aplanir le chemin et de brancher la haye ainsi qu'il est marqué par des fosses et branches cassées »²⁰⁵. Dans d'autres rapports, les termes « piqures », « foyaux » et « feuilleaux » sont également utilisés pour désigner des marqueurs physiques de l'infraction²⁰⁶.

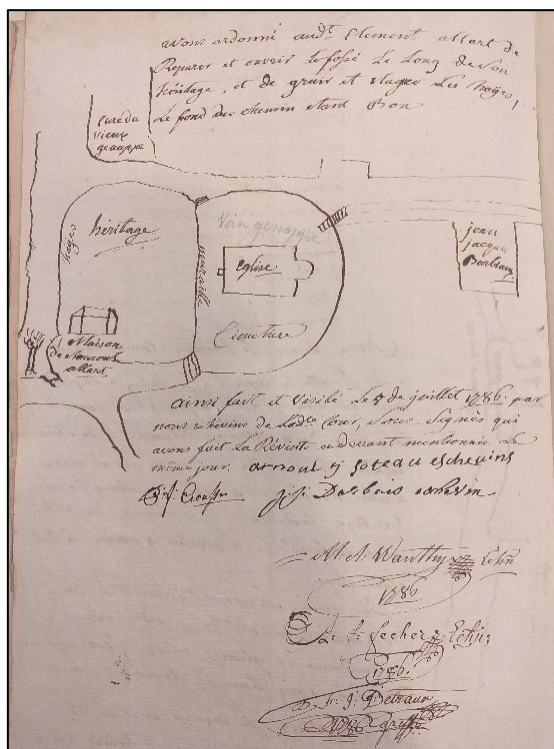


Figure 6 : Certains rapports de visites des chemins contiennent des plans dessinés qui illustrent la configuration des lieux, mais cela demeure assez rare. Ci-contre, extrait du rapport de la visite du village de Vieux-Genappe effectuée le 5 juillet 1786 par les échevins du lieu. L'illustration, centrée sur l'actuelle église Saint-Géry de Genappe, se rapporte à la dernière infraction constatée : « Item visité le chemin alentour de la maison et héritage de Clément Halard vis-à-vis de l'église du vieux genappe commençant à la limite du vieux genappe allant par la cure au cimetière dudit lieu, nous avons ordonné audit Clément Allart de réparer et ouvrir le fossé le long de son héritage, et de grair (?) et élaguer les hayes le fond du chemin étant bon ». (AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D080, *Continuation de ladite visite faite dans Gempioulle*, 5 juillet 1786). Ces modestes plans peuvent parfois constituer les seules représentations d'une localité à une époque donnée.

Une visite pouvait s'étaler sur plusieurs jours selon les localités, afin de couvrir plus ou moins l'entièreté du réseau viaire de l'entité visitée. Le greffier signale alors la date de chaque visite avant de continuer la description de l'itinéraire emprunté ainsi que les infractions constatées. Par exemple, les visites de 1795 à Lathuy et Piétrebais se sont étalées sur les 16 et 23 juin avec une « survisite » le 7 juillet suivant²⁰⁷. À Grez, la visite des chemins pour l'année

²⁰⁴ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D076, 6300, *Visite judiciaire et oculaire des chemins, sentiers, ruisseaux, coulants d'eaux, ponts, ...etc*, 16 juin 1795 – 7 juillet 1795. Le terme est également verbalisé dans certains documents (*x a été lotté...*).

²⁰⁵ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D042, 6482, *Visite judiciaire des chemins, sentiers, ruisseaux, ponts, ponteleets et hayes ...etc à Thorembais-les-Béguines*, juillet 1786.

²⁰⁶ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D080, 2868, *Visite des chemins à Houtain-le-mont*, 1786.

²⁰⁷ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D076, 6300, *Visite judiciaire et oculaire des chemins, sentiers, ruisseaux, coulants d'eaux, ponts, ...etc*, 16 juin 1795 – 7 juillet 1795.

1780 commença le matin du 24 juin jusqu'au soir, puis fut reprise le 1^{er}, le 3 et le 27 juillet²⁰⁸. Généralement, les échevins signalent à chaque fois qu'une visite ou une portion de visite est terminée au moyen d'une courte phrase, parfois accompagnée de leurs signatures. De nombreux documents sont alors remplis au fur et à mesure de l'avancement des visites et survisites. Certains rapports indiquent même dans la marge si tel ou tel chemin fut réparé ou bien ils le font en biffant l'infraction signalée dans la première visite²⁰⁹. Cela permettait peut-être d'éviter la rédaction d'un second rapport détaillant la seconde visite, et ainsi éviter d'autres frais de greffier²¹⁰. Enfin, une fois la visite terminée, les différents intervenants (généralement les échevins et le greffier) signent le document.

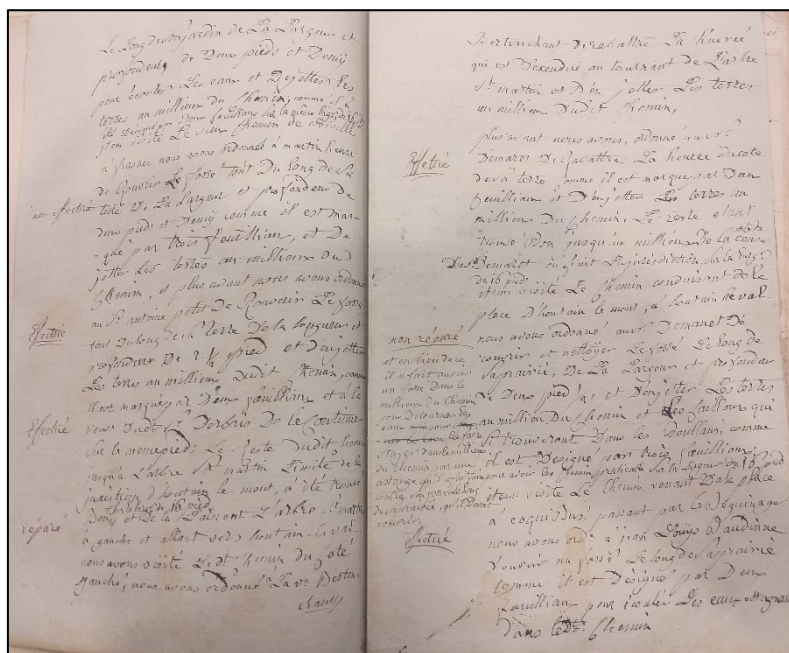


Figure 7 : extrait du rapport de la visite du 30 juin 1787 ainsi que de la revisite du 3 août de la même année, lors de laquelle les échevins ont procédé à la vérification des réparations ordonnées. Ces derniers ont alors ajouté dans la marge les différentes constatations qui mèneront à des amendes pour les défaillants (AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D080, Visite et revisite des chemins de 1787, 30 juin et 3 août 1787).

Bien sûr, ce n'est pas l'unique forme que les rapports de visites peuvent emprunter. D'autres documents peuvent être structurés de manière différente (pas d'alignement à gauche ou à droite, écriture en continu, présence d'une numérotation). Néanmoins, cette forme semble être la plus répandue parmi les sources qui furent consultées. Puisqu'aucune législation

²⁰⁸ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D030, 2330, *Visitations judiciaires faites à la réquisition du sieur Jean Jacqmot mayeur de la terre et franchise de Grez*, 24 juin – 27 juillet 1780.

²⁰⁹ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D034, 4530-3, *Visites judiciaires des chemins, ponts, et pontellets faites par nous échevins de Chapelle St Lambert*, 4 juillet 1772.

²¹⁰ Les coûts de déplacement et d'écriture de document par des greffiers pouvaient se révéler chers, ce qui pouvait décourager certaines cours locales à entamer des procédures. Marie-Sylvie DUPONT-BOUCHAT, « Le pouvoir judiciaire dans les communautés rurales d'Ancien Régime en Wallonie (XVI^e-XVIII^e) », art. cit., p. 288.

n'impose une structure préétablie pour ce genre de document, ce résultat semble être plutôt le simple fruit des pratiques de rédaction notariale de l'époque. Le niveau de détail des visites est également extrêmement variable en fonction des localités.

Les acteurs : le mayeur, les échevins, le greffier, le sergent

Le nombre d'acteurs intervenant dans ces visites est variable. Néanmoins, les échevins, le mayeur, le greffier et le sergent semblent être ceux qui reviennent généralement, chacun ayant un rôle bien particulier.

Le mayeur est l'officier chargé de représenter le seigneur dans sa localité. Ce dernier doit être brabançon, né dans le duché, issu d'un mariage légitime, de religion catholique, marié et doit posséder des terres dans le village ou bien y habiter. Nommé à vie, la charge du mayeur se transmet généralement de manière héréditaire²¹¹.

Les échevins forment, avec le mayeur, la « loi du village ». Ils sont généralement au nombre de sept et possèdent parfois un président-échevin. En outre, ils sont censés représenter la communauté villageoise²¹². Les échevins doivent remplir les mêmes conditions que le mayeur afin de pouvoir occuper ce poste. Cependant, ils sont généralement renouvelés annuellement ou bien selon une autre durée déterminée. De plus, ils sont principalement issus de plusieurs familles notables du village. Les mayeurs et échevins étaient pour la plupart des agriculteurs ou bien des commerçants/artisans. Un petit pourcentage d'entre eux (environ 5%) était assisté par la Table des pauvres. Le cumul des mandats était également possible²¹³. Ce sont eux qui effectuent les visites des chemins « à la réquisition » du mayeur chargé d'appliquer la loi.

Il semble qu'un certain nombre de ces notables ne savaient pas écrire²¹⁴. Les cours locales devaient donc faire appel à un greffier, souvent nommé à vie et dont la charge se transmettait de manière héréditaire. Un échevin lettré pouvait occuper ce poste ou bien, et cela semble être la situation la plus courante, la cour faisait appel à un notaire issu de la ville. Dans

²¹¹ R. VAN UYTVEN (éd.), *De gewestelijke en lokale overheidsinstellingen in Brabant en Mechelen tot 1795*, op. cit., pp. 712-766.

²¹² *Ibid.*

²¹³ Claude BRUNEEL, « Les échevinages ruraux en Brabant-Wallon au XVIII^e siècle », dans *Les structures de pouvoir dans les communautés rurales en Belgique et dans les pays limitrophes (XII^e-XIX^e)*. Actes du 13^e colloque international de Spa (3-5 septembre 1986), Bruxelles, Crédit communal, 1988, pp. 141-159 (Histoire).

²¹⁴ En effet, de nombreux échevins signent les rapports de visite de chemins d'une simple croix.

le roman pays, ces derniers provenaient généralement de Wavre, Jodoigne ou Nivelles²¹⁵. Un même greffier pouvait donc louer ses services pour plusieurs échevinages locaux. Ainsi, Lambert Thumas, notaire établi à Grez (1760-1763) puis à Archennes (1763-1800)²¹⁶, a rédigé des rapports de visite de chemins pour les deux cours échevinales²¹⁷. Vers la fin du XVIII^e siècle, de nombreuses critiques ont surgi vis-à-vis du prix demandé par des greffiers dont la rédaction de documents pour les juridictions locales semblait rapporter des revenus substantiels²¹⁸. Cet aspect pouvait probablement décourager de nombreuses cours locales à entamer des procédures²¹⁹. Il est fort probable que le greffier accompagnait les échevins lors de leur visite des chemins afin de noter les infractions au fur et à mesure de l'avancement de cette dernière.

Enfin, le sergent, qui se révèle être un acteur plus discret, joue néanmoins un rôle assez important dans la gestion des chemins. De manière générale, un sergent est un officier subalterne chargé d'exécuter diverses tâches, principalement de terrain²²⁰. Dans ce cas spécifique, ils sont notamment chargés d'effectuer les sommations aux contrevenants. Par exemple, le 2 juillet 1729, le sergent de Chapelle Saint Lambert a sommé un certain André Legreve de réparer « le chemin a sa terre, joindant de deux costez au grand chemin de Nivelles pour quel déffaut il a esté loté a deux lots [...] »²²¹. Six ans plus tard, le même homme est encore sommé par le sergent de réparer plusieurs défauts constatés sur le grand chemin bordant son jardin, lors de la seconde visite du premier août 1735. Le billet précise que ce

²¹⁵ Claude BRUNEEL, « Les échevinages ruraux en Brabant-Wallon au XVIII^e siècle », *art. cit.*, pp. 141-159.

²¹⁶ Voir : Catherine HENIN, *Inventaire des archives du notaire Lambert Thumas officiant à Archennes (1763-1800)*, Archives de l'État à Louvain-la-Neuve, 2013. [En ligne]. < https://agatha.arch.be/data/ead/BE-A0542_714353_714717 >. (Consulté le 23 janvier 2026).

²¹⁷ Pour Archennes, voir la visite du 30 mai 1772 et pour Grez, du 24 juin 1780. AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D030, 2247-1, *Visitation judiciaire des chemins*, 30 mai 1772 ; D030, 2330, *Visitations judiciaires faite à la réquisition du sieur Jean Jacqmot mayeur de la terre et franchise de Grez*, 24 juin – 27 juillet 1780.

²¹⁸ Les honoraires en 1704 pour les notaires issus de la région de Wavre étaient de : 12 sols par feuillet (6 vers la moitié du XVIII^e siècle). À cela, il faut ajouter les frais de déplacement qui s'élevaient à 24 sols par lieue. Xavier ROUSSEAU, *Le notariat en Roman pays de Brabant et l'enseignement du notariat à l'Université catholique de Louvain : catalogue de l'exposition organisée à Louvain-la-Neuve du 13 au 28 mars 1986*, Bruxelles, Archives générales du Royaume, 1986, pp. 41-42.

²¹⁹ Marie-Sylvie DUPONT-BOUCHAT, « Le pouvoir judiciaire dans les communautés rurales d'Ancien Régime en Wallonie (XVI^e-XVIII^e) », *art. cit.*, p. 288.

²²⁰ « Bas Officier de Justice, dont la fonction est de donner des exploits, des assignations, de faire des exécutions, des contraintes, des saisies, d'arrêter ceux contre lesquels il y a décret ». « Sergent », Dictionnaire de l'Académie Française, 4^e édition (1762). [En ligne]. <<https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A4S0628>>. (Consulté le 22 janvier 2026).

²²¹ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D034, 4530-3, *Billet concernant la sommation faite par le sergent à André Legreve, Martin Bonaventure et au censier de Beaucaire*, 2 juillet 1729.

dernier dispose alors de douze jours pour effectuer les réparations²²². Le sergent est donc l'homme qui fait office d'intermédiaire entre les contrevenants et les échevins qui constatent les infractions²²³.

Organisation et modalités pratiques

Les rapports de visite permettent également de comprendre les modalités pratiques qui régissaient l'organisation de ces inspections ainsi que les rémunérations des différents acteurs. Conformément à l'ordonnance du 10 juin 1628, les échevins débutent par l'affichage des placards le 1^{er} dimanche de mai. L'ordonnance est généralement placardée sur la porte de l'église afin que tous les habitants puissent en prendre connaissance, comme c'est le cas à Chapelle-Saint-Lambert et Hastière ainsi qu'à Kortenaken²²⁴. Trois semaines après, la première visite peut commencer afin de constater que tous les chemins ont bien été remis en état.

Les greffes scabinaux de Braine-le-Château et Haut-Ittre conservent quelques documents qui détaillent ces différentes étapes. Bien que situées en territoire hainuyer, ces localités répondent quasiment aux mêmes législations en matière d'entretien des chemins. Ils conservent notamment deux copies du texte supposément affiché sur les portes des églises des deux localités pour l'année 1751 :

« On fait savoir de la part du mayeur de Braine le Château et Haut Ittre a tous marchisants et habitants desdits lieux de raccommoder tous leurs chemins et piedsentes élargir lesdits chemins et rivières afin qu'ils soient en meilleur états qu'ils n'ont été l'année dernière. Epinser les hayes ouvrir les fossés et courans d'eau le tout en due forme et état endéans quinze jours de la datte de cette du 16 may 1751 a peine que l'on fera visite aux fraix des défailans après ledit terme écoulé.

Que l'un avertisse l'autre.

²²² AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D034, 4530-3, *Billet concernant la sommation faite par le sergent à André Legreve*, 2 octobre 1735.

²²³ Sur ce sujet, consulter notamment : Xavier ROUSSEAU et Axel TIXHON, « Du « sergent à verge » à la « profileuse » : pistes pour l'histoire des polices dans l'espace belge, du moyen-âge au 21^e siècle », dans J. CAMPION (éd.), *Les archives des polices en Belgique : des méconnues de la recherche ?*, Bruxelles, Archives générales du Royaume, 2009, pp. 11-34.

²²⁴ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D105, 6440-3, *Visite des chemins, ponts, ...etc du 31 mai*, 31 mai 1777 ; Archives de l'État à Louvain (dorénavant AEL), Schepengriffies arrondissement Leuven, 51, 2590, *Beleyde naar voorgaende behoorelycke publicatie*, 1791.

Le soussigné sergent d'office de Braine le Château et Haut Ittre relate d'avoir affiché pareil billet sur la porte de l'église d'Haut Ittre le 16 mai 1751 »²²⁵.

Un autre texte, encore plus intéressant, conservé pour la même localité détaille de manière surprenante les modalités pratiques des visites ainsi que la forme que doit prendre le rapport écrit²²⁶. Il s'agit d'une sorte de *vade mecum* pour les officiers du lieu chargés d'effectuer la visite. Ce document n'est malheureusement pas signé. Néanmoins il semble qu'il fut également rédigé dans le cadre de l'inspection de 1751. En voici la retranscription partielle :

« On doit en premier lieu mettre des billets d'affiches ordonnant à tous et a chacun de la part des mayeur et echevins d'un tel village de racommoder les chemins, coulans d'eau, relever les fossés, et ôter tous les obstacles qui détériorent les chemins endeans quinze jours à peine de par les défaillans estre condamnés aux loix et fraix si lors de la visite à faire après l'écoulement de ce terme, ils sont trouvés en défaut.

Quinze jours ou trois semaines après que lesdites affiches ont este faites, et dont il faut prendre acte de relation (?) de celuy qui les a fait et publié a l'issue de la messe paroissiale d'un jour de feste ou de dimanche, on peut procéder a ladite visite en la forme que s'ensuit : [...] »

Le texte poursuit avec un texte « type » à écrire lors des inspections, véritable formulaire qui comporte des traits discontinus aux endroits où les mots peuvent changer (noms des défaillants, noms des rues, etc.) :

« On continue ainsi d'héritages en héritages et s'il y a des fossés, on doit spécifier la longueur qu'ils sont en défaut de les ouvrir, pour y recevoir les eaux du chemin. S'il y a des ruisseaux ou coulans d'eaux, des fontaines ou autres, dont le cours est empêché, faute de les nettoyer, il faut aussi tenir note de combien pieds ils sont en défaut de les ouvrir, pour ensuite en ordonner, ainsi que de raison sur la [?] de la visite.

En allant de vue en vue ou de chemin en chemin, il faut avoir soin de désigner les héritages de chacun les noms des fermiers et des propriétaires, remarquer toutes les circonstances et les emprises, soit pour des arbres qu'on peut planter ou de la des héritages pour

²²⁵ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D016, 6541, *Billet affiché sur la porte de l'église d'Haut Ittre concernant la visite des chemins*, 16 mai 1751.

²²⁶ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D016, 6541, *Forme des visites des chemins*, ca. 1751.

rétrécir les chemins et y apercevoir si en ouvrant les fossés, on ne jette pas les terres sur les chemins ou contre les héritages, pour les agrandir en diminuant les chemins.

Après quoi on conclut la visite en cette forme : Ainsi fait et achevé avec les plus d'exactitude possible par les dénommés au principe le ... 1751 ».



Figure 8 : section boueuse d'un sentier situé aux étangs de Oud-Heverlee (Louvain) dans lequel des branches ont été ajoutées afin de faciliter le passage (photo prise le 14 février 2026).

Ce document atteste d'une véritable marche à suivre destinée aux échevins. Ces derniers doivent être attentifs à plusieurs critères lors de leurs visites : largeur des chemins, état des éventuels fossés latéraux, des ruisseaux et empiètement des terres ainsi que de la végétation (arbres et haies). L'aspect technique des réparations n'est pas détaillé, les échevins laissant le soin aux riverains de raccommoder les chemins dans la mesure du possible (ajout de branches, pierres, terre, ...). Les résultats étaient donc probablement assez variables. En outre, il témoigne d'une forme rédactionnelle quelque peu imposée au greffier là où, dans d'autres localités, les pratiques pouvaient varier. Enfin, il dispense les échevins chargés de faire la visite d'aller lire ou relire l'ordonnance dont ce *vade mecum*

résume les grandes lignes.

Poursuivant le calendrier de la législation, les officiers du lieu doivent faire réparer les fautes constatées dans les quatorze jours suivant la visite, au double des frais à charge des défaillants²²⁷. À priori, toutes les visites devraient donc être terminées vers la fin du mois de juin. Néanmoins, de nombreux greffes scabinaux attestent de visites s'étalant tout l'été et de survisites exécutées jusqu'en septembre²²⁸. De mai à août, il faut donc imaginer une grande activité de raccomodage des chemins qui s'organise chaque année dans tous les villages, dans tout le duché, voire dans les Pays-Bas autrichiens selon les légères variations des législations provinciales. Cela peut donner un « moment » dans l'année où les chemins sont dans leur

²²⁷ Cf. supra.

²²⁸ Pour l'année 1779, les échevins de Grez font une première visite le 13 juillet pour la terminer le 1^{er} septembre. AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D030, 2329-2, *Visitation judiciaire faite à la réquisition du sieur Jean Jacqmot mayeur de la terre et franchise de Grez*, 13 juillet, 1^{er} septembre 1779.

meilleur état, à savoir, durant l'été et au début de l'automne, avant que la saison humide ne vienne les dégrader à nouveau. Ce choix peut s'expliquer par le besoin d'un bon réseau viaire pour les travaux agricoles qui s'intensifient pendant la belle saison mais également par des flux de marchandises et de voyageurs plus importants en dehors des saisons humides. Enfin, si les visites n'étaient pas terminées à temps, vers la fin du mois de juin, il est probable que cela impactait les travaux agricoles. Il est également possible que ces derniers aient primé sur les visites dans plusieurs villages. Cet aspect peut expliquer que certaines visites et réparations furent effectuées plus tardivement, jusqu'en septembre pour certaines localités.

Les délits

Quels sont les types de délits qui pouvaient être observés ? Si plusieurs éléments de réponses ont déjà été apportés dans les paragraphes qui précèdent, il a paru important de consacrer quelques lignes à cet aspect. Les infractions les plus communes incluent le redressement de l'assiette du chemin, le curage des éventuels fossés latéraux et l'élagage de haies et arbustes qui empiètent sur le passage²²⁹. Certains cas plus spécifiques peuvent être néanmoins observés dans chaque sentier, rue ou chemin. Par exemple, lors de la visite 13 juillet 1779 à Grez, les échevins constatent qu'un tas de fumier a été déposé dans une ruelle²³⁰. Dans la même localité, le 25 mai 1784, il est constaté que plusieurs fosses « ou on a tiré de la craye » n'ont pas été remplies ou « barricadées »²³¹. Les échevins constatent également, le 2 juin suivant, qu'un tuyau surélevé à l'aide de bouts de bois (« bacque » ou « conduit d'eau » selon leurs termes) traversait le chemin de Grez à Heze. Ce dernier reliait la rivière à une brasserie. Au même moment, un cocher conduisant une voiture de la comtesse de Berlaymont est arrivé sur ce même chemin. Le tuyau étant trop bas, les échevins durent le soulever afin que ladite voiture puisse continuer²³². Les dégradations sont donc majoritairement provoquées par l'homme, à l'exception des peines prononcées en raison d'une végétation trop envahissante.

²²⁹ « Épincer » et « ronger » les haies. « On vérifie diversement cet écartement, selon les endroits : deux hommes portant une chaîne en travers de la route ou un cavalier tenant sa lance horizontalement sur sa selle indiquent en le heurtant tout ce qui dépasse l'alignement permis » J. d'Amblève cité par Ernestine LEJOUR, *Création de chaussées dans l'ancien Brabant sous le règne de Marie-Thérèse (1740-1780)*, Thèse de doctorat en Histoire, Université Libre de Bruxelles, 1925, p. 182.

²³⁰ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D030, 2329-2, *Visitation judiciaire faite à la réquisition du sieur Jean Jacqmot mayeur de la terre et franchise de Grez*, 13 juillet, 1^{er} septembre 1779.

²³¹ Voir l'ordonnance du 4 avril 1651 analysée plus haut qui mentionne cette infraction.

²³² Les échevins ont mesuré la hauteur de la voiture : celle-ci mesurait huit pieds quatre pouces et demi, à savoir environ 2,40 mètres (pied de Louvain). Horace DOURSTHER, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes contenant les tables des monnaies de tous les pays.*, op. cit., p. 412.

Les peines

Selon la législation analysée ci-dessus, chaque réparation non effectuée par les riverains leur valait une amende de quatre florins par faute en plus d'une somme additionnelle de 10 florins. À partir de 1734, les officiers locaux ne sont plus autorisés à infliger des amendes dès la première visite²³³. Qu'en disent les greffes scabinaux ?

La multiplicité des termes employés pour désigner les peines encourues ne facilitent pas la compréhension. En effet, pour un délit, les échevins dressent parfois une amende, posent des « lots », donnent des ordonnances et imposent des réparations. Ces différents termes sont utilisés de manières différentes selon les localités. Ainsi, une liste des personnes étant en défaut d'avoir réparé leur chemin à la suite de la visite du 12 juillet 1753 à Thorembais les béguines, semble indiquer qu'une « ordonnance » peut être comprise comme l'injonction donnée à un particulier pour effectuer la réparation²³⁴. L'amende peut donc constituer l'étape suivante. Par exemple, un certain Jacques Tremouroux a été trouvé en défaut de plusieurs infractions, certaines valant des ordonnances et d'autre une amende :

« Item a Jacques Tremouroux il est ordonné quatre réparations a une terre joindant d'amont au chemin tendant de la cense de Cocquiamont a Sainte Marie.	Ordonnances ... 4
Item audit il est ajugé une amende a sa charge a raison d'un fossé qui est trop avancée dans le chemin au cortil violette pres de la commune de Sainte Marie.	Amende – 1=
Item au même lieu il est ordonné trois réparations.	Ordonnances ... 3
Item audit il est ordonné cinq réparations a sa terre joindant d'amont au grand chemin de Louvain.	

AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D030, 2334, *Visitation judiciaire faite à la réquisition du sieur du Houx mayeur de la ville et franchise de Grez*, 25 mai, 2 juin 1784.

²³³ Cf. *supra*.

²³⁴ Il n'est pas certain que ces ordonnances correspondent à des billets placés aux endroits à réparer. Certaines sources semblent néanmoins le suggérer comme le rapport de la visite des chemins de Limal en 1783 où les échevins disent avoir « mis » trois ordonnances de chaque côté d'un chemin. AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D035, 4419-2, *Visite générale faite a la réquisition du sieur François Herpigny*, 10 juin 1783.

Cet exemple, parmi d'autres, semble suggérer que des amendes n'étaient pas directement distribuées, même après la seconde visite. Les échevins pouvaient donc se montrer plus ou moins conciliant selon la gravité du défaut constaté. Il est également probable qu'une amende était infligée si le riverain était directement responsable du mauvais état du chemin en ayant, par exemple, sciemment avancé son champ sur celui-ci. Dans tous les cas, les échevins ne distribuent pas systématiquement des amendes pour chaque défaut. Ce n'était probablement pas économiquement viable. Des frais de visite supplémentaires semblent également avoir été infligés dans certaines localités à charge des défaillants, comme à Lathuy et à Piétrebais²³⁶. Les documents mentionnant des sommes chiffrées sont moins fréquents mais ils existent. C'est le cas des greffes scabinaux de Lasne qui contiennent un décompte des salaires revenant aux différents acteurs de la visite et survisite de l'année 1753²³⁷. Quarante et une réparations ont été recensées cette année-là. Pour former les différents salaires, ce nombre est multiplié par seize pour les échevins, quatre pour le greffier et deux pour le sergent. Ce dernier reçoit, en outre, une somme additionnelle issue des amendes.

Acteurs	Somme reçue
Échevins	32 florins 16 sols
Greffier	8 florins 4 sols
Sergent	12 florins 18 sols

Le salaire de ces différents acteurs dépend donc du nombre d'infractions recensées. Cela pose la question de l'impartialité de cette justice locale qui pourrait, afin d'obtenir un gain plus important, être plus pointilleuse sur les visites. Un document intéressant issu des greffes scabinaux de Thorembais-les-béguines renseigne sur les modalités de paiement des amendes infligées aux défaillants après les visites de 1729²³⁸. Il s'agit d'une liste des défaillants avec, pour chacun, le nombre d'ordonnances et d'amendes infligées ainsi que leur montant. Au terme de la liste, une note, malheureusement déchirée, renseigne que les personnes mentionnées ont

²³⁵ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D042, 6482, *Liste des personnes qui ont été en défaut d'avoir réparé les chemins*, 23 juillet 1753.

²³⁶ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D076, 3507, *Visite judiciaire des chemins, ruisseaux, cours d'eau, fontaine...etc*, 25 mai 1781.

²³⁷ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D034, 874, *Compte et décompte de la visite des chemins, rivières, ...etc*, 14 octobre 1754.

²³⁸ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D042, 6482, *Extrait de la visite des chemins etc de Thorembais les béguines du 6 et 7 juillet 1729, 1729*.

été averties « à l'amiable » de réparer leurs chemins et invitées à « se rendre mardi prochain 26 de juillet chez Lambert [Jacques] au village de Thorembais-les-béguines à une heure de l'après midi pour [] aux amendes et ordonnances de la c[] à moins qu'ils y seront obligés par [] de justice ». Dans la marge, des indications précisent si les amendes ont été payées. Le montant réellement payé est souvent moindre que l'amende infligée, la cour échevinale accordant de nombreuses « modérations ». Une chose semble donc certaine : les sommes réclamées sont loin d'approcher l'amende réglementaire de quatre florins ordonnée dans l'ordonnance de 1628. Les cours locales doivent donc tirer des revenus de ces visites tout en adaptant le montant des amendes au cas par cas, sans asphyxier économiquement les habitants.

Les visites effectuées par les instances supérieures

Il fut précédemment vu que les juridictions locales étaient soumises à une surveillance de la part des différentes Chambres des tonlieux, elles-mêmes soumises au contrôle de l'Office fiscal de Brabant, en la personne du procureur général de Brabant. Ces instances demandent un retour des différentes visites effectuées dans chaque localité selon l'ordonnance du 10 juin 1628. Elles doivent également effectuer ces inspections dans le cas d'un manquement de la part d'un échelon inférieur. L'étude des archives issues de ces deux entités viennent compléter les observations récoltées pour les cours locales en matière de gestion des chemins.

Les Chambres des tonlieux

Les origines des Chambres des tonlieux remontent au moins au XIV^e siècle pour les plus anciennes telles que les Chambres de Louvain (1385) et Tirlemont (1399). Les siècles suivants ont vu la création d'autres Chambres telles que celles d'Anvers (1405), de Bruxelles (1413) et de Vilvorde (1420). Celles de Nivelles, de Bois-le-Duc et de Beauvechain furent créées plus tard, au XVI^e siècle et après²³⁹. Chacune d'entre elles possède ses particularités historiques car chaque Chambre est distincte et agit indépendamment des autres. À titre d'exemple, la Chambre des tonlieux de Vilvorde, bien qu'entité domaniale, relève des États de Brabant dès le milieu du XVII^e siècle jusqu'en 1778²⁴⁰. Celle de Bruxelles s'arrogea le titre de « chef-chambre » ou *hooftholcamere* au milieu du XVII^e siècle et exerçait une juridiction d'appel, les appels des

²³⁹ Raymond VAN UYTVEN, « Tolkamers van Brabant (14de eeuw-1795) », dans R. VAN UYTVEN (éd.), *De gewestelijke en lokale overheidsinstellingen in Brabant en Mechelen tot 1795*, op. cit., p. 263.

²⁴⁰ Ernestine LEJOUR, « Inventaire des archives de la Chambre des Tonlieux de Vilvorde », dans *Travaux du cours pratique d'archivéconomie donné pendant les années 1928-1931*, Tongres, Archives générales du Royaume, 1932, p. 120.

décisions de la chambre elle-même étaient portés au Conseil de Brabant²⁴¹. La Chambre de Louvain fit de même au siècle suivant²⁴². Dans le cadre de leur rôle de surveillance de l'état des chemins, les Chambres des tonlieux pouvaient décider d'effectuer une inspection de manière spontanée, ou bien celle-ci était décidée par le souverain²⁴³.

Les archives de la Chambre des tonlieux de Louvain conservent de nombreux registres de *beleyden* ou visites couvrant les XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles. Les visites semblent néanmoins se concentrer sur les grands chemins qui relient les différents villages entre eux car effectuer une visite de chaque chemin dans chaque localité semble fort peu réalisable, même si le Receveur Général était assisté de nombreux acteurs (délégués, greffier, huissiers, *molenslagers*, etc.). Ces derniers recevaient également un salaire proportionnel au nombre d'infractions constatées²⁴⁴. La question demeure cependant de savoir si les visites étaient effectivement décidées de manière aléatoire, voire sur ordre du souverain comme susdit, ou bien si ces dernières étaient réalisées uniquement lorsqu'une cour locale n'effectuait pas les visites annuelles, comme stipulé dans l'ordonnance du 10 juin 1628. La suite de ce texte montre que les raisons sont multiples.

Ces mêmes archives conservent également quelques placards servant d'avertissement à tous qu'une visite générale allait être effectuée par le Receveur. Ces mêmes documents étaient distribués aux mayeurs afin qu'ils soient affichés dans les lieux publics. Des documents issus

²⁴¹ Ernestine LEJOUR, E. LOUSSE et L. VAN WERVEKE, « Inventaire des archives de la Chambre des Tonlieux de Bruxelles », dans *Travaux du cours pratique d'archivéconome donné pendant les années 1928-1931*, Tongres, Archives générales du Royaume, 1932, p. 86.

²⁴² Raymond Van Uytven, « Tolkamers van Brabant (14de eeuw-1795) », dans R. VAN UYTVEN (éd.), *De gewestelijke en lokale overheidsinstellingen in Brabant en Mechelen tot 1795*, op. cit., p. 265. De 1730 à 1794, un même Receveur dirigeait les Chambres de Louvain et Tirlemont. Néanmoins, les deux Chambres restent deux entités distinctes.

²⁴³ E. LOUSSE, *Inventaire des archives de la chambre des tonlieux de Louvain*, op. cit., p. 54.

²⁴⁴ Les registres contiennent les décomptes des salaires de chaque intervenant. AEL, Tolkamer van Leuven, 34, 30, *Register van de beleyden*, 1712-1714.

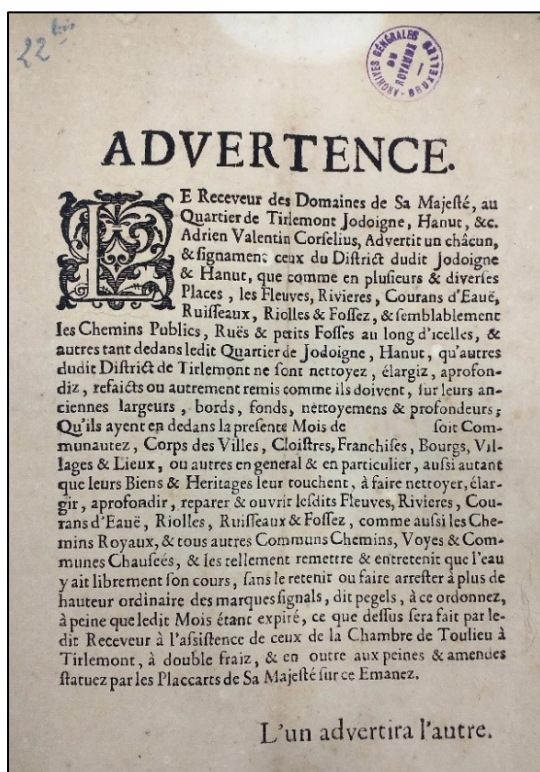


Figure 9 : Avertissement de la Chambre des tonlieux de Tirlémont concernant la visite des chemins et rivières. AEL, Tolkamer van Tienen, 35, 22/BIS, s.d. À noter qu'un espace est laissé après le mois pour pouvoir choisir le moment de la visite.

d'une affaire portée en 1758 auprès du Conseil Privé informant que ce rôle était dévolu au Receveur et à ses officiers de faire parvenir, conformément aux ordonnances, ces avertissements imprimés « à tous les drossards, mayeurs ou échevins des franchises, bourgs et villages de son district »²⁴⁵. Les cours locales devaient alors répondre d'éventuelles réparations constatées dans leur juridiction. Elles ont dès lors intérêt à ce que leurs chemins soient dans un état convenable. Ainsi s'établit une relation de contrôle entre les Chambres et les autorités locales.

En dehors des périodes de visites faites par le Receveur, si des défauts subsistaient malgré les visites effectuées par les cours locales, il fallait adresser une plainte à la Chambre des tonlieux car il était « impossible au soussigné [le Receveur

Général], vu la grande étendue de son district, de connaître lesdits défauts et négligences, si on ne les lui désigne par des plaintes positives ». Il pourrait ensuite agir « dès que la moisson sera finie a quoi tous les habitants du plat pays sont actuellement occupés » afin de remédier à ces problèmes²⁴⁶. Cet exemple indique que les Chambres des tonlieux, malgré leur rôle de garant du bon état des chemins de leur juridiction, n'étaient pas en mesure de tout vérifier systématiquement, d'où l'importance des visites générales ponctuelles ou bien des visites effectuées à la suite de plaintes spécifiques. En outre, selon l'ordonnance du 10 juin 1628, le Receveur Général est également censé effectuer les visites au cas où les cours locales n'ont pas effectué les leurs²⁴⁷. Il semble donc que le rôle des Chambres des tonlieux en matière de surveillance de l'état des chemins s'accompagne de visites déclenchées/opérées pour trois

²⁴⁵ AGR, Conseil Privé (Cartons autrichiens), T460, 1211, *Mémoire du Conseiller et Receveur Général des Domaines relatif à la réparation et l'élargissement des chemins publics dans le district de Vilvorde*, 22 juillet 1761.

²⁴⁶ AGR, Conseil Privé (Cartons autrichiens), T460, 1211, *Mémoire du Conseiller et Receveur Général des Domaines relatif à la réparation et l'élargissement des chemins publics dans le district de Vilvorde*, 22 juillet 1761.

²⁴⁷ Article 10 de ladite ordonnance.

raisons principales: absence de visite effectuée par les cours locales, plaintes spécifiques issues de particuliers et volonté du souverain ou du receveur.

Il semble d'ailleurs que les Chambres des tonlieux étaient souvent en conflit avec d'autres cours locales tel que ce fut le cas avec le Magistrat de Louvain déjà au XV^e siècle²⁴⁸. Il arrivait même que les Chambres se querellent entre elles : celles de Bruxelles et de Vilvorde se sont disputé la juridiction de plusieurs villages tels que Woluwe, cette deuxième s'étant également faite houspillée par le Receveur anversoïse²⁴⁹. Ces conflits incluaient également la question de la surveillance des chemins comme le montrent certaines archives. Un mémoire anonyme conservé dans les cartons du Conseil Privé autrichien renseigne sur des pratiques jugées abusives du personnel de la Chambre des tonlieux de Bruxelles. Le greffier de cette dernière, un certain Hanet, « accompagné de quelques jeunes gens » aurait effectué une visite générale en absence du Conseiller Receveur des domaines, « que seul en personne a le droit de visite, comme ils viennent de faire à Lacken le 21 juillet 1761 pendant que tout le monde est occupé à la moisson, hors du temps prescrit par la loi » et ce « sans aucune advertance ou publication ». Le plaignant poursuit : « c'est surprendre les gens, c'est tourner des loix faites pour le bien public en vexation ouverte ». Les plaignants durent porter l'affaire au Conseil de Brabant afin de casser la validité de la visite effectuée²⁵⁰. Cette affaire donne lieu à penser que des abus étaient effectivement commis, possiblement dans le but d'engranger davantage de bénéfices issus des amendes.

Les nombreuses querelles provenant de ces institutions, issues pour la plupart de la période médiévale tardive, combinées à des fonctionnements très divers ont peut-être contribué à la lente décadence de certaines de ces Chambres, comme celle de Bruxelles, à partir des années 1740²⁵¹.

L'Office fiscal de Brabant : « l'œil et le bras du souverain »

Les Chambres des tonlieux étaient soumises au contrôle de la Chambre des comptes mais il a également été expliqué que les Receveurs des domaines à la tête de ces Chambres étaient surveillés par l'Office fiscal de Brabant représenté par le procureur général. Cette institution fut créée le 12 juillet 1434 par Philippe le Bon et avait pour prérogative principale la

²⁴⁸ E. LOUSSE, *Inventaire des archives de la chambre des tonlieux de Louvain*, op. cit., p. 58.

²⁴⁹ Ernestine LEJOUR, « Inventaire des archives de la Chambre des Tonlieux de Vilvorde », art. cit., p. 120.

²⁵⁰ AGR, Conseil Privé (Cartons autrichiens), T460, 1211, *Mémoire anonyme sur le fait des chemins publics adressé au Comte de Cobenzl*, ca. 1761.

²⁵¹ Ernestine LEJOUR, E. LOUSSE et L. VAN WERVEKE, « Inventaire des archives de la Chambre des Tonlieux de Bruxelles », art. cit., p. 87.

défense des intérêts du duc lors d'éventuels litiges. Simple secrétaire au départ, le procureur général a vu son champ d'action s'étendre de plus en plus dans les siècles suivants pour devenir un acteur important des institutions brabançonnaises du XVIII^e siècle, ce qui en fait un élément d'analyse particulièrement intéressant²⁵². Acteur de terrain, le Receveur Général doit suppléer aux manquements des échelons inférieurs (cours échevinales et Chambres des tonlieux) dans la surveillance de l'état des chemins²⁵³.

La consultation des archives de l'Office fiscal se révéla très fructueuse. Les nombreuses plaintes déposées par diverses personnes contre l'ingérence d'officiers subalternes (drossards, mayeurs, ...etc) ou encore contre les Chambres des tonlieux révèlent les tensions qui pouvaient exister au niveau local. Bon nombre de ces plaintes concernent l'état de ces chemins ou bien l'application de la législation qui y est rattachée. Les lignes qui suivent proposent d'étudier quelques cas représentatifs glanés dans les cartons de cette institution.

Les conflits impliquant les Chambres des tonlieux

Comme il fut vu dans la partie dédiée aux Chambres des tonlieux, ces dernières ont été, à plusieurs reprises, en conflit avec d'autres entités sur la question de l'étendue de leurs juridictions respectives. L'Office fiscal de Brabant en conserve quelques affaires.

Un conflit similaire avec ce qui a déjà été évoqué plus haut semble avoir éclaté entre les Receveurs du domaine et le Grand bailli de Nivelles. Un dossier explique qu'en septembre 1728, les « administrateurs généraux des domaines de sa majesté » (aucune Chambre des tonlieux n'est explicitement citée) ont effectué une visite des chemins, rivières et autres dans le village de Beringen, situé dans la mayeurie de Nivelles du roman pays de Brabant²⁵⁴, et a infligé des amendes à certains défaillants²⁵⁵. Cette visite impromptue est considérée par le Grand bailli comme un empiètement sur ses prérogatives : les Receveurs n'auraient aucun droit de visite dans la juridiction du roman pays de Brabant, ce droit appartenant aux cours villageoises en première instance et au Grand bailli en seconde instance si ces derniers étaient en défaut. L'ordonnance du 4 avril 1651, spécifique au roman pays de Brabant, précise effectivement que

²⁵² Voir l'inventaire en ligne publié sur Agatha : Harald DECEULAER, Paul BEHETS, *Inventaire des archives du Conseil de Brabant. Office fiscal Supplément, 1483-1794*, I 94, 2022. [En ligne]. <
https://agatha.arch.be/data/ead/BE-A0541_723346_806767>. (Consulté le 6 février 2026).

²⁵³ Article 12 de l'ordonnance du 10 juin 1628.

²⁵⁴ R. VAN UYTVEN (éd.), *De gewestelijke en lokale overheidsinstellingen in Brabant en Mechelen tot 1795*, op. cit., p. 668.

²⁵⁵ Archives de l'État à Bruxelles à Forest (dorénavant AEBF), Office fiscal de Brabant – Portefeuilles (grands numéros), Z001, 1064, *Dossier relatif à un conflit de juridiction suite à une visite effectuée par les Receveurs du domaine de sa Majesté dans le village de Beringen*, 1729.

la charge de faire publier les placards et de procéder aux visites en cas de défaut des cours locales appartient audit Grand bailli²⁵⁶. Le village de Beringen étant situé au nord de Hasselt, probablement enclavé, les Receveurs ont dû estimer que ce dernier pouvait faire partie de leur juridiction.

Un autre conflit de ce genre est conservé dans les archives de l'Office fiscal, qui se voit rendre des avis sur différentes querelles relatives aux visites. En 1791, le procureur général écrit à la Chambre des Comptes à propos d'un litige entre le Conseiller Receveur Général des domaines Baudier et le mayeur de Vilvorde²⁵⁷. Le premier aurait réclamé au second des frais pour une visite qu'il aurait effectuée dans sa juridiction à la suite de la négligence du mayeur. Dans cette affaire, le procureur général se veut conciliant : d'une part, il admet que le mayeur fut interpellé à plusieurs reprises sur l'état de certains chemins, d'autre part, il estime que les invocations législatives contenues dans l'argumentation du Conseiller Receveur Général sont erronées. Il conclut donc en conseillant à la Chambre des Comptes de payer ces frais de visite au Conseiller Receveur Général avec le trésor royal.

Ces différents conflits illustrent bien les empiètements réguliers par la Chambres des tonlieux sur les juridictions d'autres entités. L'appât du gain ne semble néanmoins pas être la seule raison qui pousse les Chambres à outrepasser leurs prérogatives : des incompréhensions législatives peuvent également contribuer à l'accumulation de tensions.

Les conflits impliquant des mayeurs négligents

Les archives de l'Office fiscal de Brabant renferment également des plaintes relatives à certains mayeurs n'exécutant pas leurs devoirs de visite. C'est le cas de Jean Jacqmotte, mayeur à Grez dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, qui semble prendre ses responsabilités avec beaucoup de légèreté.

Le 28 avril 1776, les sergents de la comtesse de Limminghe, dame de Grez, doivent faire la visite des cabarets après neuf heures du soir, en compagnie dudit mayeur. Or, ce dernier est introuvable. Les sergents décident donc de commencer les visites sans lui. Ils finissent par le trouver, en train de boire, dans un cabaret sur la place du village²⁵⁸. D'autres pièces issues de

²⁵⁶ KBR, Réserve précieuse, LP 12.408/657 E, [1651 04 04] *Par le Roy. A nostre cher & feal le grand bailly de Nivelles & roman Pays de Brabant ou son lieutenant [...]*, 4 avril 1651.

²⁵⁷ AEBF, Office fiscal de Brabant – Portefeuilles (grands numéros), Z001, 1066/1, *Brouillon d'une lettre relative à une réclamation des frais de visites par le Conseiller Receveur Général Baudier au mayeur de la ville de Vilvorde*, 19 septembre 1791.

²⁵⁸ AEBF, Office fiscal de Brabant – Portefeuilles (grands numéros), Z001, 1041/1, *Rapport de son excellence la comtesse de Limminghe relative à la visite des cabarets*, 8 juin 1776.

ce dossier dépeignent le mayeur comme un homme inactif, peu soucieux des charges qui lui incombent. Cela inclut notamment les visites de chemins.

Deux ans plus tard, à l'occasion d'un conflit ultérieur impliquant le curé du lieu et ledit mayeur, le procureur général répond à ce dernier et fait ressortir d'autres éléments aggravant le cas de l'officier. Il y est notamment expliqué que Jean Jacqmotte n'a pas effectué de visite en 1777, prétextant « qu'il n'y avoit des mauvais pas » ; que les chemins étaient partout en bon état. Le procureur général ne croit pas cette version des faits, « vu que dans les juridictions voisines, dans lesquelles on a exécuté les visites des chemins, on n'a pas manqué de trouver des mauvais pas ». Le mayeur aurait avancé d'autres excuses, telles que l'absence des échevins et du greffier. Une fois encore, le Procureur n'est pas dupe : le mayeur aurait dû se plaindre aux instances supérieures pour les y obliger. Néanmoins, les supposés absents affirment que le mayeur « qui, depuis vingt ans et plus, qu'il exerce sa charge assez mal, il ne leurs a encore payé aucun denier pour la visite desdits chemins etc ». L'incident du cabaret, qui se serait produit plus d'une fois, serait une calomnie selon le mayeur. Connaissant sa réputation, le procureur général conclut : « les relations des sergents en feront foy, si on les exige, demander une grâce à un supérieur pour croire un mensonge, c'est une chose inouïe »²⁵⁹.

Cette affaire est intéressante à plusieurs égards. En premier lieu, elle confirme l'existence de certains officiers négligents qui s'inquiètent peu des charges qui leur incombent. Cela renforce également l'idée négative que les instances supérieures peuvent avoir des officiers locaux subalternes. Ensuite, par rapport à l'objet de ce mémoire, ce cas indique que les visites n'étaient pas systématiquement effectuées chaque année, et ce pour diverses raisons. Cela expliquerait en partie l'absence de rapports pour certaines années dans les greffes scabinaux. Il n'y a effectivement aucun rapport de visite pour l'année 1777 dans ceux du village de Grez. Néanmoins, les rapports sont plus nombreux à partir de l'année 1779 et sont effectués presque tous les ans²⁶⁰. Deux choses peuvent expliquer cette relance de visites : les remontrances du procureur général à l'égard de Jean Jacqmotte ou bien la nomination d'un

²⁵⁹ AEBF, Office fiscal de Brabant – Portefeuilles (grands numéros), Z001, 1065, *Réponse sur la lettre écrite le 8 janvier 1778 par le sieur Jean Jacqmotte mayeur de Grez à monsieur le Conseiller et procureur général de Brabant*, ca. 1778.

²⁶⁰ Des rapports existent pour les années 1779, 1780, 1781, 1782, 1784, 1786, 1787, 1788, 1789, 1790 et 1795. AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D030.

nouveau mayeur, ce qui est d'ailleurs le cas puisque Joseph du Houx le remplace à partir de 1782²⁶¹.

Pour certains cas, la faute n'est pas à rejeter sur un mayeur, mais bien sur des échevins. Le 30 décembre 1776, l'architecte de la cour Laurent-Benoît Dewez (1731-1812) écrit au procureur général Limpens pour se plaindre de l'état de la dernière section du chemin menant à la chaussée Vilvoorde-Malines. Bien qu'il ait fait réparer la partie de chemin contiguë à ses terres à Eppegem²⁶², il semblerait, d'après le mayeur du lieu, que les échevins se refusent à entreprendre des actions punitives, en raison du fait que les terres concernées appartiennent à des relations, voire à eux-mêmes. Dewez use donc de son statut pour convaincre le procureur général, qui ordonne aux échevins le 8 mars 1777 d'effectuer leur devoir²⁶³.

Les plaintes en contexte limitrophe : les bureaux de perceptions

D'un point de vue économique, le mauvais entretien des chemins pouvait également nuire à la perception des droits d'entrée et de sortie dans les zones limitrophes. C'est ce qu'illustre une affaire portée au procureur général en 1770. Un chemin menant au bureau de perception du village de Veerle, dans la province d'Anvers, est mal entretenu. Par conséquent, « les charretiers et voituriers étaient obligés de s'éloigner du comptoir, circonstance dont ils profitaient pour frauder les droits de Sa Majesté, ce qu'ils faisaient avec d'autant plus de succès qu'en suivant l'unique route qui était praticable, ils s'approchaient du pays de Liège où ils étaient à l'abri de toute poursuite que l'on eut pu faire à leur charge ».

Le procureur général se rendit donc personnellement sur place, en compagnie du receveur dudit bureau, afin de constater l'état du chemin, qui s'avère impraticable du fait du grand nombre d'ornières qui s'y trouvent et de son étroitesse à certains endroits. Suivant la procédure, le mayeur et les échevins du lieu sont appelés. Ces derniers prétextent que ce chemin n'avait jamais été considéré comme public. Or, selon les ordonnances, tout chemin conduisant

²⁶¹ Voir la liste des mayeurs et bourgmestres de Grez dans l'ouvrage d'histoire locale : Georges DE HOSTÉ, *Grez, notre village (Glanes d'histoire et de folklore)*, s.l., Grand serment royal des arbalétriers de Saint-Georges de Grez-Doiceau, s.d., pp. 239-241. Cette liste mentionne un certain « Nicolas du Houx » qui devient mayeur en 1783. Or, les greffes scabinaux indiquent Joseph du Houx comme mayeur dès l'année 1782.

²⁶² Il possédait le château *Het Steen* à Elewijt qu'il avait acheté en 1773. Roger DENEFF, Jo WIJNANT, *Kasteel Het Steen en aanhorigheden*, Onroerend Erfgoed. [En ligne]. <<https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/40991>>. (Consulté le 10 avril 2026).

²⁶³ AEBF, Office fiscal de Brabant – Portefeuilles (grands numéros), Z001, 1065, *Mémoire pour monsieur le Conseiller et procureur général Limpens par Laurent-Benoît Dewez*, 10 décembre 1776. Il est possible que le procureur général ait sciemment attendu mars pour ordonner cette réparation. En effet, raccommoder les chemins durant la période humide s'avérait compliqué et peu pérenne.

d'un village à un autre est public et doit être de seize pieds²⁶⁴. Une visite ou *beleyde* est donc effectuée et un rapport est dressé. Bien que la loi prévoie que le coût de ces opérations soit reporté sur les défaillants, à savoir la cour locale, le procureur général semble avoir fait grâce de ces sommes, au vu du malentendu relatif au statut du chemin et de la situation financière du mayeur, « sa fortune étant celle qu'il est absolument hors d'état de pouvoir payer la moindre chose, selon les différents rapports qui m'ont été faits »²⁶⁵.

Certains chemins sont donc soumis à une surveillance plus accrue de la part des différents serviteurs de l'État, et ce notamment lorsque le mauvais entretien d'un chemin induit une perte de revenus pour le trésor royal. D'autres affaires similaires relayées par le Conseil des finances sont conservées dans les archives de l'Office fiscal de Brabant²⁶⁶. En contexte limitrophe, les chemins semblent être un facteur d'attraction des voituriers qui préfèrent transiter par des voies en bon état. Un pays a donc tout intérêt à bien entretenir son réseau viaire à proximité des frontières, du moins ceux passant par les bureaux de perception, afin de drainer le flux de manière à engranger un maximum de bénéfices.

Toujours en contexte limitrophe, les archives de l'Office fiscal incluent également des cas très spécifiques sur la gestion des chemins situés à cheval sur une frontière. En 1775, un chemin mitoyen partagé entre les Provinces-Unies et les Pays-Bas autrichiens semble être l'objet d'une réparation partagée : ledit chemin est en effet indispensable au transport de houille (*cf.* fig. 10). Des charrettes, pionniers²⁶⁷ et matériaux sont donc fournis par les villages des deux côtés de la frontière²⁶⁸. Il n'est pas certain que tous les chemins suivant les frontières aient été l'objet de pareils partages. Dans ce cas-ci, il y a un enjeu économique bénéfique aux deux localités. Il est probable que dans d'autres cas, des phénomènes de compétition aient freiné le

²⁶⁴ Cf. tableau *supra*.

²⁶⁵ AEBF, Office fiscal de Brabant – Portefeuilles (grands numéros), Z001, 1065, *Dossier relatif à la visite d'un chemin menant au bureau de perception de Veerle*, 1770.

²⁶⁶ Par exemple, en 1773, les officiers percepteurs principaux de Herve se plaignent du mauvais état général des chemins aux alentours des bureaux de Bronzem et Soppelberg. Ils précisent que de nombreux voituriers préfèrent passer par le pays de Juliers, dont les routes ont été bonifiées. AEBF, Office fiscal de Brabant – Portefeuilles (grands numéros), Z001, 1065, *Extrait d'une lettre des officiers principaux des droits d'entrée et sortie de Sa Majesté à Herve*, 22 septembre 1773.

²⁶⁷ « Travailleur dont on se sert dans une armée pour applanir les chemins, et pour remuer la terre dans les différentes occasions ». Dictionnaire de l'Académie française (4^e édition, 1762). [En ligne]. <[pionnier | Dictionnaire de l'Académie française | 4e édition](#)>. Dans ce cas-ci, il paraît plus probable que le terme soit employé pour désigner des paysans, et non des soldats.

²⁶⁸ AEBF, Office fiscal de Brabant – Portefeuilles (grands numéros), Z001, 1065, *Lettre adressée au procureur général de Limpens relatif à la réparation du chemin appelé Trebeck*, 10 mai 1775.

bon entretien de certains chemins à l'instar de ce qui fut observé par Dan Bogart pour l'implantation des *turnpikes* sur les chaussées en Angleterre²⁶⁹.



Figure 10 : Extrait de la carte de Ferraris (1777), découpage n° 209. Le chemin en question conduit d'Amstenraedt au hameau de Rompen.

Conclusion

Réceptacle de nombreuses plaintes et autres affaires relatives à la gestion des chemins, les archives du procureur général se révèlent particulièrement riches pour cet objet. Elles constituent des témoignages des éventuels écarts entre la réalité théorique que l'historien ne peut extraire des ordonnances et la réalité du terrain, qui s'avère remplie d'exceptions, de malentendus et d'autres éléments qui viennent préciser les modalités d'application ou de non-application de la loi. À cet égard, les sources sont loin de refléter parfaitement les législations qui sont produites au XVII^e siècle. Bien que les cours locales soient au courant des ordonnances, les visites ne sont pas effectuées systématiquement et les Chambres des tonlieux ne semblent pas suppléer à ce manquement, préférant effectuer des visites générales ponctuelles, parfois à la surprise des cours locales et de manière illégale. En outre, les cours échevinales sont beaucoup plus conciliantes en termes de sanctions financières que ne le préconise la législation et ont adopté un système à deux vitesses : d'abord un avertissement (ordonnance) et ensuite une amende. Si l'infraction est estimée trop importante, des amendes peuvent être directement infligées. Enfin, le procureur général joue le rôle de superviseur et de médiateur qui vient régler les conflits et procède à des inspections sur le terrain quand le besoin s'en fait sentir, notamment lorsque des enjeux financiers sont présents. C'est pour cela que la législation étudiée au chapitre

²⁶⁹ Cf. *supra*.

précédent ne doit pas être prise au mot et semble constituer davantage un cadre juridique duquel les différents acteurs semblent plus ou moins s'éloigner selon leurs intérêts.

Les chemins se révèlent être un objet de tension entre les juridictions intermédiaires telles que les Chambres des tonlieux et les cours locales qui doivent parfois composer avec un mayeur négligent. L'appât du gain issu de ces visites peut en partie expliquer ces conflits. Ces problèmes peuvent conduire au délaissement de l'entretien de certains chemins qui, s'ils se révèlent stratégiques, comme dans les espaces limitrophes, a pour effet diverses conséquences qui peuvent être économiques ou bien qui nuisent au bon fonctionnement intérieur du duché. Si des problèmes ne sont pas résolus au niveau local, l'Office fiscal de Brabant est invoqué afin de constater les infractions et ainsi tenter de remédier à la situation. Acteur de terrain, le procureur général se déplace en personne sur les lieux si cela s'avère nécessaire. Au vu des sources consultées, ce dernier semble adopter une attitude tantôt conciliante, tantôt ferme, selon les rapports qu'il reçoit des différents acteurs subalternes.

Effectuées en première ligne par les cours échevinales locales, les visites judiciaires et oculaires renseignent annuellement sur la réalité matérielle des chemins, selon les ordonnances qui y sont relatives. Tout en devant faire avec les contraintes liées au patrimoine financier des villageois, ces visites constituent des sources de revenus pour les différents acteurs qui y participent (mayeur, échevins, greffier, sergent) bien que dans certains cas, des négligences aient été recensées (visites non effectuées, absence de rémunération des échevins). Suivant une forme rédactionnelle plus ou moins répandue de manière uniforme dans le duché, ces documents témoignent de l'activité des cours locales dans les villages brabançons. À cet égard, des fluctuations dans le temps s'observent. Le chapitre suivant propose d'explorer différentes hypothèses pouvant expliquer ce phénomène dans le cadre de la gestion des chemins au niveau local.

Chapitre 4 - Sur le terrain : l'évolution de la gestion des chemins ruraux au XVIII^e

Introduction

Ce dernier chapitre tente de distinguer une évolution chronologique de la gestion des chemins par les communautés locales en se basant sur les rapports de visites trouvés dans les greffes scabinaux de différents villages brabançons. Grâce au caractère sériel de ce type de document, une analyse quantitative peut être envisagée.

Le chapitre se divise en deux parties : la première section consiste à analyser l'activité des échevinages locaux en rapportant la présence ou non de rapports de visites dans les archives selon l'année. Ensuite, il sera procédé à une étude de cas : celle des visites effectuées à Thorembais-les-béguines, village dont une portion du territoire est traversée par la chaussée reliant Namur à Louvain. Les résultats de ces deux parties permettront d'enrichir la réflexion relative aux conséquences de l'arrivée des grandes chaussées sur le réseau routier secondaire.

La gestion des chemins brabançons par les communautés rurales : étude quantitative

Malgré la consultation des archives des Chambres des tonlieux ainsi que de l'Office fiscal, il semble que les greffes scabinaux demeurent un choix préférable pour analyser les visites effectuées par les échevins. En effet, les archives de l'Office fiscal de Brabant ne contiennent que quelques rapports de visite épars, malgré les obligations de l'ordonnance de 1628 qui stipule la communication des résultats des visites aux instances supérieures²⁷⁰. Quant aux visites effectuées par les Chambres des tonlieux, elles ne sont que trop générales et aléatoires. En outre, ce travail entend analyser la gestion des chemins par les pouvoirs locaux, à savoir au niveau des cours échevinales et des habitants brabançons. Si l'étude des organes provinciaux était nécessaire en raison de leur rôle indubitable dans cette question, c'est l'évolution de la gestion des chemins par les acteurs situés en première ligne et à la base de la pyramide hiérarchique qui est analysée ici.

Or, se fonder sur des archives issues des greffes scabinaux n'est pas sans poser quelques problèmes. Leur nature locale et leurs conditions de conservation assez aléatoires ont pu mener à des pertes et, ce faisant, nuisent à la fiabilité d'une étude quantitative. En outre, tous les villages ne sont pas égaux en termes d'exhaustivité archivistique. Néanmoins, la présence quasi systématique de rapports de visites - pour une ou plusieurs années - dans les fonds d'archives

²⁷⁰ Ordonnance du 10 juin 1628, articles 16 et 17.

produits par les greffes scabinaux pousse l'historien·ne à tenter cet exercice. De plus, la prise en compte d'un nombre suffisant de localités analysées peut réduire la marge d'erreur. Pour ce faire, un échantillon d'une vingtaine de villages dont les rapports de visite ont été conservés a été étudié²⁷¹. Ces villages se situent pour la plupart dans le sud du Brabant : dans le Brabant wallon et autour des villes de Bruxelles et de Louvain. C'est donc le cœur du Brabant qui est ici majoritairement pris en compte. Le nord du duché et notamment le marquisat d'Anvers est, par conséquent, absent de cette analyse. Ce choix peut s'expliquer par des facilités de recherche, des fonds plus riches et une présence accrue de chaussées dans cet espace, ce qui permet d'analyser les relations entre chemins ruraux et ces dernières.

La méthode

L'étude quantitative qui suit est très simple : un tableau a été dressé avec, d'une part, le nom de la localité et, d'autre part, les années. Pour chaque rapport de visite constaté dans les greffes scabinaux d'un village, une valeur a été retenue à l'année correspondante. Un total a ensuite été effectué pour chaque année (de 1700 à 1795). Au final, un graphique à aires a été généré avec ces données. Ce dernier illustre le nombre total de villages dans lesquels au moins un rapport de visite a été recensé lors du dépouillage des archives. Ces données constituent un indice d'activité de raccommodage des chemins ruraux au XVIII^e siècle.

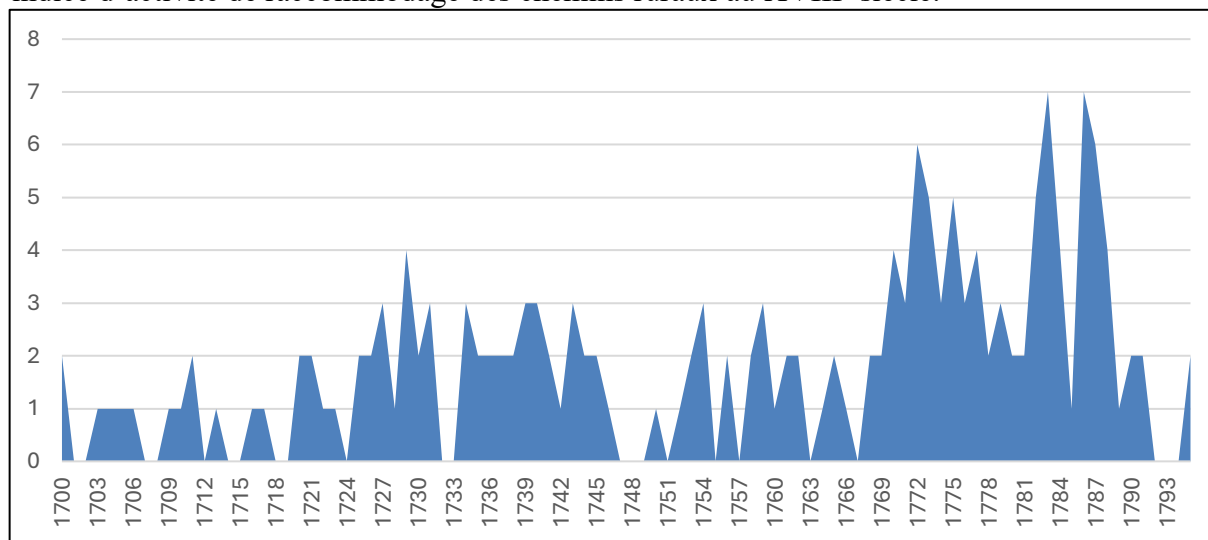


Figure 11 : Évolution chronologique du nombre de villages dans lesquels au moins un rapport de visite de chemins a été trouvé.

²⁷¹ Il s'agit des villages d'Archennes, Grez, Limal et Limelette, Tourinnes-les-ourdon, Thorembais-saint-Trond, Thorembais-les-Béguines, Glatigny, Lasnes, Chapelle-saint-Laurent, Hastière, Chapelle-saint-Lambert, Sint-Martens-Bodeghem, Beersel, Kortenaken, Goetsenhoeven, Lathuy, Walhain (et dépendances), Glabais et Houtain-le-Mont. Des données issues des greffes scabinaux de Dion-le-Mont, Chastres-Villeroux-Blanmont, Bertem et Sint-Pieters-Rode ont également été incluses dans la base de données, mais n'ont pas fait l'objet d'une consultation en salle de lecture étant donné que les inventaires précisaient les dates de visites.

Résultats et interprétations

Malgré le caractère très rudimentaire de ces sources, des tendances générales s'observent. Des interprétations précises à l'an près semblent tout à fait hors d'atteinte. Néanmoins, cela semble tout à fait plausible à l'échelle séculaire.

Le siècle débute timidement avec une activité plutôt faible de 1700 à 1719. Par la suite, les visites semblent plus nombreuses et continues jusqu'en 1746 environ. Aucune visite pour les années 1747-1749 n'a été recensée. Les visites reprennent jusqu'en 1770 environ pour ensuite augmenter de manière significative jusqu'à la fin des années 1780, avec un pic pour l'année 1786. Enfin, les années 1790 sont caractérisées par une activité fortement réduite.

La première tentative d'interprétation qui vient à l'esprit face à ce déséquilibre est celle d'une perte plus importante des archives issues de la première moitié du XVIII^e siècle dans l'hypothèse où ces dernières ont été produites de manière régulière dans chaque cour locale. Cela semble assez improbable et, de manière générale, assez difficile à vérifier. En outre, il existe un nombre assez conséquent de rapports de visites conservés pour la seconde moitié du XVII^e siècle (bien qu'il n'ait pas été précisément quantifié ici). Il semble donc que ce soit bien l'absence de production initiale qui transparaît dans le graphique, et non le signe de pertes plus importantes des archives produites dans la première moitié du XVIII^e siècle, et ce, malgré les différentes guerres qui déchirèrent les Pays-Bas du sud. Cette première hypothèse peut donc être écartée.

Le contexte politique peut également expliquer ce déséquilibre de production. Tout d'abord, les guerres qui déstabilisèrent le pays et ses campagnes (guerre de succession d'Espagne, guerre de succession d'Autriche, guerres révolutionnaires) peuvent avoir entraîné diverses conséquences sur la fréquence d'inspection et de réparation des routes par les autorités locales. D'une part, les chemins étant des axes capitaux pour le transport des armées, il est plausible que le pouvoir central ait accentué la pression durant les périodes de guerre afin d'entretenir au mieux les chemins, complémentaires aux chaussées. D'autre part, les guerres possèdent leurs malheurs et, bien souvent, les villages deviennent les proies de réquisitions, pillages et massacres. En plus d'être la source potentielle de destruction d'archives locales, la guerre perturbe la vie rurale et l'entretien des chemins et/ou la rédaction de rapports devient probablement le cadet des soucis des paysans²⁷². À cet égard, les conséquences des guerres de

²⁷² Les guerres de Louis XIV dans la seconde moitié du XVII^e siècle ont été particulièrement violentes pour les villages, qui subissaient des politiques de terre brûlées : « Semer l'effroi dans la population était, croyait-on, l'arme absolue et radicale d'intimidation de leurs souverains et princes. Il y eut quelques

succession d'Espagne (1701-1713) et d'Autriche (1740-1748) semblent transparaître dans le graphique. La période 1700-1719 présente une activité d'entretien des chemins plutôt pauvre (après la guerre, le régime de Charles VI et de son ministre plénipotentiaire, le marquis de Prié est assez impopulaire ; ce qui mena à des insurrections en 1716, 1718 et 1719), de même que la période 1746-1751 (la guerre atteint le Brabant en 1746 et une partie des Pays-Bas est occupée par les Français)²⁷³ ainsi que la période 1789-1795, également fort troublée politiquement. Les périodes d'instabilité politique semblent donc, pour le moment, être un élément de réponse assez sérieux. À cela, il faut ajouter le renforcement de l'autorité centrale dans la seconde moitié du XVIII^e siècle accompagné de l'extension des tâches et responsabilités scabinales, bien que leurs compétences judiciaires se voient limitées²⁷⁴.

Ensuite, les Pays-Bas autrichiens bénéficient d'un développement économique assez important dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, à partir de 1759 environ, où les volumes de marchandises transportés augmentent. En outre, les centres économiques se déplacent d'Anvers à Bruxelles et à Louvain, où le trafic routier augmente ainsi que la production céréalière. Cet aspect peut également expliquer une activité d'entretien des chemins plus importante dans la seconde moitié du XVIII^e siècle : les routes sont plus souvent endommagées et doivent donc être réparées plus souvent²⁷⁵. Les cours locales peuvent également avoir été les cibles d'une pression accrue de la part du gouvernement central et/ou provincial afin de tenir les chemins en bon état au cours de cette période de prospérité économique importante (à laquelle les chaussées ont probablement contribué). En revanche, la première moitié du XVIII^e siècle voit le transport de marchandises entre la ville et la campagne diminuer. Cela est dû à la baisse des populations urbaines et, par conséquent, à une demande moins forte des marchés citadins²⁷⁶. En plus de mettre les paysans dans une situation financière délicate, un trafic commercial ville-campagne moins important peut expliquer une baisse de l'activité d'entretien des chemins. L'économie et les transports semblent donc aussi jouer un rôle non négligeable dans le raccommodage des

Oradour ». Hervé HASQUIN, *Louis XIV face à l'Europe du Nord. L'absolutisme vaincu par les libertés.*, Bruxelles, Racine, 2005, p. 145 (Les racines de l'Histoire).

²⁷³ Jan ROEGIERS, « Politique et Religion », dans *Histoire du Brabant : du duché à nos jours*, Zwolle, Waanders, 2004, p. 464.

²⁷⁴ *Ibid.*

²⁷⁵ Cf. *supra* avec l'exemple du mayeur de Grez n'ayant pas produit de rapport, estimant que les chemins étaient partout en bon état. AEBF, Office fiscal de Brabant – Portefeuilles (grands numéros), Z001, 1065, *Réponse sur la lettre écrite le 8 janvier 1778 par le sieur Jean Jacqmot mayeur de Grez à monsieur le Conseiller et procureur général de Brabant*, ca. 1778.

²⁷⁶ Bruno BLONDÉ, « At the cradle of the transport revolution? », *art. cit.*, pp. 95-102.

routes et peuvent constituer un élément de réponse relatif à la production de rapports de visite de chemins par les cours scabinales.

Le climat constitue une autre piste qui peut expliquer en partie les irrégularités des visites effectuées. Une saison particulièrement humide pouvait décourager les autorités locales à effectuer les visites et/ou entamer des réparations. C'est ce que montre H. Thimister, mayeur d'Alstorff, qui écrit au procureur général de Brabant en 1773 à la suite de remontrances qui lui ont été faites quant au mauvais état des chemins dans son ressort. Dans sa lettre, il avoue « qu'en 1770 et 1771, les chemins ont été très mauvais à cause de les (*sic*) pluies continuelles, par lesquelles il a été impossible de les réparer duement ; mais comme l'année passée, la saison a été très favorable, je m'ai donné toute la peine pour une due réparation [...] ». Il poursuit en argumentant que « les chemins d'Alstorff et autres du voisinage ne sont pas des chaussées, et ne peuvent pas, par conséquent, toujours résister à un hyver pluvieux »²⁷⁷. Suivant cet exemple, le climat a donc un impact assez direct sur l'état des chemins et, par extension, sur la fréquence d'inspection et de réparation par les autorités locales.

La paléoclimatologie est un travail complexe qui nécessite la collaboration de plusieurs acteurs issus de disciplines diverses telles que des climatologues, des géographes, des géologues ou encore des historien·nes. Sous-catégorie de l'histoire environnementale, l'histoire du climat est née dans les années 1960 aux États-Unis et n'a pas cessé de se développer jusqu'à aujourd'hui, notamment « grâce » aux défis climatiques auxquels l'Humain doit faire face. Les historien·nes actuel·les voient dans le climat un acteur majeur dans l'histoire humaine et des modèles paléo-climatologiques ont été mis en place²⁷⁸. Dans ce cas-ci, les chemins sont des vecteurs importants de communication aux yeux des sociétés humaines : ils permettent le transport de troupes, de marchandises, de nourriture, d'idées et autres. Un changement brutal de climat peut donc avoir des conséquences assez néfastes. Pour rappel, les villes puisent leurs ressources dans les campagnes environnantes via les chemins qui s'enfoncent dans les terres. Le développement initial des chaussées, dont le foyer se situait dans les villes, permettait notamment de s'affranchir de cette vulnérabilité liée aux anciens grands chemins qui étaient susceptibles d'être transformés en borbier lors d'une saison très humide.

²⁷⁷ AEBF, Office fiscal de Brabant – Portefeuilles (grands numéros), Z001, 1065, *Lettre du mayeur d'Alstorff au procureur général de Brabant relative à l'état des chemins dans la juridiction d'Alstorff*, 29 janvier 1773.

²⁷⁸ Christian PFISTER et Heinz WANNER, *Climat et société en Europe. Les mille dernières années*, Neuchâtel, Editions Livreo-Alphil, 2025, pp. 24-25 (La république des idées).

La collaboration entre historien·nes et climatologues a donné lieu à l'édification de plusieurs modèles. Un ouvrage initialement paru en 2021 présente les grandes tendances climatologiques de l'Europe sur les mille dernières années à partir de sources narratives et matérielles mais également d'une multitude de *proxies* environnementaux²⁷⁹. Grâce à cela, il est possible de dresser l'évolution théorique des températures de manière plus ou moins précise, à l'année près. Le XVIII^e siècle est considéré comme une période caractérisée par des températures assez froides par rapport aux normales saisonnières. Quatre années très froides sont connues : 1709, 1740, 1784 et 1789²⁸⁰. Durant ces périodes de froid intense, les témoignages contemporains indiquent que l'écorce des arbres éclatait sous l'effet du gel et les grands cours d'eau étaient pris par la glace, interrompant le trafic fluvial. Ces phénomènes météorologiques ont entraîné des conséquences démographiques assez dramatiques : Emmanuel Le Roy Ladurie estime à 600 000 le nombre de décès provoqués en France par l'hiver de 1709²⁸¹. D'une certaine manière, les chemins de terre peuvent être considérés comme « protégés » par le gel. Or, à l'arrivée du printemps, une hausse soudaine de la température pourrait provoquer le dégel des chemins dont la terre humide se transforme alors en boue. Au contraire, si le gel se maintient, le raccommodage des chemins peut être difficile ou retardé.

²⁷⁹ Christian PFISTER et Heinz WANNER, *Climat et société en Europe. Les mille dernières années*, op. cit. Les *proxies* sont des données indirectes extraites des « archives » de la nature (sédiments marins, dendrochronologie, datation au radiocarbone, stalagmites, carottes de glace, etc).

²⁸⁰ L'hiver de 1709 est aujourd'hui expliqué par un Réchauffement Stratosphérique Soudain (RSS) qui consiste, comme son nom l'indique, en un réchauffement rapide de la stratosphère combiné à un refroidissement de la couche inférieure, la troposphère, provoquant l'arrivée d'une masse d'air glaciale. *Ibid.*, pp. 208-209.

²⁸¹ *Ibid.*, pp. 305-306.

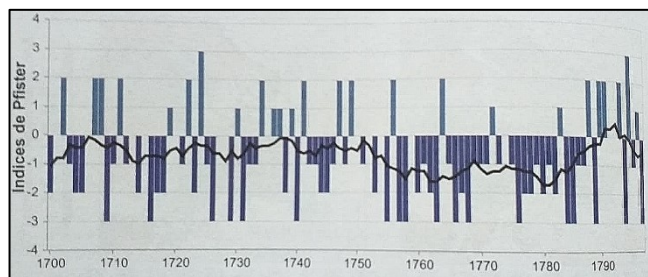


Figure 12 : estimation des températures hivernales annuelles pour le XVIII^e siècle.

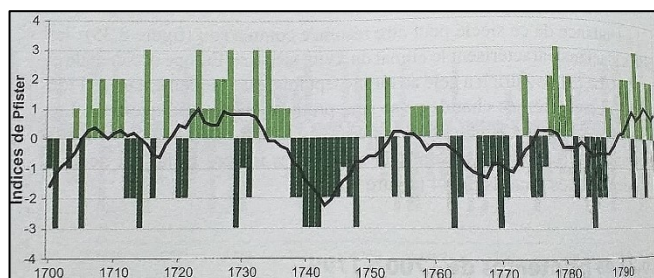


Figure 13 : estimation des températures printanières annuelles pour le XVIII^e siècle.

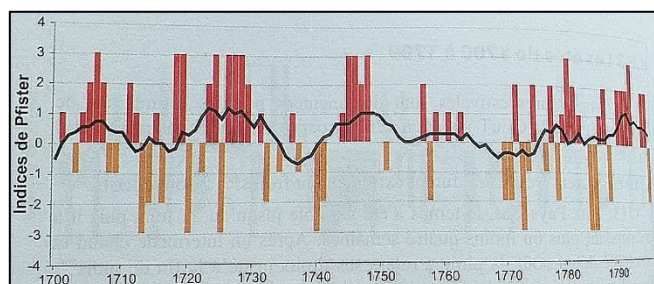


Figure 14 : estimation des températures estivales annuelles pour le XVIII^e siècle.

Les trois tableaux ci-dessus indiquent les variations de températures pour les hivers, les printemps et les étés du XVIII^e siècle²⁸². De manière générale, les hivers rudes semblent avoir été plus fréquents dans la seconde moitié du siècle, principalement durant la période 1750-1785. Concernant les températures printanières, elles semblent avoir été particulièrement basses pour les années 1738-1748, 1767-1771, 1784-1787 et particulièrement chaudes pour les années 1722-1737. Ces éléments peuvent apporter des indices quant au climat qui régnait en telle année en Europe. Les précipitations, quant à elles, n'ont pas de tendance claire, étant un phénomène très aléatoire dans l'espace et le temps²⁸³.

Pour rappel, les inspections et réparations s'effectuaient généralement de mai à juin, et parfois durant l'été²⁸⁴. Dans quelle mesure un printemps froid ou chaud a-t-il pu influencer sur la fréquence de ces activités ? Aucune causalité claire ne peut être établie à partir des seuls indices

²⁸² Tableaux issus de : *Ibid.*, pp. 310, 312, 314.

²⁸³ *Ibid.*, pp. 210-211.

²⁸⁴ Cf. *supra*.

de température. Il y a néanmoins quelques corrélations observables pour les périodes printanières des deuxième et dernier quarts du siècle où les températures plus élevées correspondent à une plus haute activité d'inspection. Des hivers froids, caractérisant le siècle, suivis par un dégel rapide, dû à des températures printanières plus élevées que la normale, peuvent avoir eu un effet négatif sur l'état des chemins. Cela demeure une hypothèse. Si le climat a eu un impact certain sur la condition des routes, il ne peut être ici clairement mis en lien avec ce graphique.

Enfin, il est intéressant de poser la question d'une possible influence du développement « autoroutier » de l'époque sur la fréquence d'entretien des chemins locaux. Pour rappel, le début du XVIII^e siècle est marqué par un *boom* de construction routière entrepris par les autorités centrales puis continué par les autorités régionales et locales. Cette phase est caractérisée par un « égoïsme » issu de ces dernières qui construisent des routes en fonction de leurs intérêts, sans concertation à un niveau national²⁸⁵. À cela, le gouvernement vient mettre un frein à partir des années 1760. Dans un contexte financier compliqué, l'État met en place un cadre institutionnel chargé de contrôler les finances des États, châtellenies, villes. Par conséquent, les sommes attribuées à l'entretien des ouvrages publics diminuent, ce qui ralentit le développement routier²⁸⁶.

Or, si le développement des chaussées ralentit dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la fréquence d'entretien des chemins, elle, semble augmenter. La mise en place de la Jointe des administrations et des affaires de subsides le 13 octobre 1764 peut probablement constituer un élément de réponse. Chargée de « pourvoir aux irrégularités et abus de l'économie publique », la Jointe peut avoir poussé les autorités locales à plus de régularité dans la tenue de leurs comptes et par conséquent, à produire des rapports de visite plus régulièrement²⁸⁷. En outre, la Jointe procédaient à des inspections afin de détecter des abus, de veiller à la bonne répartition des charges publiques, de contrôler l'état des dépenses mais également de stimuler l'entretien des ouvrages d'art et les travaux publics²⁸⁸. De plus, un contrôle accru peut également signifier

²⁸⁵ Léopold GÉNICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, op. cit., pp. 14-18.

²⁸⁶ F. ALEXANDRIEN, « 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 », art. cit., p. 4. En 1764 est créée la Jointe des administrations et des affaires de subsides qui assure le contrôle des caisses provinciales et urbaines. En outre, elle est chargée de ratifier les demandes de construction des chaussées.

²⁸⁷ *Décret du comte de Cobenzl qui institue la jointe des administrations et des affaires des subsides*, 13 octobre 1764, dans Louis-Prosper GACHARD, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas autrichiens. Troisième Série: 1700-1794*, op. cit., vol. 9, 152-153.

²⁸⁸ R. VAN UYTVEN (éd.), *De gewestelijke en lokale overheidsinstellingen in Brabant en Mechelen tot 1795*, op. cit., pp. 719-730.

l'imposition de restrictions budgétaires aux États, villes et autres entités locales. À cet égard, les revenus engendrés par les amendes issues des visites de chemins peuvent avoir constitué un apport pécunier compensateur, poussant les cours locales à effectuer davantage de visites. Bien qu'ayant eu un effet généralement perçu comme bénéfique par l'historiographie, le rôle de la jointe ne doit cependant pas être désignée comme la seule cause d'un redressement financier d'une entité : la conjoncture économique plutôt favorable dans la seconde moitié du XVIII^e siècle est également à prendre en jeu²⁸⁹. Le 9 décembre 1786, la Jointe des administrations et des affaires de subsides est supprimée par Joseph II et ses compétences, dorénavant réduites, sont transférées à la chambre des comptes²⁹⁰.

Bilan

En résumé, il existe plusieurs hypothèses qui peuvent expliquer ce déséquilibre des rapports de visite des chemins conservés dans les greffes scabinaux. Il ne s'agit pas ici d'en choisir une qui présenterait le plus de vraisemblance mais de comprendre comment la combinaison de ces différents facteurs expliquent que davantage de rapports de visite des chemins sont présents pour des périodes précises, et notamment pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle. Il en ressort que les contextes politiques, institutionnels et économiques sont liés et ont influencé la gestion des chemins ruraux brabançons. La première moitié du XVIII^e siècle est marquée par des troubles politiques qui sapent l'autorité centrale : la guerre de succession d'Espagne et les troubles intérieurs qui suivent mettent à mal le contrôle des cours locales qui délaissent l'entretien des chemins ou bien la tenue de leurs documents comptables prouvant qu'ils ont bien effectué leurs visites réglementaires. La période est également caractérisée par un faible transport de biens entre les villes et les campagnes. Les marchés urbains, qui subissent la diminution démographique des villes, constituent une faible demande²⁹¹. Ensuite, les quelques années précédant la guerre de succession d'Autriche sont marquées par un regain d'activité à cet égard. En plus de la publication de l'ordonnance du 8 février 1734 qui dénonce les abus et rappelle les obligations des mayeurs en matière de visite des chemins²⁹², les besoins

²⁸⁹ Pour les finances de Charleroi, Hervé Hasquin a nuancé le rôle bénéfique de l'action de la Jointe des administrations et des affaires de subsides. Hervé HASQUIN, « La jointe des administrations et des affaires de subsides et les finances communales de Charleroi », *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, vol. 44, n° 4, 1966, pp. 1177-1186.

²⁹⁰ Elle sera brièvement réhabilitée de 1791 à 1794 sous la dénomination « Jointe des administrations ». R. VAN UYTVEN (éd.), *De gewestelijke en lokale overheidsinstellingen in Brabant en Mechelen tot 1795*, op. cit., pp. 719-730. ; Michel BAELDE, « Le contrôle des finances locales par le pouvoir central au XVIII^e siècle », *Crédit communal de Belgique*, vol. 76, 1966, pp. 65-73.

²⁹¹ Bruno BLONDÉ, « At the cradle of the transport revolution? », *art. cit.*, p. 100.

²⁹² Cf. *supra*.

logistiques en temps de guerre peuvent avoir favorisé ce phénomène, d'autant plus qu'il s'estompe dès 1746, date à laquelle le front arrive au Brabant²⁹³. L'activité reprend doucement avant de décoller dans la fin des années 1760 jusqu'au début des années 1790. Les facteurs sont ici davantage économiques et institutionnels : le contexte marchand est favorable et les flux de transport augmentent dès 1759, la production céréalière augmente, notamment autour de la ville de Louvain et Bruxelles, qui en deviennent le centre. Si les chaussées sont davantage bénéfiques au transport de denrées de luxe, les chemins secondaires doivent supporter un trafic accru des populations campagnardes qui viennent vendre leurs grains dans les marchés urbains, tous n'ayant pas les moyens de payer les frais de barrières qui se révèlent coûteux²⁹⁴. À cela, il faut ajouter l'hypothèse d'un climat printanier plus humide dans la seconde moitié du XVIII^e siècle qui fragilise les chemins de terre. Enfin, la mise en place d'un contrôle comptable accru des autorités centrales via la Jointe des administrations et des affaires de subsides, dès 1764, peut également avoir influencé les cours locales à davantage de régularité dans la rédaction des rapports de visite des chemins ou bien simplement dans le respect des ordonnances relatives à cet objet.

Un village traversé par la chaussée Namur-Louvain : une étude de cas

Afin de mieux comprendre les évolutions des anciens chemins induites par les grandes chaussées, cette partie se consacre à l'étude des rapports de visite pour une localité précise, à savoir celle de Thorembais-les-béguines mais également à l'analyse cartographique des environs. Ce village présente la particularité d'être partiellement traversé par la grande chaussée reliant Louvain à Namur (précisément à Thorembizoul). Bien sûr, il n'est pas le seul dans ce cas à l'échelle du duché de Brabant. Néanmoins, ses greffes scabinaux renferment des rapports de visite pour onze années pour la fin du XVII^e siècle et pour tout le XVIII^e siècle (1661, 1679, 1698, 1710, 1713, 1729, 1740, 1753, 1759, 1776, 1786)²⁹⁵. Cette admirable régularité est assez rare et permet de dresser une évolution ciblée sur un village en particulier.

²⁹³ Raymond VAN UYTVEN *et al.*, *Histoire du Brabant*, *op. cit.*, p. 464.

²⁹⁴ Bruno BLONDÉ, « At the cradle of the transport revolution? », *art. cit.*, p. 102. ; Erik BUYST, Stefan DERCON et Bjorn VAN CAMPENHOUT, « Road Expansion and Market Integration in the Austrian Low Countries during the Second Half of the 18th Century », *art. cit.*

²⁹⁵ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D042, 6482, *Visites des chemins et visites judiciaires*, 1661-1796.

Le contexte historique et géographique

Le village de Thorembais-les-béguines est situé dans le sud du duché de Brabant, à proximité de la frontière septentrionale du comté de Namur. Il est entouré par d'autres localités tels que Sainte-Marie, Thorembais-Saint-Trond, Perwez, Petit-Rosière, Glimes et Mont-Saint-André. En outre, il dépendait de la mayeurie d'Incourt qui elle-même relevait du quartier de Louvain²⁹⁶. L'entité est traversée par le « Thorembais » (également appelé Petite Gette) dont le nom aurait été formé par les termes *beek* (ruisseau) et Thor, le dieu scandinave. Le cours d'eau, comme souvent, a donné son nom au village. La présence d'un béguinage y est attestée dès le XIII^e siècle²⁹⁷.



Figure 15 : extrait de la carte de Ferraris (1770-1778) : le village de Thorembais-les-béguines et alentours (1 : 15500).

Thorembais-les-béguines est sillonné par de multiples chemins d'importances diverses. Selon les cartes de l'époque, il semble qu'il existait un grand chemin traversant le village d'Ouest en Est, suivant le Thorembais, conduisant de Gembloux à Landen²⁹⁸. <

²⁹⁶ R. VAN UYTVEN (éd.), *De gewestelijke en lokale overheidsinstellingen in Brabant en Mechelen tot 1795*, op. cit., p. 666.

²⁹⁷ Jules TARLIER et Alphonse WAUTERS, *La Belgique ancienne et moderne : géographie et histoire des communes belges. Province de Brabant. Canton de Perwez*, Bruxelles, Decq, 1865.

²⁹⁸ Voir par exemple : AGR, *Cartes et plans gravés et imprimés, T 582, 200, CARTE PARTICULIERE DES ENVIRONS DE BRUXELLES, LOUVAIN, DIEST, TIRLEMONT, LEAU, VILVORDEN, NIVELE, HALLE*. Dressé sur les mémoires de Eugene Henry Fricx à Paris, 1743 (Consultable en ligne : [CARTE PARTICULIERE DES ENVIRONS DE BRUXELLES, LOUVAIN, DIEST, TIRLEMONT, LEAU, VILVORDEN, NIVELE, HALLE, &C. 1743.](#)). Malheureusement, le village de Thorembais-les-béguines n'est pas représenté sur la carte de Villaret.



Il est intéressant de noter que les grands chemins perdent en visibilité dans la représentation cartographique qui en est faite sur la carte de Ferraris : ils se fondent dans le réseau secondaire tandis que les grandes chaussées rectilignes attirent le regard. Sur les cartes de la première moitié du XVIII^e siècle et avant, les grands chemins sont souvent les seuls axes représentés. Cela va de pair avec l'amélioration générale du niveau de précision des relevés cartographiques au XVIII^e siècle qui représentent les réseaux viaires de plus en plus fidèlement. Néanmoins, cela nourrit tout de même ce sentiment particulier qui fut déjà évoqué dans le premier chapitre, à savoir une considération moindre pour les grands chemins, qui se voient agrémentés d'adjectifs tels que « vieux » sur les représentations cartographiques²⁹⁹. Ces dénominations odonymiques persistent encore aujourd'hui, il suffit de constater sur une carte les « ancien chemin de ... » ou les *oude ... baan*³⁰⁰.

³⁰⁰ Quelques exemples de grands chemins à proximité de chaussées du XVIII^e siècle pour la Belgique actuelle : la *oude gentbaan* côtoie la *gentse Steenweg* (N9) à Alost, la *oude Dendermondsebaan* côtoie la *Dendermondsesteenweg* (N47) à Krokegem, la *oude Leuvensebaan* côtoie la *Diestsesteenweg* (N2) à Bekkevoort ou encore le vieux chemin de Louvain qui côtoie la chaussée de Louvain (N25) à Hamme.

This is a detailed topographic map of the Thorembais area in the Jura region. The map uses contour lines to represent elevation, with labels such as 1300, 1400, 1500, and 1600. Major settlements shown include Wastines, Thorembaisoul, Thorembais-les-Bains, and Long Pre. A network of roads is depicted, with a prominent red line running diagonally across the map. Other features include the 'Fosse de la Pêche', 'Fosse de la Pêche', 'Fosse de la Pêche', and 'Fosse de la Pêche'. The map also shows various geographical features like hills and valleys, and includes a scale bar at the bottom right.

À son extrémité Nord-Est, le village est traversé par la chaussée allant de Louvain à Éghezée, qui bifurque ensuite vers Namur. L'arrivée de ce nouvel axe a probablement eu de nombreuses conséquences sur la vie des villageois aux alentours. Il reste à déterminer si ces dernières ont influé sur les pratiques d'usage, de contrôle et d'entretien des chemins.

³⁰¹ Olivier MARION, *La chaussée Eghezée-Louvain, construite par la ville de Namur au milieu du XVIIIe siècle*, Mémoire en Histoire, Louvain-la-Neuve, Université Catholique de Louvain, 1999, p. 3.

³⁰² *Ibid.*, pp. 30-31.

telles que Mont-Saint-André et Longchamps car ces zones, soustraites aux taxes de consommations, constituent des endroits où les fraudes sont plus fréquentes³⁰³.

Une fois le tracé choisi, il a fallu dresser des estimations des terrains à exproprier afin de dédommager leurs propriétaires. À cet égard, les échevins ont parfois eu tendance à surestimer la valeur de certaines terres, c'est pourquoi des experts ont été appelés afin de vérifier les estimations. À cet effet, de nombreux plans d'expropriation ont été dressés³⁰⁴.

Lors du chantier, le besoin en matériau a été satisfait en ouvrant plusieurs carrières au plus près possible des travaux afin de limiter des coûts de transport supplémentaires. Une partie de la pierre à paver fut notamment extraite à Thoremals-les-Béguines³⁰⁵. Ces carrières temporaires ont été remblayées par la suite, une fois le chantier terminé. Le 24 août 1758, la chaussée à proprement dite est terminée. Il reste les chemins d'été, les talus et fossés, qui sont effectués le 14 août 1759³⁰⁶. La construction de la chaussée Eghezée-Louvain aura coûté 433 318 florins et duré une dizaine d'années³⁰⁷.

Comme dit précédemment, le financement de la construction et de l'entretien de la chaussée a été en partie assuré par des barrières installées à plusieurs endroits. Sept barrières percevaient des droits sur les marchandises sur la chaussée en question mais des exemptions existaient, notamment pour les locaux, qui ne devaient rien payer lorsqu'ils revenaient sans chargement du marché ainsi que lors des trajets effectués à des fins agricoles et fruiticoles. Dans ces situations, faire payer des droits de barrières à chaque usage de la chaussée se révélait inviable économiquement³⁰⁸. D'autres conflits à ce sujet ont émergé et ont mené à des ajustements sur le fonctionnement de certaines barrières. Par exemple, la barrière d'Heverlee, située juste après la jonction du grand chemin de Wavre-Louvain avec la chaussée, a fait l'objet de contestations étant donné que les marchands allant vers Louvain n'empruntaient la chaussée que sur une très petite distance et devaient malgré tout payer le tarif plein³⁰⁹. De nouvelles exemptions ont donc été octroyées.

Enfin, afin de veiller à la non-dégradation de la chaussée, des sergents à la solde des autorités namuroises ont été déployés. Sur la chaussée Eghezée-Louvain, il en existait trois et

³⁰³ *Ibid.*, pp. 49-50.

³⁰⁴ *Ibid.*, pp. 98-100.

³⁰⁵ *Ibid.*, p. 79.

³⁰⁶ *Ibid.*, p. 89.

³⁰⁷ *Ibid.*, p. 103.

³⁰⁸ *Ibid.*, p. 124.

³⁰⁹ *Ibid.*, p. 125.

ils se partageaient chacun une section de cette dernière³¹⁰. Les autorités échevinales locales n'avaient donc aucun droit de visite sur la chaussée, qui était intégralement gérée par la ville de Namur. Par exemple, un inspecteur nommé par la ville de Namur était spécialement chargé de veiller à ce que les entrepreneurs entretiennent la chaussée et ses abords. À l'instar des cours échevinales étudiées ici, des visites étaient organisées deux fois par an, parfois en présence de deux échevins issus du magistrat de Namur. Des rapports détaillant les infractions étaient dressés et les entrepreneurs susdits étaient sommés de réparer les fautes constatées³¹¹.

Les visites des chemins à Thorembais-les-béguines et la chaussée de Namur-Louvain

Plusieurs données issues des rapports de visites scabinales peuvent être extraites et comparées entre elles³¹². Tout d'abord, le nombre de réparations ordonnées. En 1729, elles sont au nombre de 77, en 1740, seulement six sont reportées. En 1753 et 1759, les échevins en trouvent 87 et 17. En 1776, vingt-sept réparations sont à effectuer. La visite de l'année 1786 sort du lot : plus de 300 réparations sont ordonnées. Ces données peuvent donner un indice de l'état des chemins pour une année donnée, à condition que les échevins effectuent leur visite dans tous les chemins de leur entité, ce qui n'est pas certain, étant donné la grande variabilité de la qualité des visites. Néanmoins, le pic de 1786 correspond à la période d'intense activité de visite qui fut établie ci-dessus. Quant aux amendes infligées, elles sont dérisoires et semblent progressivement disparaître des rapports : treize en 1710, dix en 1713, quatre en 1740, deux en 1753 et aucune pour les années 1759, 1776 et 1786.

La construction de la chaussée Éghezée-Louvain à proprement dite s'est étalée de 1754 à août 1759. Malheureusement, aucune visite ne semble avoir été effectuée durant ce laps de temps. En revanche, il est intéressant de constater que deux visites furent réalisées un peu avant le début du chantier en 1753 et à son achèvement, en 1759. Hasard ou décision réfléchie ? Les échevins de Thorembais-les-béguines étaient probablement au courant du projet étant donné les différentes tractations des localités voisines afin de faire passer la chaussée à proximité (dont Perwez)³¹³. Si les motivations des échevins à effectuer des visites restent floues, il semble que la construction de la chaussée ait possiblement entraîné ces dernières.

³¹⁰ *Ibid.*, pp. 132-133.

³¹¹ *Ibid.*, pp. 144-145.

³¹² AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D042, 6482, *Visites des chemins et visites judiciaires*, 1661-1796.

³¹³ *Cf. supra*

Les documents mentionnent-ils la présence de la chaussée dans les rapports de visites ? Celle de 1759 est encore muette à ce sujet. Par contre, le rapport de visite de 1776 mentionne bel et bien la chaussée, qui sert dorénavant de repère pour dénommer le chemin « qui conduit au refuge d’Emelmont à la chaussée de Namur à Louvain ». Une fois arrivés à la chaussée, les échevins constatent tout de même une infraction « a charge de l’entrepreneur³¹⁴ ou de qui il appartiendra, d’applanir le chemin en descendant de ladite chaussée et le mettre en largeur de manière qu’on puisse descendre aisément et ce au chemin qui va à la commune de Chetenbroux et ailleurs »³¹⁵.

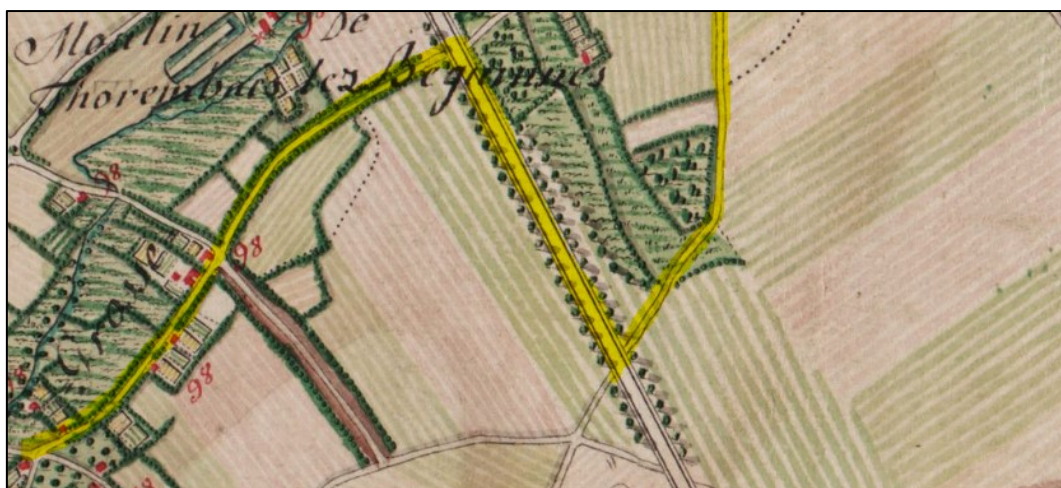


Figure 18 : extrait de la carte de Ferraris (découpage n° 114). En jaune, une partie de l’itinéraire présumé des échevins de 1776. Ils sortent du village, descendent la chaussée et constatent des infractions sur le chemin de la commune dite de Chetenbroux (lieu-dit situé *grosso modo* à droite de la chaussée).

Une fois la chaussée quittée, les échevins poursuivent leur visite. Ces derniers y repasseront, une deuxième fois, plus tard dans leur travail. Dix ans plus tard, les échevins repassent à nouveau sur la chaussée lors de leur visite, sans pour autant qu’elle soit l’objet de réparations. En effet, la chaussée n’est pas à la charge des riverains : elle possède son système de financement et d’entretien propre et dépend principalement des édiles urbaines de Namur. Les cours échevinales locales n’ont donc rien à dire et, par conséquent, ne font que l’emprunter provisoirement lors de leurs visites réglementaires.

À noter que l’implantation de la chaussée ne semble pas avoir mené à la disparition de chemins à Thorembais-les-Béguines³¹⁶. La situation viaire du village est davantage orientée

³¹⁴ Le terme « entrepreneur » fait référence à la personne chargée de l’entretien de cette section de la chaussée, soumise à la surveillance d’un inspecteur nommé par la ville de Namur. Olivier MARION, *La chaussée Eghezée-Louvain, construite par la ville de Namur au milieu du XVIIIe siècle*, op. cit., p. 144.

³¹⁵ Ce chemin n’existe plus aujourd’hui. Il continuait l’actuelle rue de la porte pour rejoindre la nouvelle rue du Commandant Michaux. Néanmoins, son tracé est toujours visible sur les vues satellites.

³¹⁶ Voir la *Carte de la cense de la porte et de la cense d’Acremons à Thorembais-les-Béguines* dressée en 1625 conservée dans un atlas contenant des biens ruraux appartenant à l’abbaye de Villers (AGR,

Ouest-Est et la chaussée, orientée Nord-Sud, vient traverser la plupart des chemins principaux de manière perpendiculaire. Visiblement, aucun chemin n'a donc été « supplanté » par la chaussée à l'échelon local. Pour rappel, le but recherché de cette chaussée ne vise pas à améliorer le trafic local mais bien à relier Namur et Louvain afin d'améliorer les flux commerciaux entre ces dernières. Il est donc normal que cette dernière ne profite pas spécialement aux locaux même si, indirectement, l'économie locale pouvait être modifiée par la présence d'une chaussée ainsi que l'a démontré Yannis Cleymans dans son mémoire³¹⁷. D'un autre côté, ils ne sont pas tenus de l'entretenir.

La visite de 1786

Outre le fait qu'elle présente un très grand nombre d'observation, le rapport de la visite de 1786 pour Thorembais-les-béguines renferme des précisions intéressantes relatives à la largeur des chemins prescrites³¹⁸. La lecture du l'itinéraire des échevins à partir du rapport de visite de 1786 à l'aide d'une carte d'époque permet de comprendre comment s'organise le réseau viaire local.

Dans un premier temps, il fut tenté de reporter l'ensemble de l'itinéraire parcouru par les échevins. Cependant, retracer ce dernier avec exactitude s'est révélé assez compliqué dû au fait que les échevins semblaient faire des déplacements qu'ils ne mentionnaient pas sur leur rapport. Il faut ajouter à cela le manque de détails toponymiques et odonymiques³¹⁹. Il a donc été décidé d'abandonner cet exercice. Néanmoins, des chemins peuvent être aisément identifiables sur la carte de Ferraris.

Lors de la visite de 1786, les échevins ont visité vingt chemins, ruelles et sentiers (les dénominations ne sont pas à prendre littéralement) à Thorembais-les-béguines et ordonné plus de 300 réparations. L'hypothèse que les chemins en bon état ne furent pas mis sur papier est peu probable : le rapport mentionne des chemins qui ont été trouvés irréprochables. Il semble donc que les échevins ont donc bel et bien inspecté vingt chemins durant cette visite, ce qui ne constitue probablement pas l'entièreté du réseau viaire de Thorembais-les-béguines. La visite

Inventaire des cartes et plans. Série 1. Deuxième supplément, I 012, 3110) pour avoir un aperçu précis des chemins avant la construction de la chaussée.

³¹⁷ Il s'agit principalement des métiers liés au secteur tertiaire, prestataires de services (palefreniers, aubergistes, marchands, couturiers, etc.). Yannis CLEYMANS, *Levensaders voor het platteland?*, op. cit.

³¹⁸ AELLN, Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles, D042, 6482, *Visite judiciaire des chemins, sentiers, ruisseaux, ponts, ponteleets et hayes ...etc à Thorembais-les-Béguines*, juillet 1786.

³¹⁹ Les chemins sont généralement qualifiés en fonction des villages / bourgs vers lesquels ils tendent. L'identification de ces derniers sont alors compliqués au vu des nombreux chemins sillonnant les campagnes représentés sur une carte.

s'est étalée sur plusieurs jours, à savoir les 10, 11, 12 et 13 juillet, soit en retard par rapport aux prescriptions légales. Sur la vingtaine de chemins visités, huit devaient avoir la largeur de douze pieds (généralement désignés comme ruelles ou sentiers, voire piedsentes), onze devaient avoir la largeur de seize pieds (généralement appelés chemins ou grand chemins) et un seul devait être large de vingt-quatre pieds (le grand chemin de Perwez à Jodoigne). Les échevins ne semblent se limiter qu'à ces trois catégories de chemins, délaissant les chemins plus petits³²⁰.

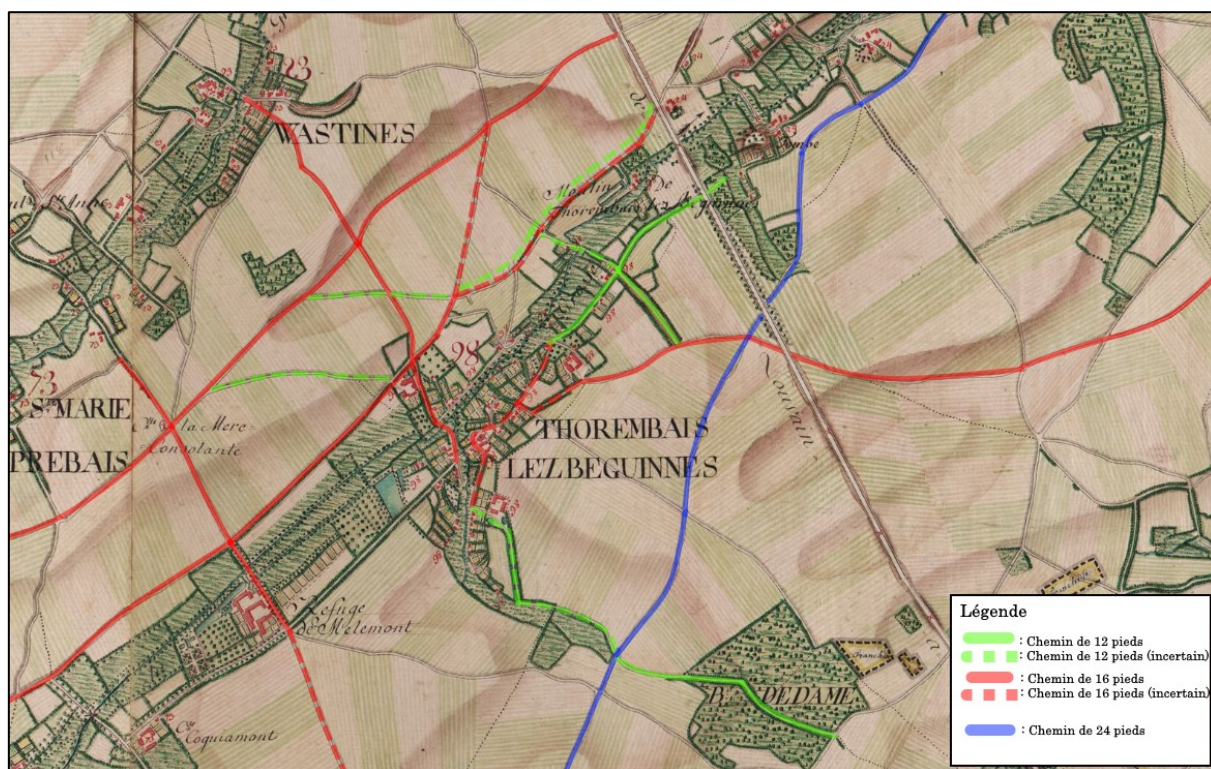


Figure 19 : extrait de la carte de Ferraris (découpage n° 114). Réseau viaire du village de Thorembais-les-béguines suivant la visite échevinale de l'été 1786.

La carte ci-dessus présente les différents chemins qui ont pu être identifiés à partir du rapport de visite. Il en ressort que les chemins de douze pieds (« ruelles » et « sentiers ») gravitent généralement en dehors du centre villageois et dans les espaces agricoles (« chemins de décharge »)³²¹. En outre, ils peuvent relier deux chemins de seize pieds qui, eux, relient les villages entre eux et forment, dans ce cas-ci, un quadrillage plutôt régulier.

Ce point est intéressant. Si ces chemins ont souvent été critiqués pour leur sinuosité, il semble qu'à une échelle locale (entre deux villages), ils soient assez directs. C'est là le signe que cette critique a été faite d'un point de vue plus général : si les chemins antérieurs aux

³²⁰ Voir tableau reprenant les différentes catégories de chemins.

³²¹ Un chemin de décharge est défini au XIX^e siècle comme un chemin d'exploitation privé. Edmond PICARD et N. D'HOFFSCHMIDT, *Les pandectes belges : encyclopédie de législation, de doctrine et de jurisprudence belges*, op. cit., p. 769.

chaussées sont effectivement sinueux d'un point de vue provincial voire national, ils semblent parfaitement acceptables pour relier deux villages. Cet aspect rappelle que ces chemins se sont développés initialement pour satisfaire un trafic local et non pour le transport de grande distance. Avec le développement du commerce régional et international, ces chemins se sont révélés de plus en plus inadaptés, d'où le besoin en axes rectilignes et performants comme les chaussées. Cependant, ils continuent de remplir pleinement leur rôle pour les communications intra et inter-villages. La critique qui en fut faite par les contemporains et a posteriori par les historien·nes dépend du point de vue adopté, qui est systématiquement celui des classes sociales supérieures dont les enjeux sont principalement liés aux grandes communications. L'absence de témoignages issus d'utilisateurs quotidiens de ces chemins, à savoir les paysans, vient renforcer ce problème.

Un autre point qui pourrait déjà être relevé ici est le pragmatisme des échevins qui ne se bornent, de manière générale, qu'aux chemins de grande et moyenne importance. Ce pragmatisme peut également se retrouver dans les visites générales effectuées par les Chambres des tonlieux qui se limitent à l'inspection des grands axes de communications. Ici encore, chaque entité se soucie des voies qui paraissent revêtir un plus grand intérêt à leurs yeux (en dehors des contraintes évoquées ci-dessus, telle que le manque de temps). Néanmoins, ces deux modes de fonctionnement se complètent avec, au final, une bonne partie des chemins inspectée.

En 1786, la chaussée Éghezée-Louvain a fait maintenant partie du paysage des habitants des villages avoisinants depuis presque trente ans. Les chemins qui furent traversés par elle ont-ils vu leur usage s'accroître ou leur largeur s'agrandir ? À priori, il semble que non. Le chemin qui mène du centre du village de Thorembois-les-béguines à la commune du *Chitenbroux* doit toujours mesurer douze pieds, ce qui représente un chemin plutôt mineur, servant à des tâches agricoles (moulin et champs). Le seul chemin de vingt-quatre pieds recensé est dénommé « grand chemin allant de Perwez à Jodoigne » et est coupé par ladite chaussée. Ce chemin, qui devait tout de même mesurer six mètres 80 de largeur, n'existe plus aujourd'hui dans l'entité de Thorembois-les-béguines³²². Cette disparition ne semble pas être à imputer à la chaussée, mais plutôt aux politiques de remembrements ruraux de la seconde moitié du XX^e siècle ainsi

³²² Selon la classification officielle de l'époque, la dénomination de « grand chemin » devait s'appliquer à des voies ayant une largeur de 40 pieds (grande route ou chemin royal). Cet exemple illustre l'usage quelque peu aléatoire des dénominations odonymiques par les autorités locales.

qu'à l'apparition de la route Charleroi-Tirlemont au début du XIX^e siècle (actuelle N29), passant par Jodoigne, qui a probablement réduit l'intérêt de cet ancien « grand chemin »³²³.

L'apparition de la chaussée stimule néanmoins la construction de maisons à proximité de celle-ci, après que les terrains expropriés pour l'établissement de la chaussée ont été progressivement revendus. C'est le cas d'un certain Alexandre Jossart qui fait construire une maison à Glimes. Le magistrat de Namur lui accorde ensuite l'autorisation de relier sa maison à la chaussée au moyen d'un court chemin pavé³²⁴. Les chaussées deviennent alors le point de départ de nouveaux chemins ruraux.

Conclusion

Ce chapitre avait pour but de dresser une évolution de la gestion des chemins ruraux sur le XVIII^e siècle en lien avec le développement des chaussées. L'analyse de la fréquence de production des rapports de visites échevinales a montré une plus grande activité d'inspection des chemins par les cours locales dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, et plus particulièrement à partir des années 1760. Plusieurs hypothèses ont alors été avancées afin d'expliquer ce phénomène. Il en ressort que la combinaison de facteurs politiques, économiques et institutionnels ont influencé la fréquence d'inspection des chemins. Le trafic routier commercial accru dans un contexte de conjoncture économique combiné à davantage de contrôle de la part du gouvernement central, notamment au moyen de la Jointe des administrations et des affaires de subsides (1764-1786, 1791-1794), a probablement contribué à une augmentation de la fréquence d'entretien des chemins ruraux. Cet état contraste avec le début du XVIII^e siècle qui est assez pauvre en rapports de visites échevinales. L'analyse a montré qu'une autorité centrale moins forte et un contexte politique fort troublé par les guerres et les insurrections ont pu mener à cette situation. Enfin, bien que la causalité ne soit pas clairement établie, il est probable que le climat ait pu jouer un rôle non-négligeable dans la vitesse de détérioration des chemins et, par conséquent, dans leur fréquence d'entretien.

Produits de la ville, les chaussées constituent des vecteurs commerciaux importants qui peuvent avoir influencé l'intensité du trafic dans les campagnes. En effet, la chaussée n'a pas que des avantages, elle présente aussi un lourd inconvénient pour le transport de marchandises : le prix des barrières qui s'échelonnent de lieue en lieue. Cet aspect pouvait encourager de

³²³ Claude BRUNEEL et al., *Architecture rurale de Wallonie. Hesbaye brabançonne et pays de Hannut.*, Bruxelles, Pierre Mardaga, 1989, pp. 66-67.

³²⁴ Olivier MARION, *La chaussée Eghezée-Louvain, construite par la ville de Namur au milieu du XVIII^e siècle*, op. cit., pp. 154-155.

nombreux usagers à emprunter des chemins de substitution afin de contourner ces barrières. Les chaussées ont donc probablement indirectement augmenté le trafic sur les chemins ruraux situés à proximité de ces dernières, et ce de manière accrue dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. De ce point de vue-là, les riverains étaient tenus de réparer des dommages infligés aux chemins par des transports de plus en plus issus de la ville, ce qui pouvait éventuellement provoquer des réticences de la part des locaux et contribuer au développement d'un « esprit de clocher »³²⁵.

L'analyse plus fine des visites échevinales dans le village de Thorembais-les-béguines a permis de dégager plusieurs précisions. En premier lieu, les échevins ne semblent pas visiter les chemins les plus modestes, bien que quelques sentiers soient inspectés ici et là. La visite de 1786 a montré que les chemins internes au village et inter-villages constituaient la priorité des échevins. En deuxième lieu, l'apparition de la chaussée Éghezée-Louvain n'a que très peu influencé la manière dont les échevins conduisent leur visite si ce n'est dans les dénominations utilisées pour désigner les chemins. Il arrive que ces derniers empruntent la chaussée afin d'aller inspecter des chemins situés au-delà, dans leur juridiction, mais l'inspection de la chaussée dépend des autorités namuroises qui dépêchent des commissaires et des sergents chargés de sa surveillance. La chaussée constitue donc une véritable percée urbaine dans les campagnes et les communautés villageoises brabançonnaises, en plus de modifier le paysage de manière assez significative. Enfin, cette partie a permis d'aborder la question de l'obsolescence des chemins ruraux, qui deviennent de plus en plus inadaptés aux flux induits par le commerce entre les grands centres urbains. En revanche, ils demeurent parfaitement adaptés aux trajets entre villages et aux occupations agricoles. La critique qui en est généralement faite dépend donc du point de vue adopté.

³²⁵ Un parallèle peut être fait avec la corvée infligée aux communautés luxembourgeoises, qui étaient parfois tenues d'aller réparer des chemins en dehors de leur village. Guy THEWES, *Route et administration provinciale au siècle des lumières*, op. cit., pp. 127-128.

Conclusion générale

Retour réflexif

Les grandes chaussées qui fleurissent entre les grandes villes tout au long du XVIII^e siècle ont certes révolutionné le monde routier, qui permet désormais le transport de charges plus lourdes et des déplacements plus rapides. Plusieurs études sérieuses l'ont démontré, bien que le coût des barrières brabançonnaises ait quelque peu contrebalancé ces progrès³²⁶. Avec le développement de ces nouveaux axes routiers, les grands chemins et chemins, autrefois en première ligne pour le transport de personnes et de marchandises, sont relégués au second plan. Ils sont d'ailleurs la cible de nombreuses critiques, dénonçant leur mauvais état durant les périodes humides.

L'histoire routière a logiquement relevé ces reproches, ce qui donne aujourd'hui une piètre idée des chemins antérieurs aux chaussées. La faute est notamment rejetée sur les riverains chargés d'entretenir les chemins qui bordent leurs terres³²⁷. S'il est vrai que la plupart des dégâts étaient causés par l'homme, et parfois par ces mêmes riverains, qui, dans une optique quelque peu opportuniste, avançaient leurs terres sur les chemins ou encore extrayaient de la craie dans ces derniers pour fertiliser leurs champs, les sources analysées dans ce travail reflètent tout de même une réalité historique qui nuance ce constat.

Tout d'abord, il y a la présence d'une législation dédiée à cet objet qui se développe de manière uniforme dès le début du XVI^e siècle. Les coutumes médiévales n'ont pas été intégrées à l'objet de cette étude, mais elles contenaient déjà des dispositions relatives à l'entretien des chemins qui seront en partie reprises pour élaborer la législation de la période moderne. Cette dernière est améliorée au XVII^e siècle, notamment avec l'ordonnance du 10 juin 1628 qui demeurera le texte de référence pour cette matière jusqu'à l'annexion des Pays-Bas méridionaux par les révolutionnaires français. Son contenu ne mentionne plus de *weeghmeester*, acteur chargé de l'inspection des chemins, mais révèle de nouveaux échelons de contrôle qui allaient dorénavant surveiller l'entretien des chemins brabançons.

À cet égard, il s'avère que les inspections de chemins ont été l'objet et la cause de vives tensions entre les entités locales et les Chambres des tonlieux (ainsi que les Chambres entre elles). Ces conflits incluaient des désaccords sur l'étendue des juridictions et des prérogatives de chacun. Le procureur général de Brabant intervenait généralement afin de résoudre les

³²⁶ Cf. *supra*

³²⁷ Léopold GÉNICOT, « Études sur la construction des routes en Belgique », *art. cit.*, p. 424.

conflits, n'hésitant pas à se déplacer sur le terrain pour constater les faits. Des conflits locaux entre les échevins, le mayeur et les habitants pouvaient également survenir, comme à Eppegem et à Grez³²⁸. La justice étant génératrice de revenus, les amendes infligées lors des visites pouvaient motiver ces instances à empiéter sur les prérogatives de l'autre. Là encore, le procureur général faisait office de médiateur et rappelait les défaillants à l'ordre.

Cependant, les ordonnances ne suffisent pas à comprendre les modalités de visite en détail. Afin de compléter et d'aller plus loin dans l'étude de la gestion des chemins, de nombreuses sources issues des cours échevinales locales ont été étudiées, dont les rapports de visite de chemins, qui forment un corpus assez important réparti dans de nombreux greffes scabinaux. Outre les précisions relatives à la conduite des visites, leur analyse a permis de déceler des écarts entre le contenu des ordonnances et son application. La chronologie des visites n'est pas toujours respectée, certaines se prolongeant jusqu'en septembre, alors qu'elles devaient être terminées en juin, avant la moisson. Les sanctions sont également assez aléatoires : les échevins semblent d'abord adresser un avertissement, voire plusieurs, avant d'infliger une amende. La législation constitue donc davantage un cadre général avec lequel les autorités locales et provinciales semblent jongler en fonction de leurs intérêts. L'État n'appliquait pas non plus un contrôle uniforme à tous les chemins du duché : certains chemins bien situés pouvaient davantage attirer l'attention du procureur général. Un mauvais entretien pouvait détourner des voyageurs d'un prélèvement financier et ainsi priver l'État de rentrées³²⁹.

Ensuite, les sources attestent de l'existence d'un entretien tout de même assez régulier selon les localités. Si des abus étaient effectivement commis de manière volontaire de la part des paysans locaux et des officiers locaux, les mayeurs et échevins essayaient d'appliquer la loi et effectuaient leurs visites annuelles dans la mesure du possible. Les rapports de visite contenus dans les greffes scabinaux en attestent. Qui est donc responsable de ce sentiment de borbier généralisé qui est reflété dans certaines sources et dans l'historiographie ? En tout premier lieu, il semble que le climat soit la première cause du mauvais état des chemins : un chemin de terre reste un chemin de terre, et le raccommodage s'avère très compliqué durant les périodes humides. Si de lourds charrois continuent d'y transiter, les chemins ne peuvent qu'être endommagés et il faut donc attendre une saison plus clémente pour entamer les réparations. Il y donc là un problème inéluctable d'ordre technique. Avec le développement du commerce et l'augmentation des flux de transports, le réseau de terre n'est tout simplement plus adapté. Le

³²⁸ Cf. chapitre 3.

³²⁹ Cf. chapitre 3 et les bureaux de perceptions.

développement des chaussées pavées a donc partiellement répondu à ce problème. Le climat n'est pas le seul à blâmer. Les communautés locales ont aussi parfois leur part de responsabilité en dégradant les chemins dans le cadre de leurs activités agricoles. Cette part peut néanmoins être diminuée si le village en question applique bien la loi relative à l'entretien des chemins. Il fut également constaté que, dans certains cas, cet entretien ne s'effectuait pas à cause de la mauvaise volonté de la cour locale, qu'elle soit issue des échevins ou des mayeurs, qui, pour des causes diverses (négligence, conflits d'intérêts, etc.), n'exécutait pas les visites.

En définitive, le mauvais état des chemins au XVIII^e siècle est une réalité historique, si le point de vue adopté est celui des communications à longue distance (inter-ville) dans le cadre du transport commercial ou des déplacements militaires³³⁰. De plus, il existait une législation, un attirail institutionnel et des politiques d'inspection et de surveillance à trois niveaux (cours locales, Chambres de tonlieux, Office fiscal de Brabant) qui veillaient, avec plus ou moins d'application, au maintien du bon état des chemins. Le constat des chemins impraticables, partout et constamment, à cause d'une inaction généralisée de la part des riverains chargés de l'entretien, est fortement exagéré, voire faux.

Enfin, il semble qu'une plus grande activité d'entretien à un niveau local soit observable dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. La prospérité économique du pays et les politiques de contrôle budgétaire plus strictes prônées par le gouvernement central y ont probablement contribué. Les chemins ont donc bénéficié d'un entretien plus assidu durant cette période.

L'histoire des chemins : un objet multidisciplinaire

Au travers de l'analyse de la gestion des chemins au XVIII^e siècle par les communautés rurales, de nombreuses thématiques ont été évoquées. Ce n'est pas seulement un objet propre à l'histoire routière et locale : il permet d'aborder des questions plus générales liées à l'histoire rurale et aux relations que le monde de la campagne entretient avec celui de la ville, laquelle y exporte sa présence au travers des grandes chaussées construites et gérées par elle.

L'entretien des chemins constitue une des nombreuses tâches des communautés rurales : la cour locale se doit d'appliquer la loi et de relever les infractions. Les riverains doivent, quant à eux, veiller au bon état des chemins longeant leur terre. Il a été constaté que ces opérations

³³⁰ Il faut également être prudent car, pour certains cas, les plaignants grossissent le problème dans le but d'obtenir quelque chose de la part du gouvernement central. Voir le chapitre 2 avec le cas des échevins de Termonde qui se plaignent du mauvais état des chemins dans l'espoir d'obtenir l'autorisation de paver le chemin qui mène de leur ville à la chaussée.

pouvaient parfois prendre jusqu'à plusieurs mois, de mai à septembre, entrant parfois en conflit avec les priorités liées au travail agricole. Les échevins et mayeurs devaient également fournir un jour ou deux de leur temps, voire plus (selon l'assiduité variable de ces derniers), afin d'effectuer les visites. Ces derniers étaient également soumis au contrôle des Chambres des tonlieux et de l'Office fiscal de Brabant. Tous ces éléments viennent contribuer à la connaissance de la vie des communautés rurales brabançonnaises au XVIII^e siècle.

Pour poursuivre ce dernier point, ce travail a également utilisé et mis en valeur plusieurs institutions brabançonnaises assez discrètes d'un point de vue historiographique. Le but de cette analyse n'était pas de faire l'histoire des Chambres des tonlieux ou de l'Office fiscal de Brabant mais bien de déterminer leur rôle respectif dans la gestion des chemins au XVIII^e dans le duché de Brabant. Ces entités mériteraient néanmoins davantage de recherches³³¹.

Les rapports de visite contenus dans les greffes scabinaux, ainsi que ceux contenus dans les archives des Chambres des tonlieux, ont du potentiel. En premier lieu pour l'histoire locale, qui bénéficie d'un aperçu précis à une année donnée des chemins ou d'une partie de ceux-ci formant le réseau viaire d'un village. Si les archives sont exhaustives, il est alors possible de constater des éventuelles évolutions dans l'usage, la perception et le tracé des chemins. En second lieu pour l'histoire des routes. Ces documents renferment un grand nombre d'information qui permettent de dresser un aperçu des chemins de moyenne et petite communication à une époque où les représentations cartographiques ne montrent généralement que les grands chemins allant de ville en ville, et avec une précision relative. Ils peuvent également être complémentaires aux cartes plus précises, telles que celles de Villaret et de Ferraris, dans la mesure où ils peuvent apporter des informations qui ne transparaissent pas sur ces plans. Le cas des visites de Thorembois-les-béguines étudié dans le dernier chapitre en atteste : les rapports de visite, du fait qu'ils sont réalisés par des autorités locales, renferment des informations précieuses qui permettent de comprendre l'importance de tel ou tel chemin à leurs yeux et la hiérarchie du réseau viaire local (entretien plus assidu d'un chemin particulier, précision des largeurs prescrites, etc.). Mis bout à bout, les rapports issus de plusieurs localités permettraient d'améliorer la compréhension des flux de transport provinciaux et les relations de dépendance village-village et village-ville. Peu exploités, les rapports de visite ne renferment

³³¹ Pour ces deux institutions, consulter André BRYs, *Les Chambres des tonlieux de Brabant*, op. cit. Jérôme VERSTRAETEN, *Les officiers fiscaux du Brabant, agents politiques au service des institutions centrales des Pays-Bas autrichiens*, op. cit.

pas que des informations utiles à l'histoire locale : ils mériteraient plus d'attention de la part des historien·nes.

Enfin, et ce fut l'un des objets qui accompagna la réflexion tout au long de cette étude, comment est-ce que les chemins et grands chemins évoluent parallèlement à l'arrivée des grandes chaussées pavées au XVIII^e siècle ? Si quelques éléments de réponse ont déjà été évoqués en début de conclusion, il paraît important de noter, en premier lieu, une continuation de leur usage. Il est clair que les grandes chaussées ne représentent qu'une minorité du réseau routier à l'échelle du Brabant, même si cette région a été particulièrement riche en termes de développement routier. En outre, l'historiographie l'a démontré, les gains économiques issus des caractéristiques des chaussées doivent être nuancés en raison du coût important que représentent les barrières³³². Les grands chemins et chemins sont donc toujours utilisés par les usagers ne pouvant pas se permettre de payer ces droits de barrières. Par conséquent, il est également probable que la ville, par le biais des chaussées, ait involontairement augmenté le trafic sur les chemins ruraux environnants. Afin d'éviter des frais, de nombreux usagers fraudaient en quittant la chaussée pour contourner la barrière. Une fois celle-ci passée, ils regagnaient la chaussée et continuaient leur trajet. À raison de plusieurs barrières situées le long de la chaussée, les chemins environnants ont dû subir un trafic accru de la part de ces fraudeurs, combiné à une augmentation générale du transport routier due au développement économique dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Les chaussées n'ont pas donc supplanté les chemins et grands chemins, qui continuent d'être utilisés. Elles ont néanmoins entraîné des conséquences sur les communautés rurales. Positivement d'abord, car ces dernières bénéficiaient de réductions / exemptions de coût pour les utiliser afin de se rendre au marché urbain. Les villages traversés par les chaussées ont également pu bénéficier d'une clientèle accrue pour certains secteurs³³³. Négativement ensuite, car les chaussées attirant le trafic routier dans un environnement précis ont pu accélérer la détérioration des chemins dans certaines zones, au désavantage des riverains qui ont vu leur charge de travail liée à l'entretien des chemins augmenter. Les chaussées, construites par les villes et pour les villes, ne traversent pas les campagnes de manière hermétique : à travers elles s'exportent des flux commerciaux qui ont des conséquences sur les communautés rurales.

³³² Erik BUYST, Stefan DERCON et Bjorn VAN CAMPENHOUT, « Road Expansion and Market Integration in the Austrian Low Countries during the Second Half of the 18th Century », *art. cit.*

³³³ Yannis CLEYMANS, *Levensaders voor het platteland?*, *op. cit.*

Ouvertures

Selon Joan Thirsk, la classe sociale exerce une influence sur le paysage³³⁴. Cela est particulièrement vrai du point de vue des Pays-Bas autrichiens et du développement des chaussées qui se fait majoritairement par les pouvoirs provinciaux. Leur rectitude, leur largeur et leur revêtement contrastent avec les chemins et grands chemins de terre, plus sinueux. Se pourrait-il que ce développement routier ait été vécu de manière similaire au développement autoroutier de la seconde moitié du XX^e siècle ? Le parallèle est tentant. La réponse ne sera pas apportée ici. Néanmoins, une différence notoire vient déjà à l'esprit. Cette étude a montré que les chaussées n'ont probablement pas diminué de manière significative le trafic des chemins secondaires, notamment à cause du prix élevé demandé lors du passage aux barrières. En revanche, les autoroutes du XX^e siècle s'insèrent dans un contexte totalement différent : absence de péage et massification du parc automobile font que le drainage et la concentration du trafic ont probablement été beaucoup plus importants³³⁵.

Il ne faut néanmoins pas en faire une loi qui s'appliquerait à chaque développement routier important : si l'usage et l'entretien des chemins se poursuit en Brabant, Joan Thirsk explique qu'en Angleterre, et plus précisément dans les *moorlands* (landes et bruyères), l'arrivée des routes à péage, plus attrayantes, semble avoir provoqué la ruine des anciens chemins. De manière plus générale, le mouvement des *enclosures* qui vint cloisonner les parcelles agricoles contribua également à la transformation du réseau routier et du paysage anglais en créant de nouveaux chemins suivant la structure des parcelles établies. Ces nouveaux chemins, créés à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e, contribuèrent davantage aux déplacements que les routes à péages³³⁶. L'importance des chaussées, ou de tout autre nouveau réseau routier, demeure donc un objet qu'il convient de nuancer, en fonction du contexte dans lequel il se situe.

Les possibilités de recherche relatives aux relations entre les chemins ruraux et les développements routiers plus importants restent donc multiples, qu'elles soient centrées sur une époque ou bien comparatives, qui mettraient en tension divers lieux ou époques ayant subi des

³³⁴ Joan THIRSK, *Rural England, an illustrated history of the landscape*, op. cit., p. 16.

³³⁵ De 418 000 véhicules en 1950 à 1 548 000 en 1965. VAN DE WALL, Rien, *Wegen-Routes.be*, Historique. [En ligne]. <Wegen-Routes.be: Historique>. (Consulté le 15 avril 2026). Site web dédié aux développements routiers contemporains belges réalisé par l'historien Rien Van de Wall qui réalisa en 2007 un mémoire sur la question.

³³⁶ Joan THIRSK, *Rural England, an illustrated history of the landscape*, op. cit., pp. 202-203.

transformations routières. Il paraissait d'autant plus important de réaliser un travail dédié aux chemins ruraux dans le contexte actuel de valorisation de ces axes secondaires qui demeurent des vestiges du passé. Au fil des développements routiers et autoroutiers, ces chemins ont acquis une valeur patrimoniale et paysagère défendue par de nombreux citoyens, que ce soit pour leurs valeurs esthétiques, affectives ou scientifiques³³⁷. Néanmoins, la mécanisation de l'agriculture a rendu bon nombre de ces chemins inadaptés. Il s'agit donc de concilier plusieurs préoccupations, parfois contradictoires. En outre, dans un contexte de réchauffement climatique et de promotion de la mobilité douce, les chemins ruraux constituent des liaisons intermédiaires, souvent à l'écart des trafics automobiles, inspirant un sentiment de sécurité pour l'utilisateur faible³³⁸. Faire l'histoire de ces chemins espère apporter une contribution à ces débats et mettre en valeur ces témoins des campagnes passées et actuelles.

En raison de l'extrême pauvreté historiographique relative aux chemins secondaires pour l'espace belge, ce travail peut être considéré comme un défrichage ouvrant des pistes de recherche. Il pourra être également précisé et corrigé. Il serait notamment intéressant de poursuivre l'étude de la gestion des chemins vicinaux sous la période française et hollandaise, ainsi que pendant la période belge. En effet, l'établissement de l'atlas des voiries vicinales en 1841 constitue un point majeur de l'histoire des chemins secondaires belges, et il paraîtrait pertinent d'étudier l'héritage de l'Ancien Régime dans son élaboration.

Moins étudiés, car peut être considérés comme moins importants d'un point de vue politique et économique, les chemins ruraux restent un élément qui fait partie du quotidien des communautés rurales et constituent un outil de travail primordial pour l'agriculture, mais également pour les nombreux transports qui s'effectuent entre les villages et vers les villes. Si le transit des chemins autres que les chaussées était quantifiable, il dépasserait probablement, et de loin, celui des chaussées³³⁹. Voilà pourquoi il paraissait important de dédier un mémoire, qui reste bien incomplet, à cet objet.

³³⁷ Un paysage et ses éléments, au-delà de sa perception matérielle, peuvent être perçus de manières différentes selon le type de regard porté. Le regard formé renvoie généralement au champ de l'esthétisme, le regard informé, au champ de la connaissance scientifique et le regard initié, au champ de l'attachement des populations. Voir Emilie DROEVEN, Catherine DUBOIS et Claude FELTZ, « Paysages patrimoniaux en Wallonie (Belgique), analyse par approche des paysages témoins », *Cahiers d'Economie et sociologie rurales*, vol. 84-85, n° 1, 2007, pp. 215-243.

³³⁸ Isabelle DULLAERT, *La voirie vicinale*, *op. cit.*

³³⁹ Selon le dénombrement de 1784, 66% de la population brabançonne vivait à la campagne. Claude BRUNEEL, « L'économie et les sociétés au siècle des lumières », dans Raymond VAN UYTEN et al., *Histoire du Brabant*, *op. cit.*, p. 480.

Table des matières

Introduction	1
Historiographie	3
Les chemins secondaires : grands oubliés de l'historiographie ?	7
Objectifs	8
Méthodes et sources	9
Plan du mémoire	11
Chapitre 1 - La révolution routière des grandes chaussées	12
L'héritage de la renaissance	12
Les chemins antérieurs aux chaussées : un borbier généralisé ?	14
Le XVII ^e siècle	14
L'influence française	15
L'impulsion des pouvoirs locaux sous les Autrichiens	16
Prolégomènes français et hollandais	17
La construction	18
Les matériaux	20
Les acteurs	21
Les traités	22
L'entretien et le financement	23
Les barrières du Brabant	27
La législation relative aux grandes chaussées brabançonnnes : généralités	27
Les conséquences des grandes chaussées	29
Conclusion	31
Chapitre 2 - La législation relative à la gestion des chemins secondaires	33
Introduction	33
Le Brabant	33
Une mauvaise réputation	34
Chemin public ? Chemin privé ?	36
Étude de la législation	36
Avant-propos : un coup d'œil sur l'œuvre d'Ange Angillis	36
Les ordonnances fondatrices du XVI ^e siècle	38
Le XVII ^e siècle : Les ordonnances du 10 juin 1628 et du 4 avril 1651	41
Le XVIII ^e siècle	45
Conclusion : une législation stable	48
Chapitre 3 - Les produits de la législation	50
Introduction	50
Les archives scabinales : histoire et inconvénients	50

Les rapports de visite des chemins issus des cours locales	51
Les acteurs : le mayeur, les échevins, le greffier, le sergent.	55
Organisation et modalités pratiques	57
Les délits.....	60
Les peines	61
Les visites effectuées par les instances supérieures	63
Les Chambres des tonlieux.....	63
L'Office fiscal de Brabant : « l'œil et le bras du souverain »	66
Les conflits impliquant les Chambres des tonlieux.....	67
Les conflits impliquant des mayeurs négligents	68
Les plaintes en contexte limitrophe : les bureaux de perceptions.	70
Conclusion.....	72
Chapitre 4 - Sur le terrain : l'évolution de la gestion des chemins ruraux au XVIII ^e	74
Introduction	74
La gestion des chemins brabançons par les communautés rurales : étude quantitative	74
La méthode	75
Résultats et interprétations.....	76
Bilan.....	82
Un village traversé par la chaussée Namur-Louvain : une étude de cas	83
Le contexte historique et géographique.....	84
Les visites des chemins à Thorembois-les-béguines et la chaussée de Namur-Louvain	88
La visite de 1786.....	90
Conclusion.....	93
Conclusion générale.....	95
Retour réflexif.....	95
L'histoire des chemins : un objet multidisciplinaire	97
Ouvertures	100
Table des figures.....	104
Sources inédites	105
Archives de l'État à Forest	105
Archives de l'État à Louvain-la-Neuve.....	105
Archives de l'État à Louvain	106
Archives générales du Royaume.....	107
Bibliothèque Royale de Belgique (KBR).....	108
Sources imprimées.....	108
Sources éditées	108
Travaux-Sources	108

Travaux	109
Sitographie	114
Annexes.....	116

Table des figures³⁴⁰

Figure 1 : Coupe de la voie romaine à Ambresin, qui suit une ligne de crête, effectuée à l’occasion de l’asphaltage du chemin en 2003	12
Figure 2 : Schéma en coupe d’une grande chaussée type du XVIII ^e siècle.....	19
Figure 3 : Carte postale comportant une drève à Westerloo	20
Figure 4 : Extrait de la carte de Villaret (1 : 10000), dressée durant la courte occupation française d’une partie des Pays-Bas (1745-1748).	31
Figure 5 : Les niveaux de pouvoirs relatifs à la gestion des chemins dans le duché de Brabant.	42
Figure 6 : Extrait du rapport de la visite du village de Vieux-Genappe effectuée le 5 juillet 1786 par les échevins du lieu.	53
Figure 7 : Extrait du rapport de la visite du 30 juin 1787 ainsi que de la revisite du 3 août de la même année	54
Figure 8 : Section boueuse d’un sentier situé aux étangs de Oud-Heverlee (Louvain) dans lequel des branches ont été ajoutées afin de faciliter le passage.....	59
Figure 9 : Avertissement de la Chambre des tonlieux de Tirlemont concernant la visite des chemins et rivières.....	65
Figure 10 : Extrait de la carte de Ferraris (1777), découpage n° 209	72
Figure 11 : Évolution chronologique du nombre de villages dans lesquels au moins un rapport de visite de chemins a été trouvé.	75
Figure 14 : Estimation des températures hivernales annuelles pour le XVIII ^e siècle.	80
Figure 13 : Estimation des températures printanières annuelles pour le XVIII ^e siècle.	80
Figure 12 : Estimation des températures estivales annuelles pour le XVIII ^e siècle.	80
Figure 15 : Extrait de la carte de Ferraris (1770-1778) : le village de Thorembais-les-béguines et alentours (1 : 15500).	84
Figure 16 : Thorembais-les-béguines et alentours vers 1710.	85
Figure 17 : Situation du village de Thorembais-les-béguines et alentours vers 1850 (extrait de la carte de Vandermaelen, 1 : 15500).	86
Figure 18 : Extrait de la carte de Ferraris (découpage n° 114).	89
Figure 19 : Extrait de la carte de Ferraris (découpage n° 114). Réseau viaire du village de Thorembais-les-béguines suivant la visite échevinale de l’été 1786.....	91

³⁴⁰ Voir la page à laquelle la figure est présente pour plus de détails. Les figures 2 et 8 ont été réalisées par l’auteur.

Sources inédites

Archives de l'État à Forest

- Office fiscal du Conseil de Brabant. Portefeuilles - Z 001.
 - 1041 /1 - Dossiers concernant l'administration des villages – Villages de A à G.
 - 1064 - Chaussées, chemins, barrières, rivières, ponts, entretien, etc. 1657-1740.
 - 1065 - Chaussées, chemins, barrières, rivières, ponts, entretien, etc. 1753-1779.
 - 1066 /1 - Chaussées, chemins, barrières, rivières, ponts, entretien, etc. 1780-1789, I.
 - 1066 /2 - Chaussées, chemins, barrières, rivières, ponts, entretien, etc. 1780-1789, II.
- Office fiscal supplément - I 94.
 - 1441 - Stukken betreffende de inspectie van de wegen door de procureur-generaal of zijn substituten in de zeven kwartieren van Antwerpen, en het innen van boetes voor overtredingen, 1762.

Archives de l'État à Louvain-la-Neuve

- Collection des greffes scabinaux de l'arrondissement de Nivelles.
 - Archennes – D004.
 - Braine-le-Château et Haut-Ittre – D016.
 - Dion-le-Mont – D023.
 - Glabais – D028.
 - Grez-doiceau – D030.
 - Houtain-le-Mont – D080.
 - Lasne et Chapelle-Saint-Lambert – D034.
 - Lathuy – D076.
 - Limal et Limelette – D035.

- Piétrebais et Chapelle-Saint-Laurent – D105.
- Thorembais-les-Béguines et Glatigny – D042.
- Tourinnes-Saint-Lambert – D044.
- Walhain-Saint-Paul – D070.

Archives de l'État à Louvain

- Chambre des tonlieux de Louvain – 34.
 - 26-33 - Registers van de beleyde. 1561-1760.
 - 34 - Verschillende akten aangaande de beleiden van de rivieren, de wegen, en de molens, en de jurisdictie over de wegen en rivieren. 1562-1784.
- Chambre des tonlieux de Tirlemont – 35.
 - 22/BIS - Aanmaning van de ontvanger van de domeinen van het kwartier van Tienen, aan de bewoners van dit kwartier dat ze moeten waken over het onderhoud en het reinigen van de wegen en de rivieren, enz. s. d.
- Greffes scabinaux de l'arrondissement de Bruxelles – 51/2.
 - 3. Beersel - 9758 - "Beleyden": inspecties van wegen, waterlopen, enz. 1696-1745.
 - 73. Sint-Martens-Bodeghem – 806 - Vonnissen en akten van "beleyden", visitaties van wegen. 1598-1720.
- Greffes scabinaux de l'arrondissement de Louvain – 51.
 - 28. Goetsenhoven. – 4076 - Visitaties. 18de eeuw.
 - 48. Kortenaeken – 2590 - "Beleyderol" i.v.m. onderhoud van wegen en waterlopen. 18de eeuw.
 - 50. Kuntich. – 4030 - "Visitaties". Z.d.
- Schepenbank Bertem – 87
 - 29-33 - Processen-verbaal van de inspectie van de wegen en waterlopen, 1761-1790.

- Heerlijkheid Sint-Pieters-Rode – 81
 - 200-209 - Akten van verkopen, verpachtingen, kavelingen en wezenrekeningen, 1710-1795 (1).

Archives générales du Royaume

- Archives contemporaines
 - 1534 – Thèse de doctorat d’Ernestine Lejour intitulée « Création de chaussées dans l’ancien Brabant sous le règne de Marie-Thérèse (1740-1780) », 1925.
- Conseil royal de Philippe V (1702-1711) – T 093.
 - 497 – Chaussées et barrières (1702-1704).
 - 498 – Chaussées et barrières (1705-1711).
- Conseil Privé sous le régime autrichien. Cartons. – T 460.
 - 1211 - Chemins en Brabant, 1762-1786.
- Cartes et plans gravés et imprimés. – T 582.
 - 200 – Carte particulière des environs de Bruxelles, Louvain, Diest, Tirlemont, Léau, Vilvorden, Nivele, Halle, &C, 1743.
- Inventaire des cartes et plans manuscrits. Série I. Deuxième supplément – I 012.
 - 3110 - Atlas contenant vingt-huit cartes et dessins de biens ruraux appartenant à l'abbaye de Villers et situés à Thorembois-les-Béguines, à Thorembois-St.-Trond, à Mellemont, à Sart-Risbart, à Glimes, à St.-Remi-Geest et Ste.-Marie-Geest, à Petit- Hallet, à Jandrenouille et Jandrain, à Jodoigne, Lathuy, Molembais-St.-Pierre, Énines et Huppaye, à Lincent, à Longesville, à Malèves-St.-Marie et Wastines, à Melin, à Piétrebaix-Glatigny, à Ramillies, à Petit-Rosières et à Folx-les-Caves; dressées, en 1720, 1721, 1722, 1723 et 1724, par P. Hannart; en 1760, par Jean Petrebu; en 1739, par M. Michaux; en 1736, par P. Collignon; en 1793 et 1794, par F. Hamotte et P.-J. Matthieu.

Bibliothèque Royale de Belgique (KBR)

- XIIIIB Belgique gén. - 1708-1710 - Fer - IV 619, *Les environs de Brusselles, de Tirlemont, de Nivelles, de Gimblours, et de Judoigne. - A Paris : chez le Sr. de Fer dans l'Isle du Palais a la Sphere Royale avec pri[...]e du Roy*, 1710.
- Carte de cabinet des Pays-Bas autrichiens ou carte de Ferraris, 1771-1778. [En ligne]. < <https://common.ngi.be/FerrarisKBR/index.jsp?l=fr> >. (Consulté le 13 avril 2026).
- Réserve précieuse, LP 12.408/657 E, [1651 04 04] *Par le Roy. A nostre cher & feal le grand bailly de Nivelles & roman Pays de Brabant ou son lieutenant [...]*, 4 avril 1651.

Sources imprimées

GAUTIER, Hubert, *Traité de la construction des chemins*, Paris, Robert Seneuze; André Cailleau, 1715.

DE CANTILLON, Philippe, *Délices du Brabant et de ses campagnes, ou description des villes, bourgs & principales terres seigneuriales de ce duché*, s.l., chez Jean Neaulme, 1757.

LACOMBE, Jacques, *Encyclopédie méthodique. Arts et métiers mécaniques.*, vol. 6, Paris, Pancoucke, 1789.

DIDEROT, Denis, LE ROND D'ALEMBERT, Jean, *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, etc.*, vol. 3, Paris, 1753.

Sources éditées

CASIER, Constant, *Coutumes du pays et duché de Brabant: Quartiers de Louvain et de Tirlemont*, Bruxelles, Fr. Gobbaerts, 1874.

GACHARD, Louis-Prospér, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas autrichiens. Troisième Série: 1700-1794*, Bruxelles, Fr. Gobbaerts, 1867.

LAURENT, Ch., *Recueil des ordonnances des Pays-Bas. 2e Série: 1506-1700*, vol. 1, Bruxelles, J. Goemaere, 1893.

Travaux-Sources

ANGILLIS, Ange, *Coup-d'oeil sur la Législation des Chemins publics dits vicinaux, ou Recueil des lois, ordonnances, règlements, arrêtés et instructions, émanés sur cette manière depuis 1520 jusqu'à nos jours*, Bruges, Bogaert-Dumortier, 1819.

ANGILLIS, Ange et VANDAMME, Charles, *Législation des chemins publics dits vicinaux ou recueil des lois, ordonnances et règlements, émanés sur cette matière depuis 1505 jusqu'à nos jours, avec des notes et observations résumant cette législation*, Courtrai, Jaspin Frères et Soeurs, 1840.

DE BRABANDÈRE, Eugène, « La Belgique depuis 1830 du point de vue des travaux publics », dans *Mémorial du centenaire de l'Indépendance de la Belgique : Grandes industries : historique et situation actuelle*, vol. 1, Bruxelles, Société belge des ingénieurs et des industriels, s.d., pp. 181-263.

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 », *Crédit communal de Belgique*, vol. 9, n° 34, 1955, pp. 1-7.

ALONZO, Éric, *L'architecture de la voie. Histoire et théories*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2018.

ARBELLOTT, Guy, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 28, n° 3, juin 1973, pp. 765-791.

BAELDE, Michel, « Le contrôle des finances locales par le pouvoir central au XVIII^e siècle », *Crédit communal de Belgique*, vol. 76, 1966, pp. 65-73.

BARKER, Theodore Cardwell et GERHOLD, Dorian, *The rise and rise of road transport, 1700-1990*, London, MacMillan, 1993 (Studies in economic and social history).

BLONDÉ, Bruno, « At the cradle of the transport revolution? Paved roads, traffic flows and economic development in eighteenth-century Brabant », *The Journal of Transport History*, vol. 31, n° 1, 2010, pp. 89-111.

BOGART, Dan, « Neighbors, networks, and the development of transport systems: Explaining the diffusion of turnpike trusts in eighteenth-century England », *Journal of Urban Economics*, vol. 61, n° 2, 2007, pp. 238-262.

BRAJKOVIC, Blanche *et al.*, *La pierre et la rue*, Namur, Ministère de la Région wallonne, 1998.

BRUNEEL, Claude, « Les échevinages ruraux en Brabant-Wallon au XVIII^e siècle », dans *Les structures de pouvoir dans les communautés rurales en Belgique et dans les pays limitrophes*

(XIIIe-XIXe). *Actes du 13e colloque international de Spa (3-5 septembre 1986)*, Bruxelles, Crédit communal, 1988, pp. 133-170 (Histoire).

BRUNEEL, Claude *et al.*, *Architecture rurale de Wallonie. Hesbaye brabançonne et pays de Hannut.*, Bruxelles, Pierre Mardaga, 1989.

BRYs, André, *Les Chambres des tonlieux de Brabant*, Mémoire en Histoire, Louvain, Université Catholique de Louvain, 1942.

BUYST, Erik, DERCON, Stefan et VAN CAMPENHOUT, Bjorn, « Road Expansion and Market Integration in the Austrian Low Countries during the Second Half of the 18th Century », *Histoire & mesure*, n° 1, juin 2006, pp. 185-219.

CAVAILLÈS, Henri, *La route française: son histoire, sa fonction: étude de géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 1946.

CENTRE BELGE D'HISTOIRE RURALE, *Le Centre belge d'histoire rurale: bilans et perspectives = het belgisch centrum voor landelijke geschiedenis: terugblik en toekomstperspectieven*, Louvain, Centre belge d'histoire rurale, 1992 (100).

CLEYMANS, Yannis, *Levensaders voor het platteland? De invloed van steenwegen op de beroepsstructuur van Brabantse dorpen (1755-1796)*, Mémoire en Histoire, Louvain, KU Leuven. Faculteit Letteren, 2018.

CONCHON, Anne, « La corvée des grands chemins, mesurer l'efficacité d'une institution au XVIIIe siècle », *Histoire & mesure*, vol. 30, n° 1, 2015, pp. 25-42.

CORBIAU, Marie-Hélène, *Les voies romaines par la Wallonie: La voie Boulogne-Bavay-Tongres-Cologne*, Namur, Service public de Wallonie, 2018 (Vestiges 8).

CROUSSE, Franz, « Étude sur les voies de communication de l'ancien pays de Liège », *Bulletin de la Société belge de Géographie*, vol. 4, 1880, pp. 260-261.

DE SOIGNIE, Jules, « Histoire des voies de communication par terre et par eau, principalement au point de vue du Hainaut », *Mémoires et Publications de la Société des Sciences, Arts et Lettres du Hainaut*, 3e série, vol. 9, 1874, pp. 127-335.

DE HOSTÉ, Georges, *Greze, notre village (Glanes d'histoire et de folklore)*, s.l., Grand serment royal des arbalétriers de Saint-Georges de Grez-Doiceau, s.d.

DORMARD, Serge, « Les péages des États de Flandre wallonne et le financement des infrastructures de transport au XVIII^e siècle », *Revue du Nord*, vol. 411, n° 3, 2015, pp. 575-606.

DORSMAN, Leen, « Regionale geschiedenis in vergelijkend perspectief », *Theoretische geschiedenis*, vol. 23, n° 3, 1996, pp. 346-360.

DOURSTHER, Horace, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes contenant les tables des monnaies de tous les pays.*, Bruxelles, M. Hayez, 1840.

DROEVEN, Emilie, DUBOIS, Catherine et FELTZ, Claude, « Paysages patrimoniaux en Wallonie (Belgique), analyse par approche des paysages témoins », *Cahiers d'Economie et sociologie rurales*, vol. 84-85, n° 1, 2007, pp. 215-243.

DULLAERT, Isabelle, *La voirie vicinale : un patrimoine à valoriser, des chemins à vivre*, Mémoire en architecture urbaine, Louvain-la-Neuve, Université Catholique de Louvain, 1994.

DUPONT-BOUCHAT, Marie-Sylvie, « Le pouvoir judiciaire dans les communautés rurales d'Ancien Régime en Wallonie (XVI^e-XVIII^e) », dans *Les structures de pouvoir dans les communautés rurales en Belgique et dans les pays limitrophes (XII^e-XIX^e). Actes du 13^e colloque international de Spa (3-5 septembre 1986)*, Bruxelles, Crédit communal, 1988, pp. 273-292 (Histoire).

GACHARD, Louis-Prosper, « Bedmar (Don Isidro de la Cueva y Benavides, marquis De », dans *Biographie nationale publiée par l'Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique*, vol. 2, H. Thiry van Buggenhoudt, Bruxelles, 1868, col. 77-82.

GÉNICOT, Léopold, « Études sur la construction des routes en Belgique », *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques*, vol. 10, n° 4, 1939, pp. 421-451.

GÉNICOT, Léopold, « Études sur la construction des routes en Belgique », *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques et Sociales*, vol. 12, n° 5, 1946, pp. 495-559.

GÉNICOT, Léopold, « Études sur la construction des routes en Belgique », *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques et Sociales*, vol. 13, n° 5, 1947, pp. 477-505.

GÉNICOT, Léopold, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, 1948 (Collection nationale 89).

GUSTIN, Michèle, CORBIAU, Marie-Hélène, « Wasseiges-Ambresin : Coupe dans la voie Boulogne-Bavay-Tongres-Cologne », *Chronique de l'Archéologie Wallonne*, 13, 2006

HANNICK, Pierre, « Vandamme, Charles, Louis », dans *Nouvelle Biographie Nationale*, vol. 7, Bruxelles, Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique, 2003, pp. 350-352.

HASQUIN, Hervé, *Louis XIV face à l'Europe du Nord. L'absolutisme vaincu par les libertés.*, Bruxelles, Racine, 2005 (Les racines de l'Histoire).

HASQUIN, Hervé, « La jointe des administrations et des affaires des subsides et les finances communales de Charleroi », *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, vol. 44, n° 4, 1966, pp. 1177-1186.

LEFEVRE, P.J. et JEANDRAIN, L., « Quelques vieux chemins du Roman pays de Brabant (Vieux comme les chemins) », *Le folklore brabançon*, vol. 16, n° 93-94, 1937 1936, pp. 193-246.

LEJOUR, Ernestine, « Inventaire des archives de la Chambre des tonlieux de Vilvorde », dans *Travaux du cours pratique d'archivéconome donné pendant les années 1928-1931*, Tongres, Archives générales du Royaume, 1932.

LEJOUR, Ernestine, « Les routes Brabançonnaises sous le règne de Marie-Thérèse », dans *1er Congrès International de géographie historique*, Bruxelles, Falk, 1931, pp. 152-157.

LEJOUR, Ernestine, LOUSSE, E. et VAN WERVEKE, L., « Inventaire des archives de la Chambre des tonlieux de Bruxelles », dans *Travaux du cours pratique d'archivéconome donné pendant les années 1928-1931*, Tongres, Archives générales du Royaume, 1932.

LOIR, Christophe *et al.*, « Le Dictionnaire de police municipale de Bruxelles de P.-J.-F. Van Bersel (1842), un outil pour recenser, ordonner et renouveler les savoirs policiers », *Journal of Belgian History*, vol. 55, n° 3-4, 2025, pp. 32-54.

LOUSSE, E., *Inventaire des archives de la chambre des tonlieux de Louvain*, Bruxelles, Archives de l'état à Louvain, 2001 (Inventaire des Archives de l'état à Louvain 20).

MARCOTTY, Georges, *De la voirie publique par terre : grande voirie, voirie urbaine, chemins vicinaux*, Bruxelles, Bruylant, 1930.

MARION, Olivier, *La chaussée Éghezée-Louvain, construite par la ville de Namur au milieu du XVIII^e siècle*, Mémoire en Histoire, Louvain-la-Neuve, Université Catholique de Louvain, 1999.

MÜLLER, Bertrand, « Écrire l'histoire locale : le genre monographique », *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, vol. 9, n° 2, 2003, pp. 37-51.

PFISTER, Christian et WANNER, Heinz, *Climat et société en Europe. Les mille dernières années*, Neuchâtel, Editions Livreo-Alphil, 2025 (La république des idées).

PICARD, Edmond et D'HOFFSCHMIDT, N., *Les pandectes belges : encyclopédie de législation, de doctrine et de jurisprudence belges*, vol. 18, Bruxelles, Ferdinand Larcier, 1886.

PLACQ, Gérard, « Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940 », *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques et Sociales*, vol. 17, n° 5, 1951, pp. 425-469.

REVERDY, Georges, *Histoire des routes de France*, Paris, PUF, 1995 (Que sais-je? 2964).

REVERDY, Georges, « Les techniques routières aux XVIII^e et XIX^e siècles », dans HIGOUNET, Charles (éd.), *L'homme et la route : En Europe occidentale, au Moyen Âge et aux Temps modernes*, Toulouse, Presses universitaires du Midi, 1982, pp. 295-303 (Flaran 2).

ROUSSEAUX, Xavier, *Le notariat en Roman pays de Brabant et l'enseignement du notariat à l'Université catholique de Louvain : catalogue de l'exposition organisée à Louvain-la-Neuve du 13 au 28 mars 1986*, Bruxelles, Archives générales du Royaume, 1986.

ROUSSEAUX, Xavier et TIXHON, Axel, « Du « sergent à verge » à la « profileuse » : pistes pour l'histoire des polices dans l'espace belge, du moyen-âge au 21^e siècle », dans CAMPION, Jonas (éd.), *Les archives des polices en Belgique : des méconnues de la recherche ?*, Bruxelles, Archives générales du Royaume, 2009, pp. 11-34.

SMITZ, Alexandre, *Des chemins aux chaussées : (re)penser, construire et entretenir les voies de communication terrestres dans la Principauté de Liège de 1748 à 1789*, Mémoire en Histoire, Liège, Université de Liège, 2021.

TARLIER, Jules et WAUTERS, Alphonse, *La Belgique ancienne et moderne : géographie et histoire des communes belges. Province de Brabant. Canton de Perwez*, Bruxelles, Decq, 1865.

THEWES, Guy, *Route et administration provinciale au siècle des lumières: l'exemple des Etats du Duche de Luxembourg (1748-1795)*, Bruxelles, Crédit communal, 1994 (Histoire 8).

THIRSK, Joan, *Rural England, an illustrated history of the landscape*, Oxford, Oxford University Press, 2000.

VADELORGE, Loïc, « Les affres de l’histoire locale 1970-2000 », dans CRIVELLO, Maryline, GARCIA, Patrick et OFFENSTADT, Nicolas (éds.), *Concurrence des passés : Usages politiques du passé dans la France contemporaine*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2006, pp. 37-47 (Le temps de l’histoire).

VANRIE, André, *Archives scabinales et communales du Brabant*, Bruxelles, Archives générales du Royaume, 1995 (Guide des fonds et collections des Archives générales du Royaume 16).

VAN UYTVEN, Raymond (éd.), *De gewestelijke en lokale overheidsinstellingen in Brabant en Mechelen tot 1795*, vol. 2, Bruxelles, Archives générales du Royaume, 2000 (Studia 82).

VAN UYTVEN, Raymond *et al.*, *Histoire du Brabant : du duché à nos jours*, Zwolle, Waanders, 2004.

VERMEIR, René, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas, Deuxième série, règne de Philippe IV (1621-1665)*, Bruxelles, Archives générales du Royaume, 2023 (Studia 172).

VERSTRAETEN, Jérôme, « Les officiers fiscaux de Brabant : agents politiques du gouvernement à distance (deuxième moitié du XVIII^e siècle). Le cas des demandes d’amortissement des organisations religieuses », *Études sur le XVIII^e siècle*, n° 51, janvier 2023, pp. 53-73.

VERSTRAETEN, Jérôme, *Les officiers fiscaux du Brabant, agents politiques au service des institutions centrales des Pays-Bas autrichiens*, Mémoire en Histoire, Bruxelles, Université libre de Bruxelles, 2022.

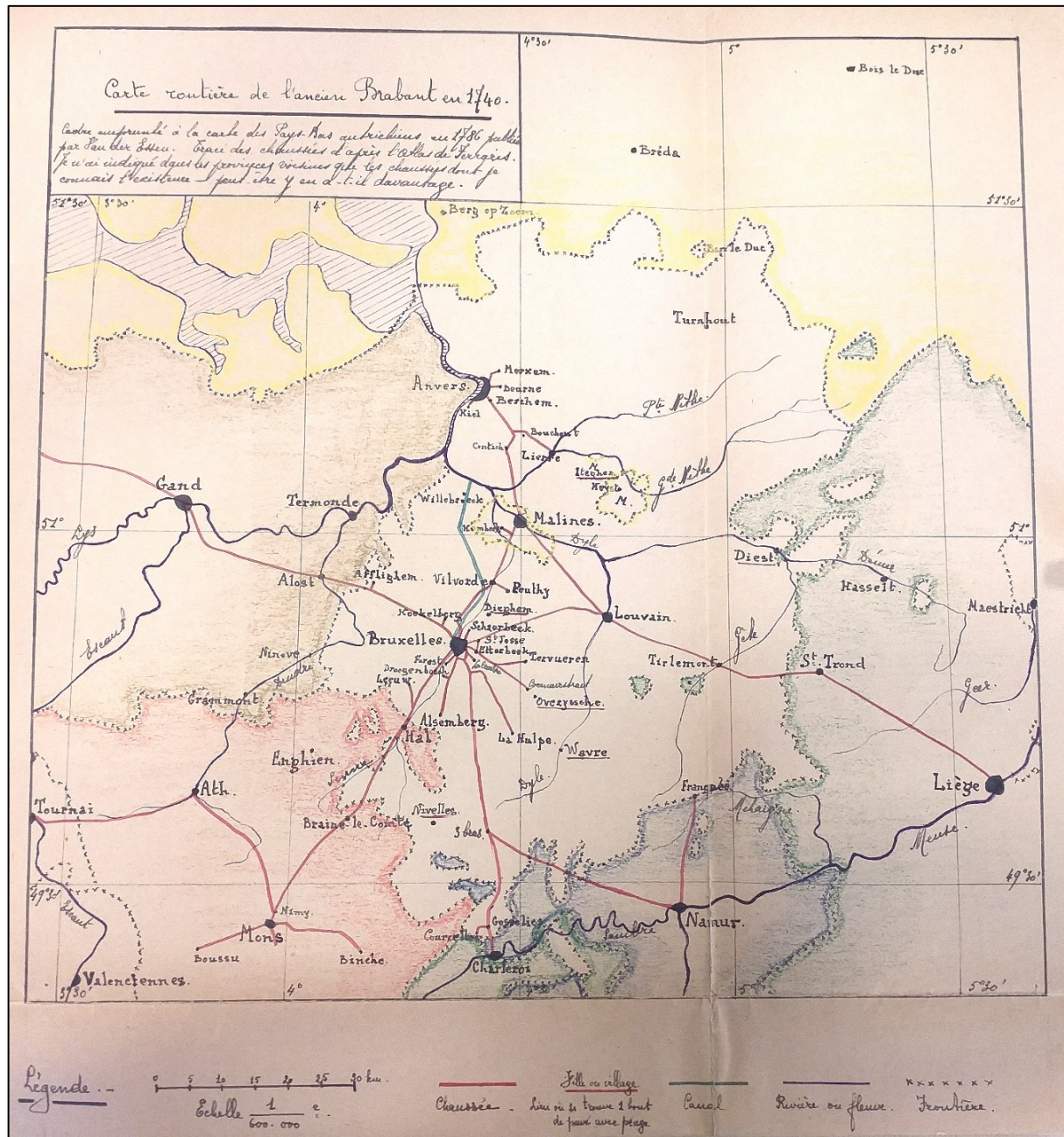
Sitographie

- Central National de la Recherche Scientifique (CNRS), Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNTRL). [En ligne]. <[Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales](#)>. (Consulté le 15 avril 2026). Site web créé par le CNRS en 2005 qui regroupe de nombreuses ressources linguistiques.
- Chemins.be. [En ligne]. <[chemins.be - index](#)>. (Consulté le 15 avril 2026). Site web de l’asbl « Chemins de Wallonie » reprenant notamment un inventaire collaboratif des chemins et sentiers de Wallonie, mis à jour par ses contributeurs.
- Dictionnaire de l’Académie française. [En ligne]. <[Dictionnaire de l'Académie française](#)>. (Consulté le 15 avril 2026).

- Dictionnaire wallon-français. [En ligne]. <[DTW: Motî walon-francès - Dictionnaire wallon-français - Walloon-French dictionary](#)>. (Consulté le 15 avril 2026). Moteur de recherche établi à partir de plusieurs dictionnaires. Projet non abouti mais qui demeure très utile pour trouver des pistes de recherche.
- Région wallonne, WalOnMap. [En ligne]. <[WalOnMap Beta | Géoportail de la Wallonie](#)>. (Consulté le 15 avril 2026). Géoportail (version beta) de la région wallonne.
- Unionisme.be. [En ligne]. <[Accueil - Unionisme](#)>. (Consulté le 15 avril 2026). Site web qui propose des ressources liées à l'histoire politique belge des XIX^e et XX^e siècles.
- VAN DE Wall, Rien, Wegen-Route.be. [En ligne]. <[Wegen-Routes.be](#)>. (Consulté le 15 avril 2026). Site web réalisé par l'historien Rien VAN DE WALL dédié aux routes contemporaines belges.
- Vlaamse Overheid, Agentschap onroerend erfgoed. [En ligne]. <[Onroerend Erfgoed](#)>. (Consulté le 15 avril 2026). Inventaire du patrimoine de la région flamande.
- Vlaamse Overheid, Geopunt. [En ligne]. <[Geopunt | Digitaal Vlaanderen](#)>. (Consulté le 15 avril 2026). Géoportail de la région flamande.

Annexes

- Annexe 1 : Carte routière de l'ancien Brabant en 1740, dressée par Ernestine Lejour en 1925.



- [illegible]

UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LOUVAIN

Faculté de philosophie, arts et lettres

Place Cardinal Mercier, 31, 1348 Louvain-la-Neuve, Belgique | www.uclouvain.be/fial

Images de couverture issues des greffes scabinaux de l'échevinage d'Houtain-le-Mont : document précisant la largeur prescrite pour chaque type de chemin (Archives de l'état à Louvain-la-Neuve, D080, 2868). Les deux photographies ont été prises par l'auteur dans la campagne d'Archennes en mai 2026.