Une brève histoire des routes à Tinlot.

Il y a deux mille ans...

Depuis deux millénaires, les villages de l'Entité de Tinlot ont continuellement été traversés par des artères de communication importantes. Nous ne parlons pas des quelques chemins et nombreux sentiers qui reliaient les hameaux et villages, mais de grands axes assurant la mobilité entre différentes régions ou métropoles éloignées d'un même état. L'évolution historique des parcours adoptés est révélatrice de choix de plusieurs ordres : stratégique, s'il s'agit de faciliter la circulation de troupes; économique, pour répondre aux besoins du commerce, notamment avec les états voisins; voire politique, quand le tracé doit se faufiler dans la mosaïque de petites seigneuries en évitant les domaines des voisins hostiles.

La plus ancienne route - et le modèle jusqu'à présent - a été financée et construite par l'état romain dans les premières années de notre ère. "*Toutes les routes mènent à Rome."* dit le proverbe. La nôtre s'intégrait parfaitement dans ce projet[1] : de Tongres, elle se dirigeait vers Amay où elle passait la Meuse à gué (vu son importance, on construira très vite un pont), puis traversait de face les tiges et chavées du Condroz jusqu'à Vervoz, avant de s'enfoncer dans la forêt ardennaise pour rejoindre Arlon et le réseau lorrain. Ce travail titanesque fut réalisé en quelques années entre les deux métropoles de la Gaule du nord. L'objectif était de permettre le fonctionnement de l'administration et la circulation rapide des troupes, mais aussi de développer le commerce dans cette province récemment conquise. Et le fisc impérial ne lésina pas : on fit une route "consulaire", c'est-à-dire avec une assiette large de 3 à 6 m. bordée de fossés. Une route si solide et bien entretenue qu'elle fut utilisée jusqu'à la fin du Bas-empire ! Après l'effondrement de l'Empire et le morcellement du territoire, la route perdit sa raison d'être et seuls quelques tronçons locaux furent encore empruntés et sont encore utilisés de nos jours, comme la Chaussée des Romains à Ramelot.

Il y a mille ans...

Dès la fin du 10e s., la formation de la Principauté de Liège et son extension progressive vers Dinant et la Haute-Meuse, puis vers le duché de Bouillon, vont créer de nouveaux besoins de communication. Désormais tous les chemins mènent à Liège ! Un des plus importants, si pas le plus important, nous a légué son tracé condrusien : il traversait Tinlot et le Condroz pour relier Liège à Dinant en passant par Ciney.[2] C'était plutôt une piste, en terre, ravinée d'ornières, guère entretenue et en de nombreux endroits digne de la fable *Le Coche et la Mouche* de Jean de La Fontaine. Parcourir cette septantaine de km restera une expédition périlleuse jusqu'au début du 18e s.

Il y a trois cents ans...

A ce moment, l'apaisement des tensions politiques entre les puissants voisins, la France et les Pays-Bas autrichiens, stimula les opportunités de commerce transfrontalier. Le gouvernement du Prince-évèque décida donc la rénovation et l'amélioration des infrastructures routières importantes[3]; le Chemin de Liège à Terwagne devint la Chaussée de Liège à Dinant, aussi appelée Route de France. Il s'agissait d'un très gros chantier : aplanir certaines irrégularités du sol pour réguler la déclivité (la côte de France entre Ivoz et Neuville), remplacer les gués

---

[1] Voyez l'article *Sur la voie romaine dans nos villages condrusiens* sur tinlot.be/loisirs/découvrir Tinlot

[2] Il s'agit de l' unique itinéraire terrestre, car il n'y a pas encore de route qui suive le cours de la Meuse. Quant au transport par barque sur la Meuse, il est tributaire des conditions atmosphériques et est contrôlé par le Duché de Namur.

[3] Voir *Abée et Scry avant la Révolution Française*, Partie 2, sur tinlot.be/loisirs/découvrir Tinlot

par des ponts, empierrer, voire paver, à certains endroits. Si la chaussée, élargie et rectiligne, est bien représentée sur les cartes de Ferraris (avec les barrières de péage de Tinlot, à la Douève, et de Terwagne, à l'entrée du village), il restera encore à faire.

Les grands axes seront pavés et n'évolueront guère (1ère moitié du 20e ?). Photo Tinlotblog 20/7/2012.

Il y a deux cent cinquante ans...

Le tracé utilisé entre Terwagne et Havelange était détestable ! On voulait le modifier, mais aussi éviter la gourmandise taxatoire ou l'hostilité politique de certaines seigneuries voisines : Ramelot, enclave du duché de Luxembourg, fut jusqu'à la Révolution territoire des Pays-Bas autrichiens; et tout franchissement de frontière impliquait une taxe ! Quand en 1780 on remplaça ce parcours inadapté par un nouveau tronçon, la nouvelle *Chaussée de Dinant*, de Fraineux à Pailhe via Scry et Pont de Bonne, on veilla à le construire sur les terres liégeoises de Strée et Vierset, le long de la limite de Ramelot. Pour financer ces grands travaux, la Principauté perçut selon la coutume un péage; il y en avait 5 du Val St-Lambert jusqu'à Terwagne, on en créa 3 sur le nouveau tronçon de Fraineux à Pailhe. Pendant le demi-siècle qui suivit, l'état des routes non entretenues se détériora.

La sortie de Scry (à la fin du 19e ou au début du 20e ?). A droite une maison isolée qui existe encore, et les arbres plantés en bordure de route par les Ponts-et-Chaussées. A gauche, le chantier de la carrière disparue (actuellement un taillis). Photo Tinlotblog 20/7/2012.

Il y a deux cents ans...

Il fallut attendre l'Indépendance pour que la jeune Belgique reprenne les travaux publics routiers. Ce fut un très ambitieux projet, un projet national, conçu et développé à l'échelle de la Belgique, et d'une ampleur jamais atteinte précédemment. Après 1830, les priorités des communications avaient changé : on voulait que le réseau, densifié, relie Bruxelles à toutes les régions du territoire national. On distingua alors les gestionnaires selon l'importance de la liaison : les grand-routes, gérées par l'Etat et les Provinces, et les chemins vicinaux (chemins ou sentiers), du ressort des communes. L'Etat voulut créer une liaison moderne vers l'est (vers Stavelot, sachant que Malmedy se trouvait alors en Prusse); or de Huy à Ouffet et Hamoir en traversant Tinlot, il n'existait qu'un chemin de terre, desservant les villages. De surcroît les anciens chemins locaux se limitaient à relier deux lieux proches (fermes, villages...) en tenant compte des territoires seigneuriaux; aucune vue d'ensemble cohérente ne déterminait le meilleur itinéraire entre des localités plus éloignées. Il fallait donc ouvrir de nouveaux tronçons. Ainsi le chemin de Huy et Strée obliquait légèrement vers la droite peu après le carrefour du château d'Abée, traversait les actuelles prairies et longeait l'orée du bois vers la Ferme de l'Abbaye pour rejoindre Tinlot. La planche 4 de l'Atlas Vicinal de Tinlot mentionne en rouge le nouveau tronçon rectiligne ouvert dans le bois de Tinlot entre le carrefour cité et le viaduc actuel (voué à disparaître) de Tinlot. En bord de carte figure le commentaire explicatif : *rectification du chemin de grande communication de Huy à Hamoir*. Cette route empierrée - comptant plusieurs barrières de péage entre Huy et Tinlot - fut mise en service entre 1844 et 1846. Nous sommes relativement bien informés sur ces travaux grâce aux archives du Parlement et autres ministères : on apprend par exemple que les pierrailles proviennent de carrières de calcaire des communes traversées, ou encore qu'on recourait aux ouvriers agricoles pour creuser les fossés en automne, à la fin des travaux des champs. Cette route "de grande communication", ou encore "de grande vicinalité", était empierrée de Huy à Hamoir : un empierrement calcaire de cailloux concassés sur une largeur de 3,5m, avec accotements et fossés pour une largeur totale de 7m.

Quant aux déplacements locaux - les plus importants pour la population - dans un village ou entre deux villages, ils se faisaient par les petits chemins et sentiers (le plus souvent à pied, au

plus court, à travers campagnes et bois !). C'est la loi du 10 avril 1841 qui fit réaliser un atlas des chemins accessibles au public dans chaque commune : l'*Atlas Vicinal.* Attention ! La plupart appartenaient au patrimoine public communal, tandis que d'autres étaient des propriétés privées sur lesquelles le propriétaire autorisait le passage. On peut consulter dans chaque administration communale *l'Atlas Vicinal,* qui fait foi, pour autant qu'on tienne compte de la remarque ci-dessus et que les chemins désaffectés et vendus par la commune y aient été mentionnés.

Connaître le passé aide à comprendre le présent.

- Les barrières de péage.

Tout Belge qui part vers le sud sait qu'il devra s'arrêter aux barrières de péage et... payer[4] ! Qu'en était-il chez nous ? Une très sérieuse étude de la Chambre des Représentants de 1838 est consacrée aux péages routiers. On y apprend notamment qu'en la matière, nous les Belges, nous avons été des initiateurs très suivis en Europe :

"C'est au système de péages appliqué aux routes que la Belgique est redevable de la majeure partie de ses voies de communication... Dès 1639, le système de concession de péages, à charge d'entretien, y était connu et généralement en pratique..."[5] (p.3)

La France révolutionnaire avait décidé de supprimer les péages, y compris dans les territoires annexés en 1795. Pourtant, confrontés à la détérioration des routes et sans ressources, les Révolutionnaires rétablirent bien vite les péages, perçus cette fois par une régie chargée de l'entretien. Hélas, elle ne percevait presque rien, tant étaient gourmands les opérateurs ! En 1801, le premier Préfet du département de l'Ourthe, Desmousseaux[6], jugeait qu'il fallait revenir à la gratuité :

" Depuis plusieurs siècles, ce pays (nb. Liège), comme le reste de la Belgique, étoit soumis à l'impôt des barrières[7]*; mais il était plus léger et les points de perception, moins nombreux. Il faut avoir le courage de le dire. Cet impôt gênant qui arrête le voyageur, le voiturier, l'agriculteur à chaque pas, qui les expose à des retards, à des supercheries, à des tracasseries multipliées, cet impôt enfin, qui coûte tant au peuple et rapporte si peu à l'Etat, est une cause perpétuelle de dégradation des routes et le motif d'une plainte générale."*

Le Préfet énonce ici une des premières revendications des Révolutionnaires : il s'agit d'un péage qui coûte cher et ne rapporte pas assez à l'Etat pour entretenir les routes de plus en plus abimées "On paie pour un service qui n'existe pas !" Il fut aboli et l'Etat prit en charge ces dépenses sur décision de Napoléon en 1806[8]. Après 1814, le système des barrières fut rétabli par les Hollandais et prolongé par les députés belges dès 1831. Les barrières de péage étaient concédées à des particuliers ou des sociétés par adjudication pour une certaine durée (1ou 3

---

[4] "*Péage*" est synonyme de "payer" dans notre esprit. L'étymologie de ce terme est cependant tout autre ! *Pedaticum* (< *pes, pedis* = le pied) désigne d'abord le (droit de) passage. Et c'est ce droit qui se paye.

[5] Cette année-là fut reconstruit le Pont de Arches à Liège. Le péage exigé pour le traverser permit de couvrir son financement.

[6] Tableau statistique du département de l'Ourt(h)e (1800).

[7] Sur la carte de Ferraris (1776), on distingue les barrières de Soheit (près du carrefour de la rue Haute-barrière) et celle de Terwagne.

[8] Il n'y fut rétabli que dans le courant des années 1960.

an(s), beaucoup plus longtemps après 1850). Bien entendu, le prix atteint aux enchères dépendait du retour espéré compte tenu du trafic; or le prix du péage était contrôlé par l'Etat et la perception générait des frais de personnel. Néanmoins, les documents officiels du 19e s. nous montrent que le prix des adjudications a doublé entre 1830 et 40 en conséquence de l'augmentation du trafic et de la bonne santé de l'économie. On constate aussi que les péages de Fraineux et de Scry figuraient parmi les plus rémunérateurs de la Province de Liège, suivis en bonne place par ceux de Terwagne et Tinlot. Les prix demandés aux voyageurs étaient, lit-on, "modérés" (?). Ce qui est remarquable quand on sait que le gestionnaire de la barrière prélevait ses frais ainsi que son bénéfice et que le Fonds des routes de l'Etat belge, qui encaissait le reste, disposait d'un montant supérieur aux frais d'entretien. Le surplus engrangé permettait donc d'améliorer le réseau et de créer de nouvelles routes. Pourtant le pactole ne fut pas éternel ! Dès 1831, les exemptions se multiplièrent : les véhicules officiels, la poste, les citoyens sur le territoire de leur commune, les véhicules agricoles sur le chemin de la ferme, ceux qui transportaient de la chaux; en 1833, un agriculteur de Terwagne réclamait même l'exemption depuis le Val Saint-Lambert pour son tombereau ramenant du charbon destiné à son four à chaux. Enfin, à partir de 1850, l'apparition de la concurrence du transport par chemin de fer et par bateau fit chuter les revenus. En 1867, le Ministre Frère-Orban supprima les barrières de péage sur les routes de l'Etat (les autres suivront, plus ou moins vite).

Nous sommes bien informés sur le sujet : *"Il ne pourra avoir plus d'une barrière à raison d'une distance de 5000 mètres"* stipule la loi. Vers 1850 , il y avait 4 barrières sur le territoire de Tinlot. La plus ancienne se trouvait sur le chemin de Liège à Terwagne " < sur le tronçon s'étendant> *depuis le débouché du chemin de Soheit jusqu'à la dernière maison du village.*" Ce que confirme Ferraris qui la représente sur sa carte (1778) au lieu-dit La Douève. On laisse donc une tolérance pour l'installation, tout en respectant la norme de 5000m (une lieue, entre Fraineux et Tinlot et entre Tinlot et Terwagne). La deuxième apparaîtra sur la nouvelle chaussée de Dinant lors de sa mise en service en 1781. Elle était située dans le village de Scry. Les deux dernières seront établies sur la route de grande communication de Huy à Hamoir inaugurée en 1846. L'une sera à Tinlot, l'autre à Seny; aucune des sources que j'ai consultées ne permet de préciser leur localisation. Il ne subsiste pas davantage de vestiges des deux premières en dehors des deux mentions suivantes :

Un *Itinéraire complet de la France*, daté de 1788, mentionne "*la barrière et le cabaret de Sohait*"; mais ce dernier semble avoir disparu au 19e.
L'Atlas vicinal de 1842 signale que "*le chemin de Soheit (* = la rue Haute Barrière*) déboule sur le pavé de Terwagne*". Il y aurait donc eu un secteur pavé à cet endroit[9].

La barrière doit être signalée par un poteau (surmonté d'un éclairage entre le coucher et le lever du soleil); les voyageurs doivent s'arrêter et s'acquitter du montant du péage correspondant au véhicule.

A titre anecdotique, voici le tarif officiel affiché[10] en 1853 :

---

[9] Un autre secteur pavé se trouvait notamment sur la Chaussée de Dinant entre le carrefour de La Botteresse et Limet. Le souvenir de cet ouvrage est lié au toponyme *La Pavée.*

[10] *Recueil des pièces imprimées par ordre de la Chambre des Représentants, Volume 2,1853.* La redevance dépendait de la puissance de l'attelage (le nombre de chevaux). Il n'est dès lors pas étonnant que lors de l'apparition des automobiles, la taxation soit appliquée en fonction du nombre de chevaux(-vapeur) du moteur !

Pour chaque paire de roues de voiture quelconque (trois roues comptent pour deux paires) . . . . . fr.	0 05
Pour chaque cheval ou mulet attelé ou non, jusqu'à concurrence de quatre têtes d'attelage	0 10
Pour une 5e tête d'attelage	0 15
Id. 6e id.	0 20
Id. 7e id.	0 40
Id. 8e id.	0 60
Pour chaque tête au-dessus de huit.	0 60
Pour chaque bœuf ou âne attelé	0 05
Pour chaque bœuf ou âne attelé avec plus de quatre chevaux . . .	0 10

La circulation avec plus de huit chevaux ou mulets attelés est interdite,

Sachons aussi qu'il existe déjà un code de la route fort répressif :

Chaque véhicule doit porter une plaque mentionnant le nom et l'adresse du propriétaire.
Toute fraude à la barrière entraîne une amende de 30 fr.
Répression du dépassement de la charge autorisée : des ponts-bascules permettent de les détecter; la sanction consiste à faire délester le véhicule de la surcharge, voire à le confisquer.
Obligation de céder le passage aux véhicules transportant des personnes (pensez à l'expression "tenir le haut du pavé").
Interdiction pour les véhicules de transport de marchandises de circuler pendant les périodes de dégel (un avis était affiché aux barrières).

Au 19e s., la "mobilité" devenait plus accessible pour autant qu'on accepte des conditions inconfortables : il y avait bien sûr les équipages personnels des nantis, mais aussi la malle-poste à deux classes de sièges et le char-à-bancs franchement spartiate qui circulaient selon des horaires fixes.

Char-à-bancs de Liége à Dinant (par Ciney).
Départ tous les jours, de Liége, de l'hôtel de Londres, place du Spectacle, à 7 heures du matin, et arrivée de Dinant à Liége, à 5 h. du soir.

Imaginez le voyage en plein hiver (on déblayait la neige), ou dans la nuit ! Sans compter les risques[11] (d'accident, d'agression). A la fin du 18e, il fallait 7 heures pour faire Liège-Marche. L'auberge des Quatre-Bras - qui firent partie d'Abée-Scry jusqu'à la fusion de communes -

---

[11] Par exemple, l'assassinat d'un voyageur perpétré par des bandits. Tel celui de 1670 illustré dans l'article *Des 4Saisons* n° 145, p. 19, relatif à la croix de La Doiffe. A son sujet, je pense que ce toponyme inconnu, utilisé par l'enquêteur du service du Patrimoine et inexistant dans les nombreux documents d'époque, est une mauvaise perception d'une prononciation wallonisante de "La Douève". La phonétique de "L'dwef" ou "l'dwaf" peut suggérer à un locuteur francophone une transcription "La Doiffe". C'est à cet endroit que se dressait la croix avant le grand bouleversement routier.

était un relais de poste[12]. La dernière malle-poste en fonction en Belgique[13] effectuait jusqu'en 1925 la liaison Ciney-Dinant en deux heures. Quant aux plus performantes du 19e, elles pouvaient réaliser 20 lieues (= 100 km) en un jour.

- **Dernier clin d'oeil à notre passé** :

Un inspecteur des Ponts et Chaussées décrit en 1852 un chemin vicinal qui vient d'être élevé au rang de "voie de grande communication". Les automobilistes et les promeneurs habitués à le parcourir prudemment apprécieront la pertinence de sa description et constateront que 167 ans plus tard nous pourrions presque écrire le même texte.

A partir de Terwagne, on trouve d'abord 500 à 600 mètres d'ancien empierrement défoncé, puis environ 200 mètres de chemin de terre; ensuite commence l'empierrement nouveau qui a 3m50 de largeur avec accotements de 1m50 et fossés de 1 mètre. Les accotements et fossés n'existent malheureusement pas partout, parce qu'une partie de ce chemin a été construite avant la déclaration de grande vicinalité.

De l'origine jusqu'à Ramelot. Dans une première partie l'empierrement est parfaitement viable et le chemin a une largeur et des dimensions régulières, mais le tout laisse à désirer sous le rapport de l'entretien, notamment les accotements et les fossés; ces derniers sont mal ouverts et manquent de profondeur. Dans une deuxième partie, les accotements perdent leur largeur. Dans un remblai et dans une tranchée, l'un des accotements disparaît tout à fait et l'autre est réduit à presque rien. Les fossés n'y existent pas et l'empierrement est raviné par les eaux surtout contre les bordures. Au-delà de cette tranchée, les fossés, autrefois ouverts, sont complètement remplis et les accotements détestables et profondément ravinés.

Aux approches de Ramelot, le tout devient moins mauvais sans être bon.
Traverse de Ramelot. Une grande mare empiétant sur l'accotement qui la surplombe à une hauteur de 2 mètres sans garde-corps; ornières profondes sur l'empierrement; pas de fossés; accotements très boueux; une fontaine déborde sur celui de droite qu'elle ravine faute d'un écoulement régulier.

De Ramelot à la route de Dinant à Liège, on trouve d'abord une espèce de précipice[14] de plusieurs mètres de profondeur et non garanti contre l'accotement de gauche. Plus loin, un bel alignement est coupé en deux parties par une courbe irrégulière et sans motif. Les accotements et les fossés continuent à être irréguliers : quelquefois, les derniers manquent tout à fait; il en est de même des premiers, sur une longueur de 200 mètres resserrée entre deux haies. Dans toute cette partie l'empierrement est du reste parfairement viable. A la sortie du dernier bois, commence une partie neuve atteignant la route de Dinant à Liège...

Une partie de ce chemin a été construite avant la déclaration de grande vicinalité. C'est sans doute à cette circonstance que l'on doit les irrégularités que j'y ai reconnues et que je viens de signaler. Il demande un parachèvement et un entretien général et immédiat.

On peut penser que l'ingénieur du 19e était exigeant en ne se satisfaisant pas de quelques aménagements. Mais ces relations du passé suscitent l'impression que le jeune état belge avait avant tout une ligne de conduite bien arrêtée : une bonne mobilité, organisée et efficace pour le transport des personnes et des marchandises, est la porte qui ouvre sur une époque de développement et de prospérité.

L. Pauquay 2019

---

[12] Voir https://adalen.jimdo.com/nandrin/hotel-des-quatre-bras/

[13] On peut voir cette vénérable voiture au Musée de la vie wallonne à Liège. Voir l'article sur https://lapetitegazette.net/2016/04/11/le-conducteur-de-diligence/

[14] Deux détails surprennent : la grande mare en contrebas (2m) de la route plus bas que la fontaine (= le puits détruit ?) recevant l'eau de la source mentionnée (?); "l'espèce de précipice de plusieurs mètres sur la gauche de la route" après le carrefour de Ramelot. La route aurait-elle anciennement gravi le tige jusqu'au niveau de la butte du tilleul pour qu'il y ait "un précipice" un peu plus bas sur la gauche ?