

VISAGES URBAINS DE LIEGE depuis 1830

Exposition organisée en
l'ancienne Eglise Saint-André,
place du marché à Liège
du 16/01/1985 au 26/02/1985



Crédit Communal

L'urbanisme à Liège au XIX^e siècle



Panorama de Liège depuis Saint-Laurent au début du XX^e siècle. Coll. Art. U.Lg.

De 1830 à 1914, Liège a connu une extension urbaine remarquable. Il n'est pas douteux que la «révolution industrielle» en ait été la cause décisive. Ici, les guillemets s'imposent pour désigner le terme révolution, qui fait penser à une rupture nette que l'on pourrait dater avec précision. Loin de là, la «révolution industrielle» fut en réalité un processus lent, ample, complexe et le terme «industrialisation» — même s'il est moins spectaculaire — semble plus approprié. Une convergence de phénomènes a abouti à façonner la société industrielle : invention, puis généralisation de la machine à vapeur, meilleure organisation du crédit, naissance du chemin de fer, autre attitude vis-à-vis du profit, libération de la main-d'œuvre, etc. Il resterait à compléter la liste des facteurs, puis à les agencer selon leur poids relatif, à les localiser et à les dater. Ce qui déborderait de loin le cadre de ce texte.

Le mouvement d'urbanisation fut concomitant de l'industrialisation. L'assimilation des deux termes paraît évidente au sens commun. Pourtant il n'y a pas toujours de relation nécessaire. Anvers, par exemple, qui n'a pas connu d'industrialisation «à la liégeoise» a vu sa population multipliée par 2,2 de 1831 à 1880, plus que Liège (2,09) ⁽¹⁾.

N'étant plus dépendantes de l'énergie hydraulique, les unités de production, en dilatant leurs dimensions, s'installèrent près des sites charbonniers. Elles recherchèrent aussi les carrefours de communications, à proximité des villes. Puis, le chemin de fer — qui créa une forte demande d'équipements métallurgiques — commanda à son tour les implantations industrielles; la ville devint plus que jamais le «centre nerveux» de l'industrie : on y trouvait les informations, le crédit, la main-d'œuvre qualifiée. L'afflux incessant de ruraux déclassés par les progrès de la technologie agricole et de la médecine (malgré les épidémies) gonflèrent les chiffres de la population des villes. C'est l'Angleterre qui, la première, créa une société à primat industriel, fortement urbanisée. La Belgique suivit, directement, et plus précisément le sillon de Verviers à Charleroi. Liège, géographiquement bien placée, connut un triplement de sa population en l'espace de 80 ans (Voir tableau).

Il faut souligner que Liège n'est pas née de l'industrialisation, comme l'ont été La Louvière ou Charleroi. Capitale d'une principauté séculaire, elle existait depuis longtemps avec une forte unité urbaine. Ses quelque 50.000 habitants, à la fin du XVIII^e siècle, la plaçaient au rang d'une grande ville selon la norme de l'époque. Les nouveautés du XIX^e siècle, ce sont le nombre et l'espace. C'est au cours de ce siècle que naquirent les banlieues; et celle de Liège, la manufacturière vallée qui impressionna tant les visiteurs étrangers, fut pour beaucoup dans le développement de la cité. L'industrialisation progressant, les creux se remplirent. Les villages environnants, autrefois isolés, formèrent bientôt une grande périphérie, prélude à la Région Industrielle liégeoise du XX^e siècle, allant de Visé à Engis ⁽²⁾.

Atteinte à ce point par la croissance, Liège s'étendit d'abord dans sa cuvette avant, au tournant du siècle, d'entamer l'occupation des hauteurs. Le rôle discriminatoire du fleuve dans le développement urbain ³ diminua, permettant à Outremeuse de connaître une croissance énorme, supérieure en proportion à Londres selon Gobert ⁴.

En un demi siècle, de 1830 à 1881, la ville ouvrit 139 rues nouvelles, tandis qu'elle élargissait ou rectifiait 63 rues et ruelles ⁵. Dans ce texte, il sera question de la façon dont le XIX^e siècle a fait face à cette croissance.

VILLE DE LIEGE

Population		Etendue Bâtie	
		Hect.	a.
1831	58.752	-	-
1846	75.961	-	-
1856	89.411	202	91
1866	99.129	219	22
1880	123.131	303	23
1890	147.660	345	75 68
1900	157.760	412	19 70
1910	176.893	488	78

Source : Ministère de l'Intérieur. *Annuaire statistique de la Belgique. Quarante et unième année 1910.* Bruxelles, Imprimerie LESIGNE, 1911.

Le trait marquant dans l'urbanisation de Liège et de sa région au XIX^e siècle, cette extension, a souvent échappé à l'attention des contemporains. Même s'ils sont conscients de ce que la ville a beaucoup changé, cette conscience reste confuse, non reliée à

des causes précises. Peu d'observateurs en tout cas, prennent la mesure exacte de la poussée urbaine. Th. GOBERT, auteur du monumental «*Les rues de Liège*» n'a pas bien saisi l'importance de l'époque qu'il a pourtant vécue (il est né en 1853). Il est resté étranger à la problématique de la croissance urbaine. Dans l'introduction, il intitule la partie I «*la cité, des origines à nos jours*», sorte de synthèse générale sur l'histoire des rues de Liège. Cette partie occupe près de 115 pages, dont une dizaine seulement sont consacrées à la période 1830-1924. Il souligne certes, qu'il ne reste, pratiquement rien du visage médiéval de la cité; il loue le travail de ceux qui ont fait de Liège une «cité moderne»; mais, il n'a pas détaché le XIX^e siècle des autres périodes, et ne peut donc expliquer cet âge de croissance urbaine. Son récit demeure avant tout factuel, linéaire et statique. La *Notice* de Blondin⁽⁶⁾ reste sur le plan descriptif tout au long de ses 70 pages et, lorsque l'auteur donne des éléments de mesure de la croissance (de Liège), c'est visiblement avec le souci de mettre en avant son propre travail — impressionnant il est vrai — en tant que directeur des travaux communaux. G. RUHL, promenant le lecteur dans la «Noble cité» de 1730 pour la comparer à celle de 1910, est — lui aussi — peu préoccupé par la croissance urbaine⁷. Les exemples pourraient être multipliés.

Au siècle dernier, le terme «urbanisme» n'existait pas encore, alors que les éléments de sa pratique étaient déjà en place. On parle tantôt «d'art de bâtir les villes» (Camillo SITTE, CLOQUET)⁸, d'«esthétique des villes» (BULS)⁹, tantôt de la «construction des villes»¹⁰ ou encore de «théorie du tracé des villes»¹¹. C'est en 1911 que le terme «urbanisme» sera utilisé pour la première fois, par Pierre CLERGET, dans un article de la *Société neufchâteloise de géographie*¹².

Au XIX^e siècle, les ingénieurs jouèrent un rôle majeur dans l'aménagement du territoire¹³ en raison du poids grandissant de la technique appliquée à ce domaine. Le cas de Blondin, ingénieur de formation, est frappant : il est plus préoccupé par la modernisation que par l'humanisation de la ville, même si le bilan de son travail va dans le sens d'une amélioration des conditions de vie urbaine. (Pensons à l'eau courante !). Sa *Notice* et ses nombreux rapports sont d'une aridité technique qui ne laisse aucune place à un «urbanisme à visage humain». L'ingénieur est un personnage central, mais il n'est pas le seul. Les enjeux des grands travaux (par exemple la plus-value qui s'attacha aux quais, une fois la Meuse canalisée) concernaient beaucoup de monde : industriels, commerçants, spéculateurs, hommes politiques,

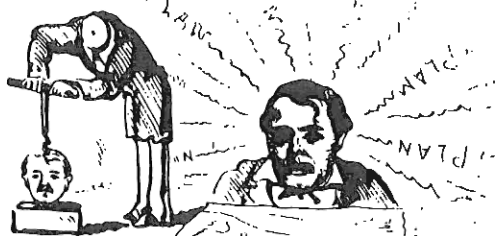
journalistes, groupes socio-professionnels¹⁴. Les intérêts étaient très souvent opposés, ce qui explique l'âpreté des polémiques. Il suffit de voir le cas important de l'île de Commerce (l'actuel quartier des Terrasses) qui révèle la force émotionnelle que contenait un tel projet. Mieux qu'une bibliographie, la caricature du *Rasoir* le montre. Ce projet a été vraiment le «grand dossier» de l'urbanisme liégeois au XIX^e siècle. Aussi lui est-il consacré une place à part dans ce catalogue.

L'épopée de l'île de commerce.
Caricature du journal satirique liégeois «Le Rasoir», avril 1875.



La rue de la Paix (aujourd'hui rue de Rotterdam) en 1880. M.V.W.

L'EPOPÉE DE L'ILE DU COMMERCE



- Mr. Blondin se creuse la tête pour trouver un plan pour l'île.

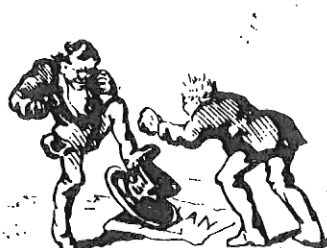
- Ayant tout creusé, il trouve qu'on doit combler le bassin qui avait été creusé par un autre.



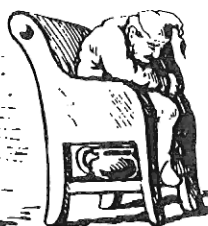
- Ce nouveau Robinson veut à tout prix rattaché son île à la terre ferme.



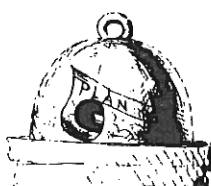
- Les liégeois sont tout d'abord dans l'admiration.



- plus triste retour des choses d'ici bas, comme toujours, ils démolissent ce qu'ils ont admiré.



- chaque liégeois qui se croit plus malin que son voisin enfante le meilleur plan.



- M. Demoor produit le sien, qui est celui de M. Frère. C'est un vrai plan de Bazaine.



- L'émirant Demanyan en fabrique un à sa façon, c'est le plan de Trochu.

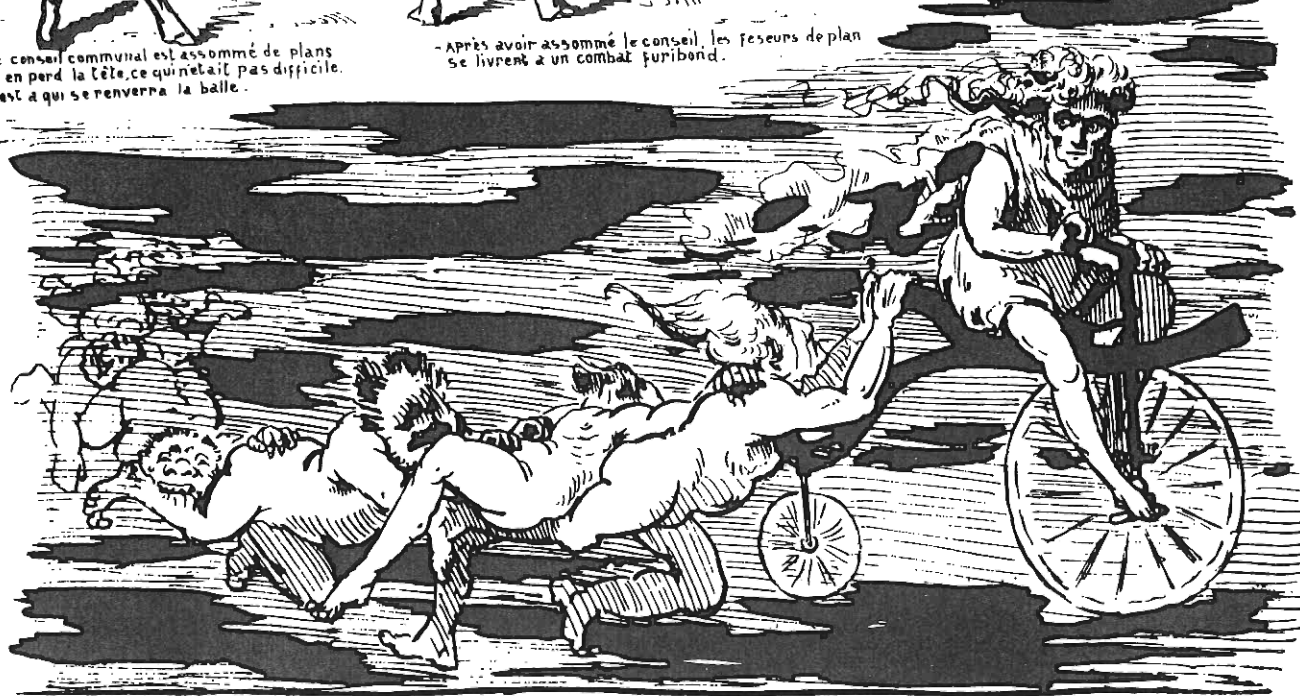


- Le conseil communal est assommé de plans, il en perd la tête, ce qui n'était pas difficile. C'est à qui se renverra la balle.

- Après avoir assommé le conseil, les feseurs de plan se livrent à un combat furibond.



- Les liégeois embêtés, jettent finalement dans le bassin le conseil communal, les ingénieurs etc. et la solution est trouvée le bassin est comblé.



- Le génie de la cité emporte tous leur cadavres dans la nuit profonde afin que les générations futures ne retrouvent pas trace des folies de notre époque.

Pour bien saisir les circonstances de l'urbanisation au XIX^e siècle, il faut insister sur le climat de libéralisme. Un large accord existait parmi les classes dirigeantes pour limiter la sphère de l'intervention publique. En urbanisme comme en d'autres domaines. Les autorités auraient-elles pu se munir d'instruments propres à diriger l'explosion urbaine ? Il est difficile de le croire car, selon l'esprit utilitaire, la somme des intérêts particuliers devait correspondre à l'intérêt général, par l'effet d'une «harmonie pré-établie conforme au dessein de la providence»¹⁵ ; le droit de propriété était à l'urbanisme ce que la liberté d'entreprendre était à l'économie, un droit sacré. Si l'on examine les deux règlements municipaux à Liège (1839 et 1879) concernant les bâtisses, on voit qu'ils ne traitent en rien des matières désignées de nos jours sous le terme «aménagement du territoire». Vivant une exceptionnelle croissance du bâti urbain, les édiles n'ont pas cherché à définir une politique globale d'aménagement, préférant voir la ville se développer au gré des principes du «laissez-faire». Pourtant, des exemples d'essai de maîtrise du développement urbain existaient : en 1811, il y avait eu le plan d'extension de New-York qui selon Benevolo «reste l'une des principales contributions à la culture urbaine moderne»¹⁶. En 1859, la ville de Barcelone, sous l'impulsion d'I. CERDA avait conçu «l'œuvre d'urbanisme la plus systématique qui ait été réalisée en Europe au XIX^e siècle». (LAVEDAN¹⁷). Rien de tel à Liège. La discussion au Conseil communal sur le règlement de 1879, concerna surtout la pléthore de dispositions à observer lors de la construction d'un immeuble. Les adversaires du projet craignaient que l'on étouffât la liberté de l'architecte : «on ne façonne pas l'art au moyen d'un règlement»¹⁸. Ils le jugeaient trop interventionniste y voyant «une intervention abusive de l'autorité communale en matière d'intérêts privés dont les particuliers devraient avoir seuls la gestion»¹⁹. Il est vrai que le texte était complet, précis quant à la construction de chaque immeuble (des murs de face, des pignons, des saillies, de l'épaisseur des murs...). En revanche, il restait muet quant à la disposition des immeubles, au sein, par exemple, d'un quartier. Seule disposition marquante assimilable à un instrument d'urbanisme actuel : la hauteur des immeubles était réglementée, en fonction de la largeur des voies. C'était dans le droit fil du souci hygiénique.

Servies par l'expérience faite entre autres de dérogations, les autorités définirent en 1879 des normes de hauteurs plus précises et plus sévères que celles de 1839.

Il ne faudrait pourtant pas en conclure que l'autorité publique est restée totalement étrangère aux transformations de Liège. Au plan municipal et national, il y eut maintes initiatives qui furent autant de travaux gigantesques : modification et canalisation du cours de la Meuse, tracé de la Dérivation, installation du chemin de fer. Au sein du tissu urbain même, les bulletins administratifs témoignent de mille initiatives : nouvelles percées, travaux d'élargissement, d'alignement de rues, lotissements. La circulation dans certaines rues était réglementée. Mais ces interventions quand elles n'étaient pas préventives (les inondations), s'inspiraient principalement du souci de dresser des barrières aux excès d'une croissance livrée à elle-même. Ainsi de la limitation de la hauteur des bâtisses qui devait garantir à chacun son lot d'air pur et de lumière, et faire échec à la spéculation²⁰. Mais, il faut le répéter, ces actions publiques ne reposaient en rien sur une vision globale de l'aménagement au sens moderne. Sous l'effet de tendances conjuguées, l'intervention publique en matière d'urbanisme ira grandissant, évolution que le XX^e siècle accentuera.

La pratique de l'urbanisme, au siècle dernier, s'appuie sur trois principes clefs : il faut embellir la ville, l'assainir et la rendre mieux adaptée à la circulation. Examinons-les à la lumière du cas liégeois.

Embellir

L'accent mis sur ce souci dans de nombreux textes donne à penser que Liège était une ville laide vers 1830. S'il était donné à l'observateur de 1985 de se promener dans la ville de 1830, il rendrait vraisemblablement un avis moins catégorique. Nombre de portes, de remparts, subsistaient. De l'horizon du bâti dépassaient seules les tours et les flèches des églises qui ne contrariaient en rien le profil des collines. Une hydrographie compliquée permettait qu'on la compare à Bruges ou à Venise. Les vieux quartiers étaient faits de rues irrégulières, courbes, à la trame serrée. Ce charme désordonné ne pouvait trouver grâce aux yeux des hommes du XIX^e siècle, tout imprégnés de progrès : Liège devait être embellie et ceci passait par la modernisation et l'assainissement.

Le terme qui revient souvent pour la caractériser vers 1830 est «pittoresque». Victor Hénau estimait dans une note de 1860 (déjà !) qu'il ne restait plus rien de «l'antique cité épiscopale, noire, malpropre, pestilentielle et... pittoresque»²¹. Vers 1900, lorsque la ville a reçu les «améliorations» souhaitées, il se trouve beaucoup de gens pour s'en féliciter ; il s'en trouve beaucoup moins pour le regretter. Chez ces derniers, l'argument hygiénique balaie souvent les regrets : la ville est peut-être moins belle, assurément moins pittoresque, mais elle est plus saine et là est l'essentiel.

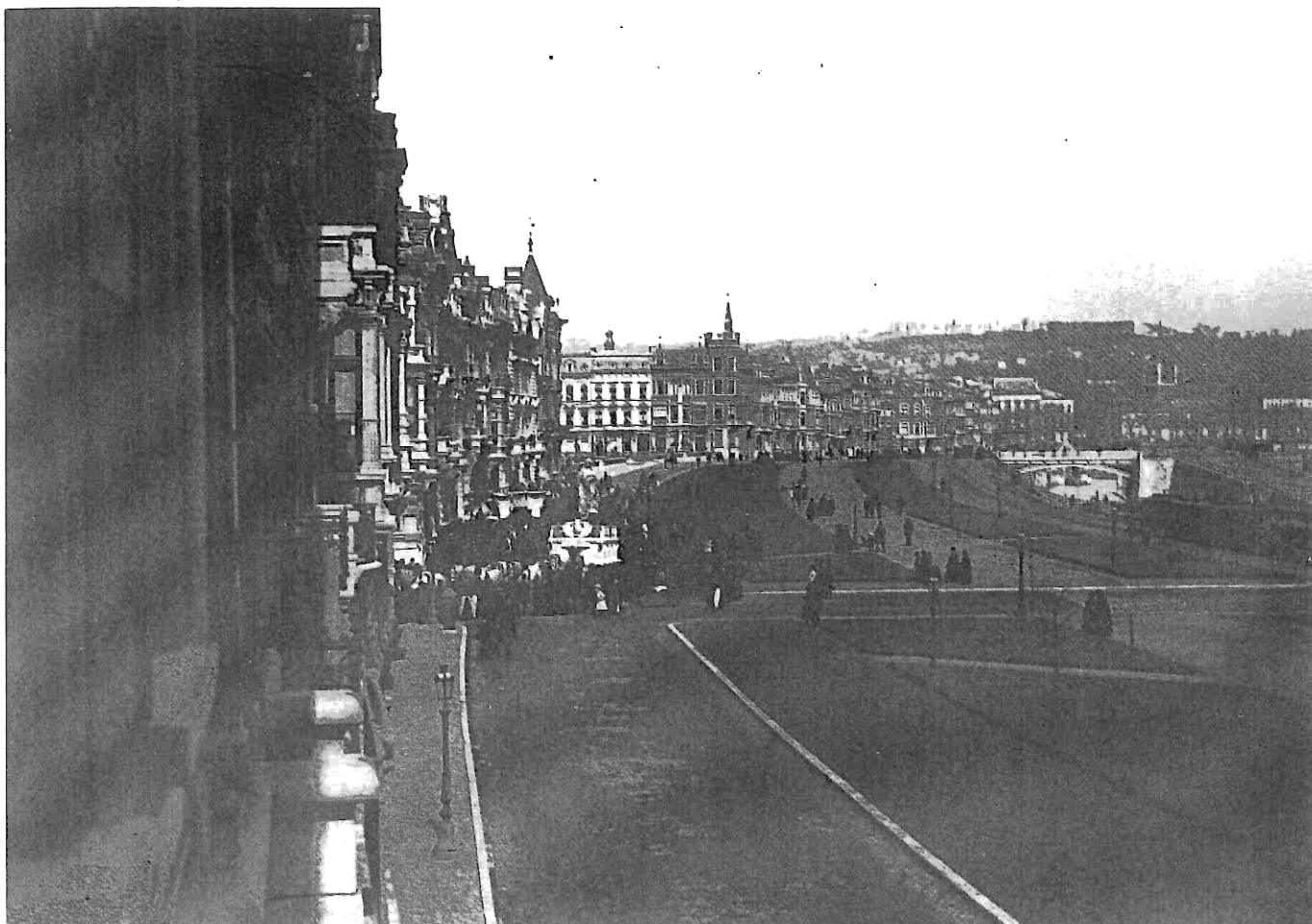
Les guides et les relations de voyages donnent une idée de la manière dont Liège était perçue par les étrangers et les liégeois. Les églises, le site et la position de Liège étaient objets d'admiration largement partagés, tandis que l'aspect de la ville, de la vieille ville surtout, suscitait des sentiments plus défavorables :

DATE		REFERENCE
1827	Liège est la ville la plus noire et la plus manufacturière de Belgique. Presque partout dans la ville, «un état bien prononcé de dégradation et même de ruine fait le caractère principal des habitations particulières, aussi bien que de monuments publics».	<i>Hermite (l') en Belgique par une société de gens de lettres</i> , Bruxelles, Galand et cie, 1827, p. 224.
1829-30	Hormis les quais, les rues sont «étroites, étouffées et bordées de maisons qui ne laissent que rarement pénétrer le soleil».	TESTE Charles, <i>Guide du voyageur dans la ville et dans les environs de Liège</i> (1829 ou 1830) p. 29.
1835	«Les rues de la vieille ville sont étroites, sales et sombres. Quelques quartiers nouveaux sont plus riants, de belles maisons bâties à la manière anglaise, des rues larges, de vastes places récemment plantées annoncent une ville de second ordre dans la civilisation» — L'aspect de la ville souffre de l'industrie.	NISARD D. <i>Souvenirs de voyages</i> , 2 ^e éd., Paris, 1864 p. 298 suiv.
1837	L'historien allemand Loebell compare Liège à Cologne. Il y a à Liège «des gradations intermédiaires et, nulle part, la vue n'est froissée par le contact déplaisant de constructions modernes immédiatement ajoutées à celles d'un autre âge».	LOEBELL J.H., <i>Lettres sur la Belgique</i> , Bruxelles, Hauman, 1837, p. 10.
1837	Attire l'attention sur les nouvelles rues de Liège, «ornées de maisons bâties à la manière anglaise, de vastes places, de belles fontaines, des monuments sinon très beaux du moins très grands, de belles promenades et enfin plusieurs rivières qui viennent se jeter dans la Meuse».	HÉNAUX FERDINAND, <i>Description historique et topographique de Liège, ou guide du voyageur dans cette ville Liège</i> , N. Redouté, 1837, p. 63
1838	«Les rues de la ville sont pour la plupart étroites, sales et mal bâties. Il y a cependant un quartier neuf dont les places et les rues sont larges, les maisons belles et bien alignées» (Places Verte, de la Comédie, Saint-Lambert, Sauvenière, Régence, Université, Féronstrée).	FERRIER DE TOURETTES Alexandre, <i>Description historique et topographique de Liège et ses environs...</i> , Bruxelles, Hauman et cie., 1838, P. 55.

DATE

REFERENCE

- | | | |
|---------|--|---|
| 1837-40 | «Je croyais retrouver ma vieille ville entrevue dans ma jeunesse, il y a 20 ans (...) y entre et à ma grande surprise, je vois une ville toute peinte et vernie. Le badigeon a ainsi tout changé : la maison des hommes et la maison de Dieu». Regrette que toutes les villes aient la même couleur, qu'elles soient enlaidies par «cette race de peintres barbouilleurs, de sculpteurs maçons, qui sont les rois du moment, les voilà qui s'en prennent avec fureur aux églises, qui les blanchissent ou les grattent». | MICHELET Jules, <i>Sur les chemins de l'Europe, Angleterre - Hollande - Suisse - Lombardie - Tyrol</i> . Flammarion, 1893, p. 281 suiv. |
| 1840 | «Les rues de la ville sont pour la plupart étroites et sales et mal bâties». Cf. avis de Nisard. | <i>Guide illustré du voyage en Belgique</i> , Bruxelles, soc. belge de librairie, s.d. p. 209. |
| 1843 | Les promenades à Liège sont agréables, mais peu nombreuses (Sauvenière, Avroy) «Les places sont plus nombreuses et l'on en compte de très belles : la place Saint-Lambert et la place du Spectacle». | <i>Nouveau guide dans Liège, Spa, Chaudfontaine et les environs</i> , Liège, (1843-46), p.94 suiv. |
| 1845 | On insiste sur la beauté du site de Liège, et sur les nouveaux quartiers (Régence, Université, les places du centres) qualifiées de «notables embellissements». | WAUTERS Alph. <i>Les Délices de la Belgique</i> , Bruxelles et Leipzig, Ch. Muquard, 1845, pp. 302, 310, 312. |
| 1846-47 | «Les rues de Liège sont en général étroites et malpropres (...). Néanmoins, dans le quartier neuf, on trouve quelques rues spacieuses et des maisons bien bâties». | <i>Nouveau guide indispensable du voyageur sur les chemins de fer de la Belgique</i> , par DUPLESSY et LANDOY, Bruxelles, 1846-47. P. 212. |
| 1847 | «L'intérieur des villes industrielles est en général peu agréable. Tout, à Liège, est imprégné de l'odeur de la fumée du charbon de terre». | <i>Le voyageur en Belgique et sur les bords du Rhin. Nouveau guide orné d'une carte routière...</i> Anvers et Ostende, M. Kornicker, 1847. p. 245 suiv. |
| 1852 | Parle de «l'écheveau fort embrouillé des vieilles rues de la ville» mais aussi de la ville neuve «aux larges rues bordées de trottoirs en bitume, aux boutiques parisiennes...» les rues voisines du passage Lemonnier sont «brillantes». | G. DE NERVAL, <i>Lorely souvenirs d'Allemagne</i> , Paris, 1852, pp. 281 et 283. |
| 1859 | On insiste sur la beauté du site, «les délicieuses décorations placées par la nature» et on l'oppose à la ville où «la sécheresse, la raideur des lignes, les tons crus des pierres et du plâtre, donnent tout de suite une apparence osseuse et décharnée, ce qui est indigne d'une cité vivante et active». | <i>Guide dans Liège</i> , Liège, F. RENARD, 1859. pp. 26-27. |
| 1903 | «Liège, d'ailleurs a sa vieille ville et sa nouvelle ville, celle-ci correctement alignée, avec des boulevards, des squares, des fontaines, des kiosques, des terrasses, tout le riche décor d'une petite capitale de province amoureuse du faste et alimentée par une certaine fortune publique». | C. LEMONNIER, <i>La Belgique</i> Bruxelles, Castaigne, 1903. p. 668. |



Le boulevard Frère-Orban dans les années 1890. M.V.W.

Le dernier avis, celui de LEMONNIER, est révélateur : le quartier des Terrasses, une fois sorti de terre après bien des polémiques, allait devenir le quartier musée de Liège, «l'un des plus vastes travaux d'embellissement de notre ville», écrit Gobert, qui faisait «les délices de la fashion liégeoise»²². L'admiration des voyageurs était sans doute liée au fait que ce quartier se trouve sur le trajet Guillemins-Centre, sans vouloir diminuer son mérite. En dépit de façades d'un goût parfois baroque et chargées d'ostentation, il était regardé comme un ensemble homogène, cossu, bien aéré, et, attrait de poids, proche de l'eau²³. En outre, des arrêtés y limitaient la circulation de grand charroi²⁴. Il est regrettable de constater à quel point le XX^e siècle a détruit cette homogénéité architecturale qui était son atout principal.

Sur le paysage urbain en général, les amateurs de «pittoresque» ne peuvent que regretter l'aspect que Liège offrait vers 1830. Ils seraient tentés de dire, avec H. COLLEYE, que «le XX^e s. n'a rien compris à l'ambiance liégeoise»²⁵. En deux siècles, les trois éléments qui donnaient tout son charme (et pourquoi ne pas écrire sa beauté?) à Liège ont disparu : le XVIII^e s. finissant a supprimé sa cathédrale, le XIX^e s. a discipliné l'hydrographie et le XX^e s. a détruit l'horizontalité du bâti imposée par le relief.



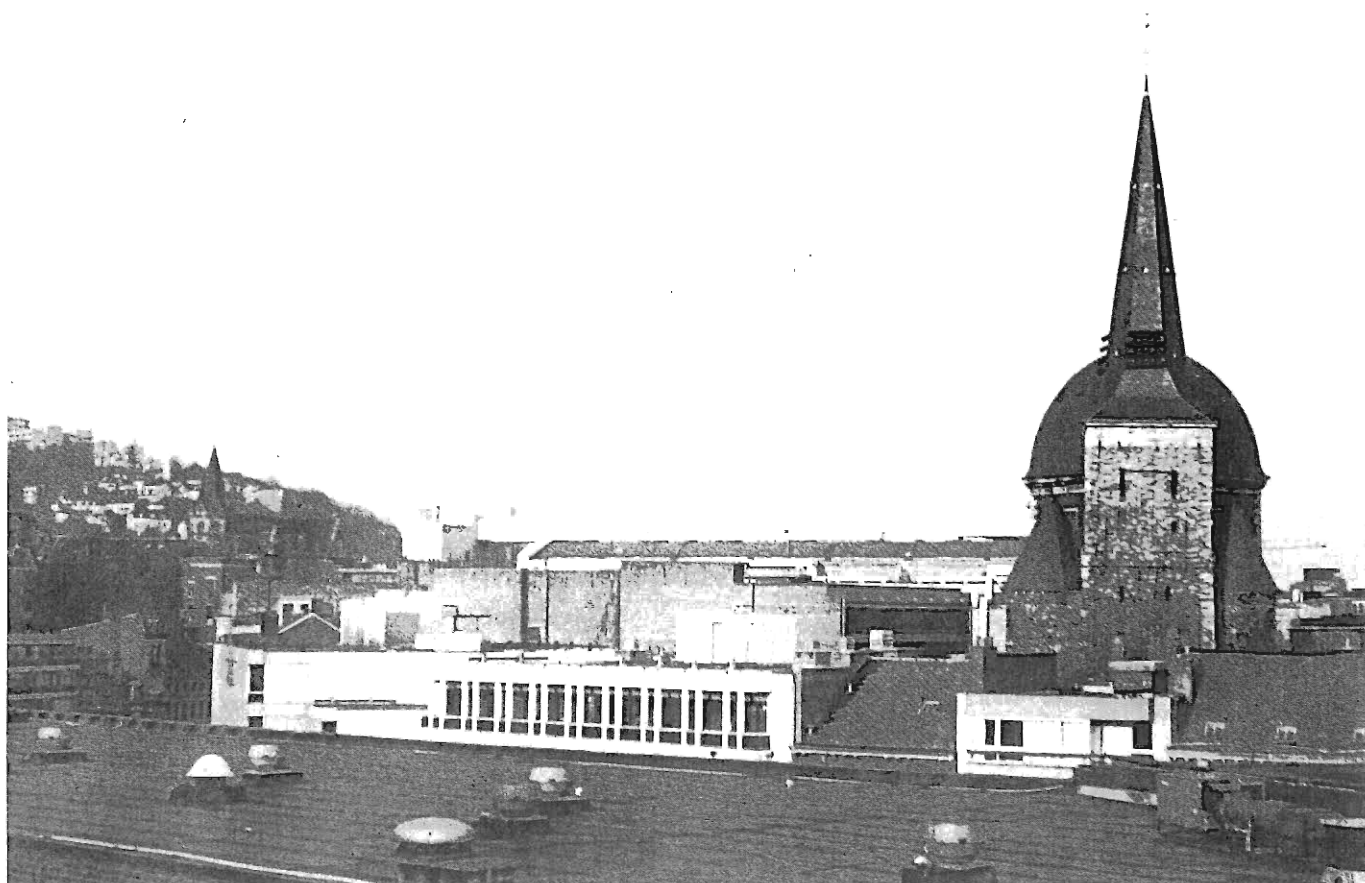
L'étang, le parc d'Avroy et l'avenue Rogier en 1887. M.V.W.

La rue du Pont vers 1890. M.V.W.





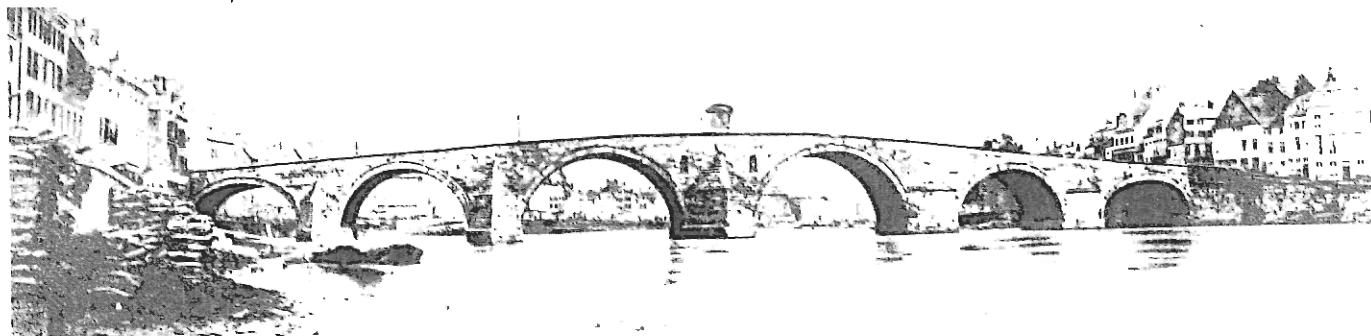
Panoramas de Liège au début du XX^e siècle et en 1984.
A l'avant plan, le boulevard de la Sauvenière et l'église Saint-Jean. Coll. Art. U.Lg. Photo P. THIRY.



Assainir

Plus qu'à la circulation ou à l'embellissement, la priorité des priorités fut accordée à l'assainissement de la ville, en raison surtout des épidémies, mais aussi avec des arrières pensées de moralisation ²⁶. Un article paru en 1905 dans *l'Emulation* insistait sur le rôle majeur qu'avait joué l'hygiène dans la transformation des villes au XIX^e siècle ²⁷. A Liège, le «populeux» quartier d'Outremeuse fut l'objet de toutes les attentions — nous renvoyons au texte qui lui est consacré — mais il n'était pas le seul quartier insalubre de la ville. Il y avait les quartiers du Chafour (Chéravoie, Florimont) et, contigu, celui de la Madeleine au sujet duquel on pouvait lire, en 1859 : «On n'y circule que par des ruelles où le jour arrive à peine, semblables à de profondes fissures dont les parois sont rendues humides par la privation d'air et de lumière» ²⁸. L'assainissement de ces deux quartiers, préoccupation constante des autorités, fut obtenu par tranches successives qui, chaque fois, rencontraient les objectifs d'embellissement et d'amélioration des communications : les principales étapes furent :

- 1843-1853 Percement de la rue Cathédrale, qui absorba, en se fixant dans son axe, la rue Sur Meuse; elle-même élargie.
- 1859-1860 Démolition du Pont des Arches débouchant dans la rue Neuvice. Reconstruction d'un nouveau pont décalé en amont, vers la future rue Léopold.



- 1864 Suppression de la ruelle du Cheval Noir, et son remplacement, en 1867, par la rue Nagelmackers, de 12 m. de largeur. Le quartier remplacé était fait, aux dires des autorités, «d'ignobles ruelles» composées de «bouges infects» ²⁹.

- à partir de 1876 percement de la rue Léopold et réaménagement de l'ensemble du quartier (rues de la Madeleine, de Gueldre, Sainte-Catherine).

- 1895-1901 Installation de l'Hôtel des Postes entre les rues de la Régence et Florimont, ce qui donna lieu à la suppression de plusieurs «artères ténébreuses et malsaines» ³⁰.

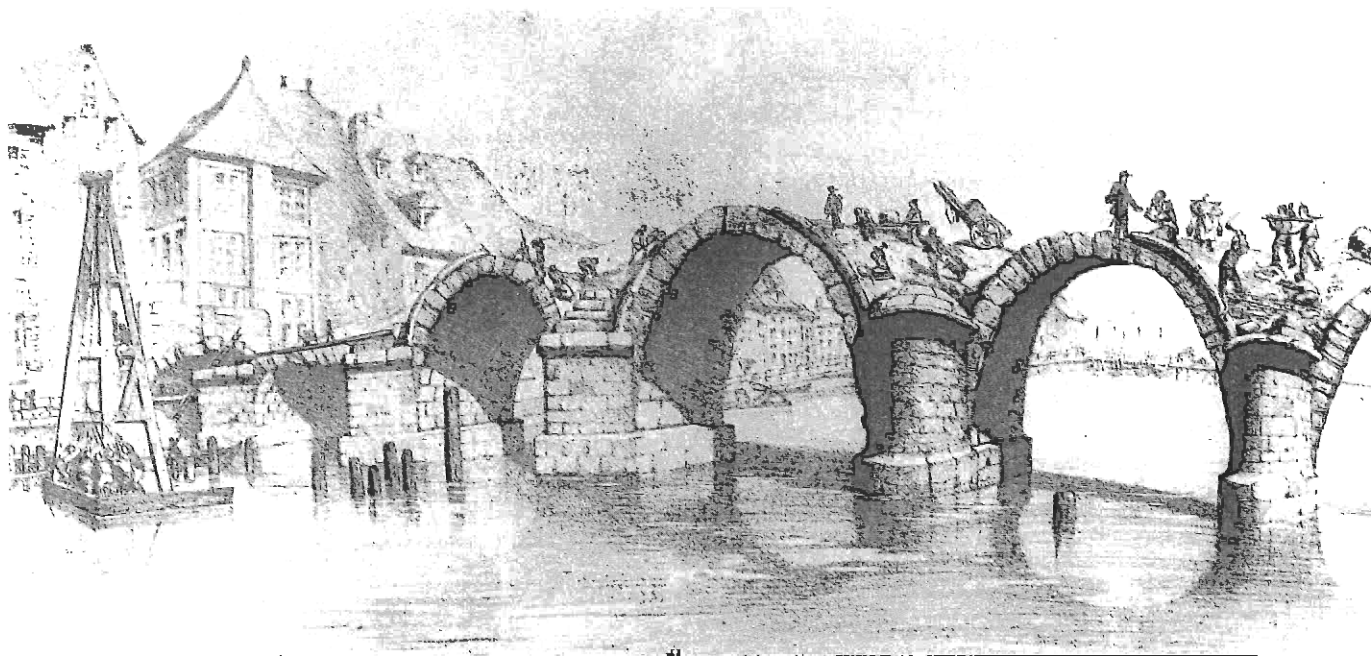
Même s'il laissa des marques moins visibles sur le paysage, l'énorme travail d'équipement urbain contribua pour beaucoup à l'amélioration des conditions d'hygiène : après des siècles de «tout à la Meuse» ³¹ la ville fut dotée d'un réseau moderne d'égouts : 106 km installés entre 1830 et 1881. Les eaux alimentaires furent acheminées par un réseau de 100 km de long. Sans parler des trottoirs (de 5 km à 90 km entre 1855 et 1881) et du pavage des rues. Ici, il faut saluer le grand travail accompli par Blonden.

Au total, après tous ces travaux, on est en droit de penser que la ville était beaucoup plus saine. Pourtant, si ceci s'avère exact pour les rues, en est-il de même pour les arrières de bâtiments? Gobert posa le problème de la raréfaction des jardins en ville, vers 1880 :

«... alors que toutes les habitations ou à peu près avaient derrière elles un jardin où l'on pouvait respirer l'air à pleins poumons et qui laissait pénétrer la lumière dans tous les appartements. Aujourd'hui, en guise de cour — voyez rue Léopold — on laisse à nos constructions monumentales un espace de quelques mètres à peine, espace qui a bien plus l'apparence d'un tuyau d'aérage que d'une cour» ³². Gobert, plus critique ici qu'à l'ordinaire, décrit un mal sans lui

Le pont des Arches qui sera démoli en 1859-1860. M.V.W.

donner son vrai nom : la spéculation qu'alimentait la cherté croissante des espaces à bâtir. Une comparaison de deux parcellaires montrerait bien ce que Gobert regrette.



F. Meyer del.

Lith. de C. Jaeger R. Chéreau 26

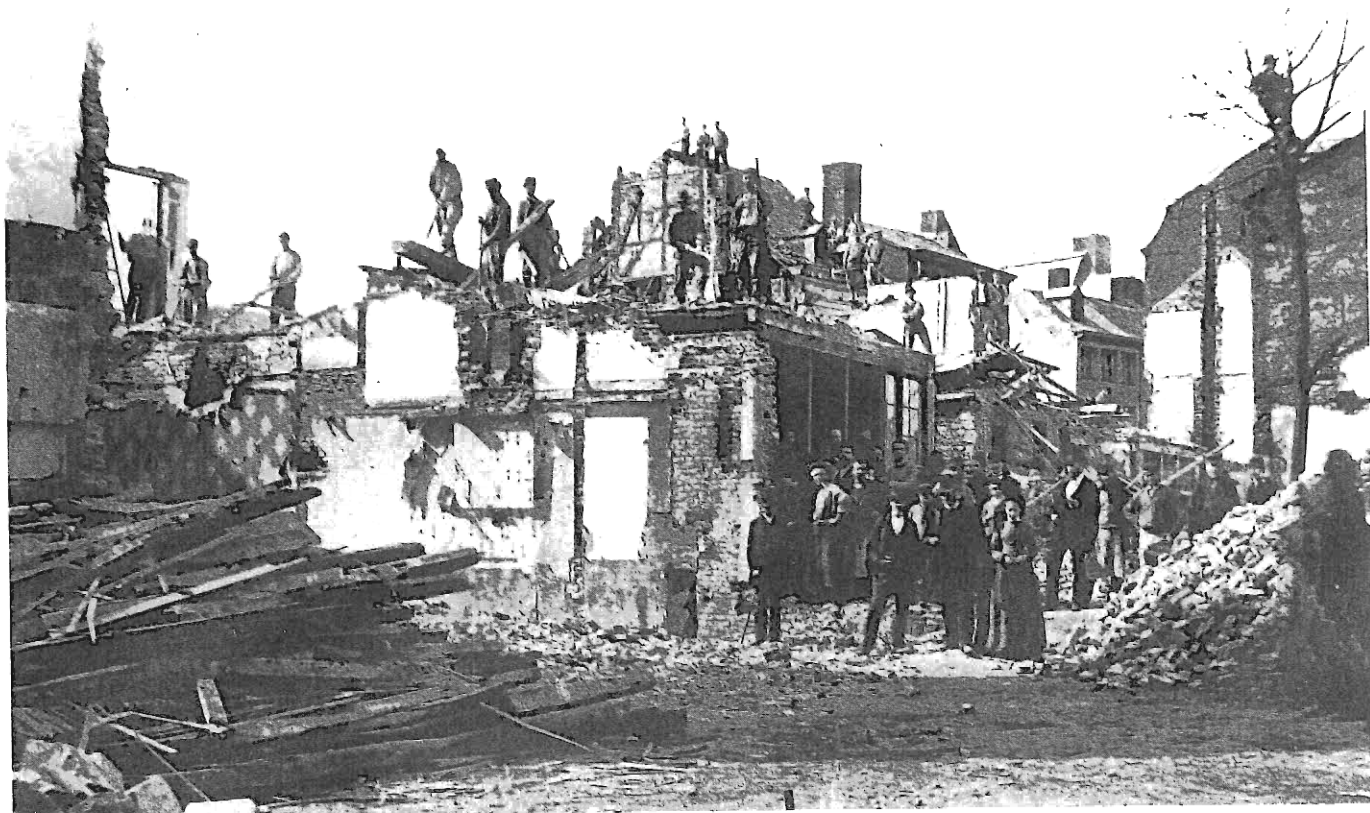
DÉMOLITION DU PONT DES ARCHES, A LIÈGE, EN 1859.

Coll. Art. U.Lg.

Le pont des Arches (construit en 1860-61) et la rue Léopold en 1882. M.V.W.



Dans le même texte, Th. Gobert, tout en se réjouissant des «heureux progrès» que sont les rues majestueuses, reproche la « manie de l'uniformité» qui fait que les maisons sont à ce point semblables «que nous verrions à Liège se produire les scènes qu'on dit se passer dans certaines rues de Londres, où un habitant pénètre le soir dans la demeure de son voisin, croyant rentrer chez soi»³³.



Le percement de la rue Léopold. La destruction d'un immeuble à l'entrée de la rue Sainte-Catherine, en 1876. M.V.W.



Assainir. Caricature du RASOIR, juillet 1876.

Circuler

Aux termes «rues» ou «avenues», le XIX^e siècle préférait le terme «communications», signe de l'importance croissante du «circuler» au détriment du «vivre», à l'âge où les échanges se multipliaient. En 1830, Liège présentait un réseau dense de rues étroites qui paraissait inadapté aux exigences d'un trafic appelé à s'intensifier toujours plus. La rue de Bex, par exemple, était très fréquentée, car proche du marché, et sa largeur n'était que de 4,50 m. ! Faute de documents, il est malaisé de mesurer l'extension du trafic urbain au XIX^e siècle et on en est réduit à de maigres indices tel celui-ci, qui, au demeurant, n'apprend rien sur la croissance : un rapport de police de 1859 fait état d'un passage horaire de 60 à 70 véhicules, et d'un passage quotidien de 37 à 38.000 personnes sur le pont des Arches³⁴. Penser que des deux côtés de l'eau, ce flot se déversait dans des petites rues encombrées fait comprendre à quel point l'exigence de larges voies était devenu pressante. Autre exemple des embarras rencontrés à Liège : la rue Pont d'Avroy. Servie par le percement de la rue de la Cathédrale et la naissance des boulevards, elle ne cessa, tout au long du XIX^e siècle, de gagner de l'importance commerciale. Mais ce n'est que tardivement que l'on adapta sa forme à son nouveau rôle, en 1904, lorsque sa largeur fut portée de 5 à 12 m. L'ouverture de deux rues proches, Hazinelle (1870) et

du Pot d'Or (1844) n'avait que très peu amélioré le problème de la circulation, rue Pont d'Avroy, circulation que des pétitions et des interpellations au Conseil communal visaient à limiter. En 1874, guidé par le souci de «ne pas froisser beaucoup d'intérêts», le bourgmestre Piercot s'opposa à une proposition d'interdiction du trafic de passage³⁵. Au cours du même débat, Piercot déplorait les soucis de circulation, imputables à des circonstances passées «qui ont permis à Liège de faire des rues étroites». Chaque année, la ville en faisait disparaître quelques-unes. C'était une affaire de patience, ajoutait-il, car «on ne peut élargir toute une ville en une année».

La comparaison de deux cartes fera voir le travail qui fut accompli au XIX^e siècle pour rendre la circulation plus aisée.

On observe l'importance des grands axes tracés aux alentours du Marché et de la gare du Palais. De véritables couloirs ont été constitués, qui auront pour effet de rendre caducs les anciens itinéraires³⁶.

La rue Pont d'Avroy au début du XX^e siècle.
Musée de l'Architecture.

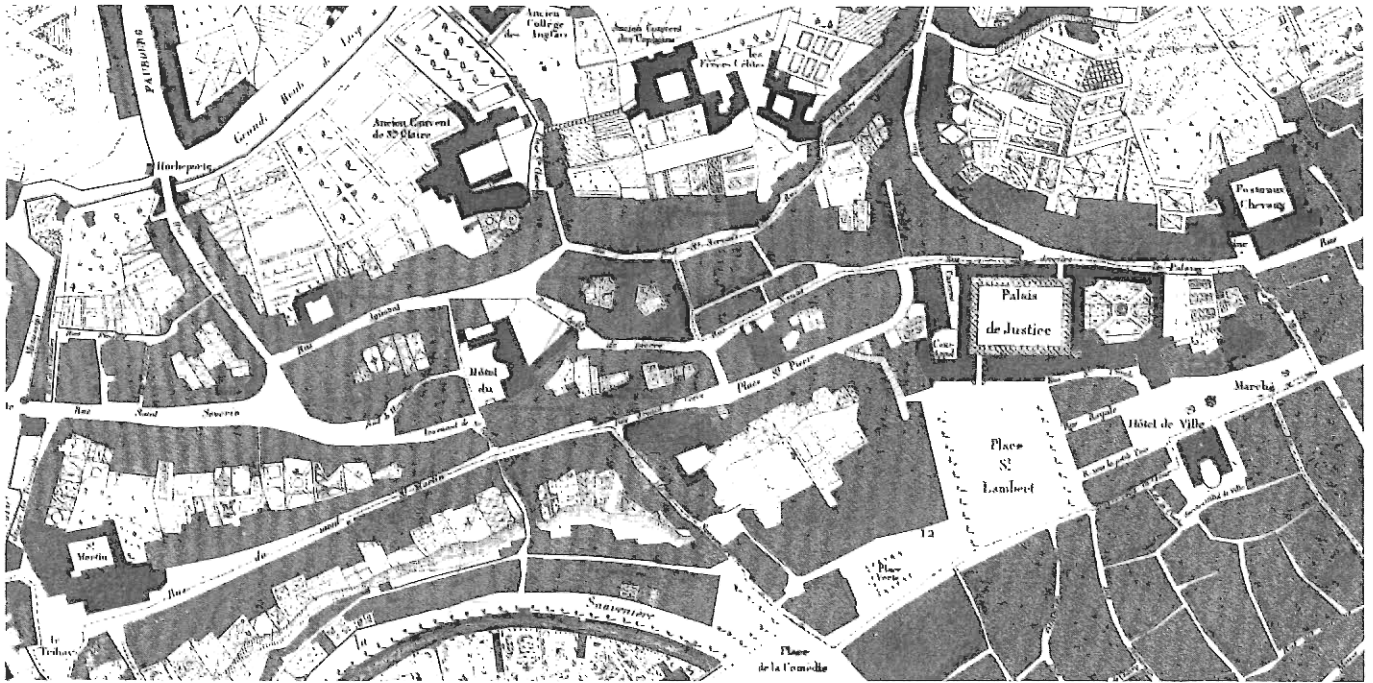


Dans les villes traversées par l'eau, le rôle des ponts est évidemment primordial. A cet égard, le XIX^e siècle a accompli un grand travail. L. Benevolo a souligné l'importance des ponts dans l'histoire de l'architecture : ils ont permis d'acquérir la maîtrise des nouveaux matériaux (fer et fonte) avant que soient appliqués les procédés à d'autres domaines de la construction³⁷. A Liège, en 1830, la Meuse ne pouvait être traversée que par le Pont des Arches. Depuis des siècles, il jouait un grand rôle dans la dynamique urbaine car il se trouvait au croisement des deux voies économiques les plus importantes (la route de l'Allemagne et le fleuve). Sur la Meuse, on construisit successivement les ponts de la Boverie (1843, appelé plus tard Pont Neuf puis Pont Kennedy, construction que réclamait le tracé récent des rues de l'Université, 1827, et Grètry, 1834), du chemin de fer du Val Benoît (1842), de Commerce (1866), Saint-Léonard (1869), et La Passerelle (1879). Une fois tracée, la Dérivation nécessita à son tour de nombreux ponts.

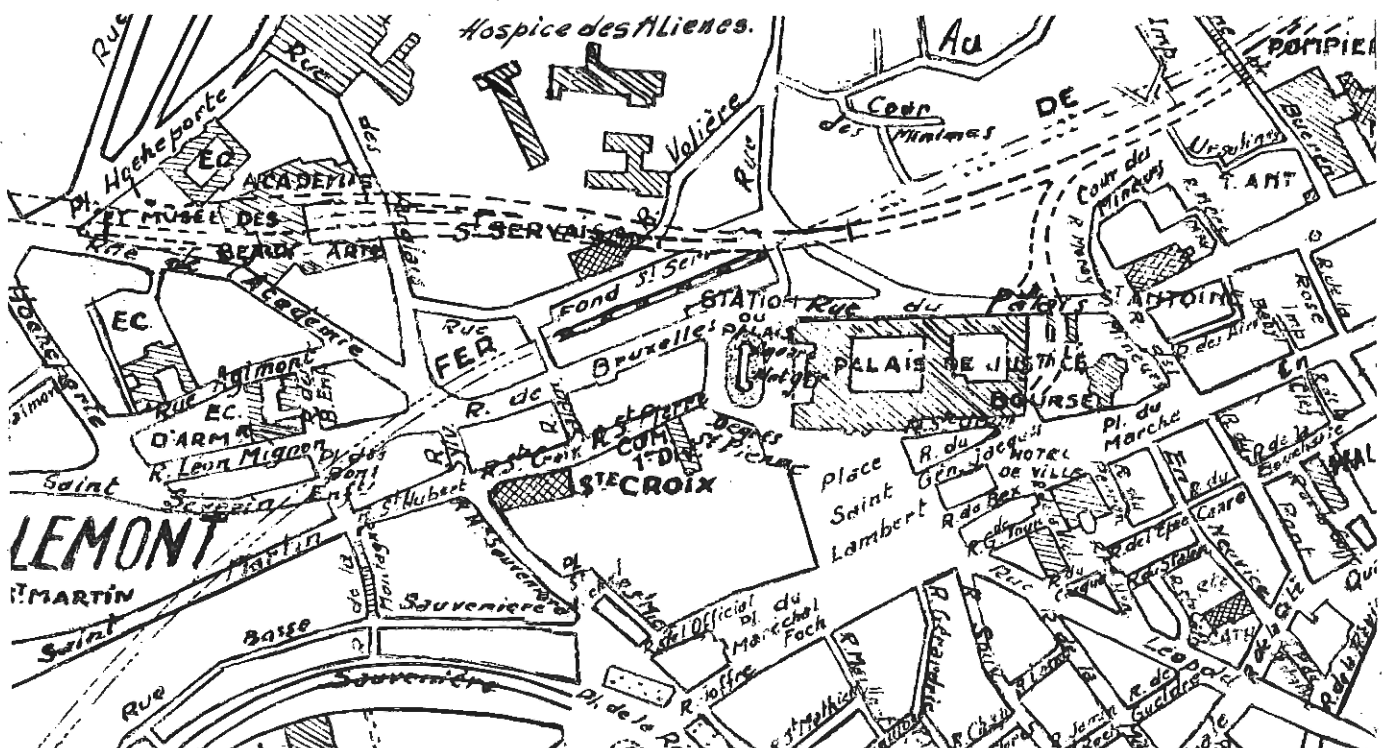
D'est en ouest : Entre deux Ponts, Puits-en-Sock, *Saint-Pholien* (1890), *Pont des Arches* (1860), *Léopold* (1877) (les nouveaux tracés sont soulignés), Place Saint-Lambert où les flux sont réorientés : vers l'ouest : de *Bruxelles* (1877-90), *Académie* (1885), *Léon Mignon* (1904) ; vers le sud : *bd. de la Sauvenière* totalement comblé en 1844). Dans la traversée Nord-Sud, il faut noter : le percement de la rue de la *Cathédrale* (1844-1853), l'élargissement du Pont d'Avroy et le comblement des bras de la Sauvenière et d'Avroy qui sortirent l'ancien quartier de l'île de son relatif isolement.



Le pont des Arches et le quai des Tanneurs. M.V.W.



Extrait du plan de la Ville de Liège, publié par AVANZO et MORGANTE, 1828.



Extrait du Nouveau Plan de la Ville de Liège, Service de l'Urbanisme, 1974.

Ce qui est frappant à Liège, c'est l'utilisation du site naturel à des fins de circulation. Les grands boulevards (Avroy, Sauvenière, Saucy, de la Constitution, E. de Laveleye, Piercot...) sont nés là où l'eau coulait auparavant. Ici, il n'a pas fallu, comme à Paris par exemple, araser de nombreux quartiers pour arriver aux mêmes résultats. Des places ont aussi été gagnées par des comblements de bras d'eau (du Théâtre, Cockerill, de l'Yser). De tous temps, la carence et l'exiguïté des places avaient été un problème à Liège ³⁸, au moins jusqu'à la naissance de la place Saint-Lambert, qui se vit dépouillée des derniers vestiges visibles de la cathédrale en 1818.

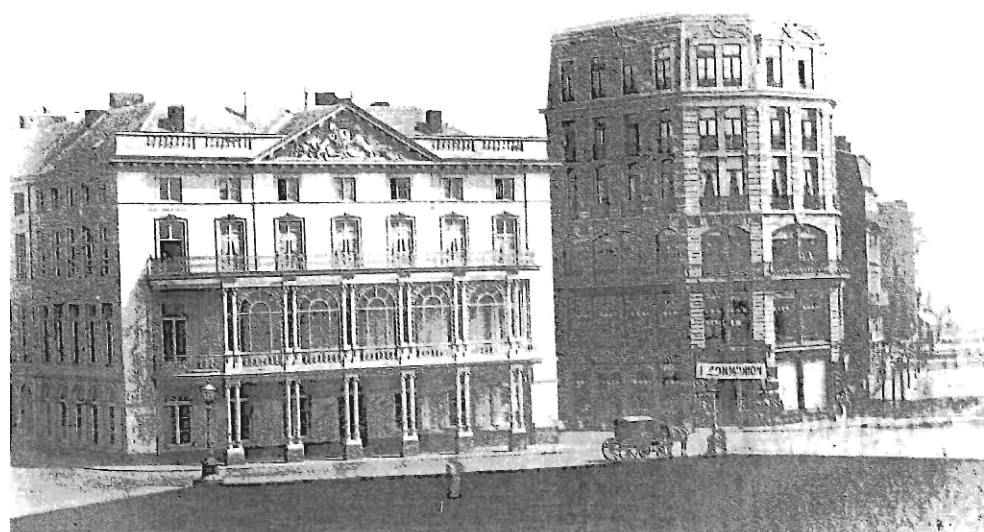
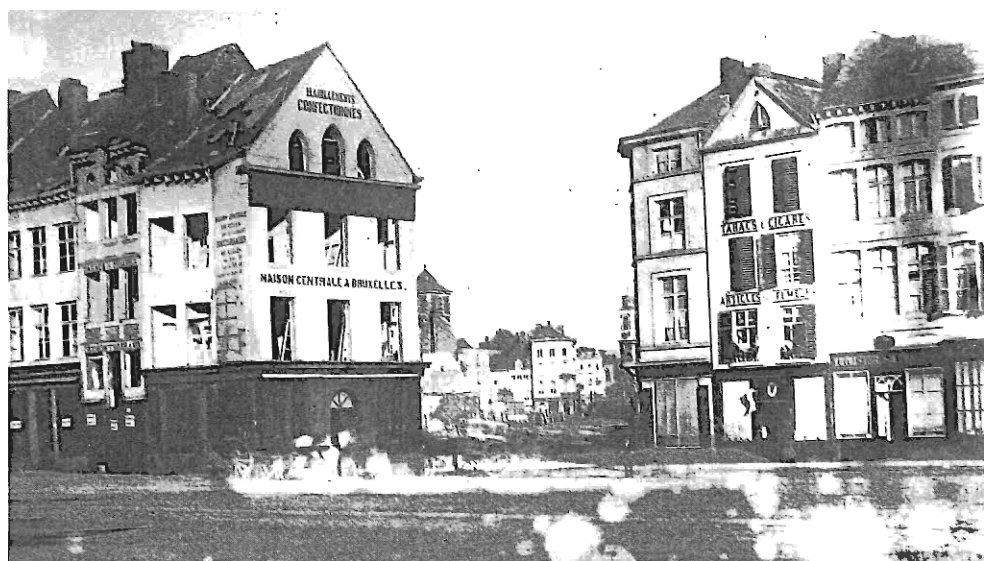
L'apparition de ces nouveaux espaces (rues, boulevards, places) conduisit à reléguer au second plan des voies jadis importantes.

Un indice en est donné par la comparaison des prix moyens de terrains à une trentaine d'années d'écart. Le cas le plus frappant est celui de Chaussée des Prés. Autrefois, «épine dorsale» d'Outre-Meuse, elle souffrit beaucoup de se voir écartée du débouché du Pont des Arches par sa rivale Saint-Pholien. Pour les quatre rues que nous donnons en exemple, la perte d'influence dans les flux de circulation est certainement une des raisons qui expliquent la moins-value qui les affecta. Inversement, les quatre rues qui les supplantaient, connurent une hausse de valeur (exceptée Léopold : mais son cas est explicable) ³⁹, selon un schéma bien connu de nos jours : moins de trafic implique moins de commerces, et, partant, moins de valeur.

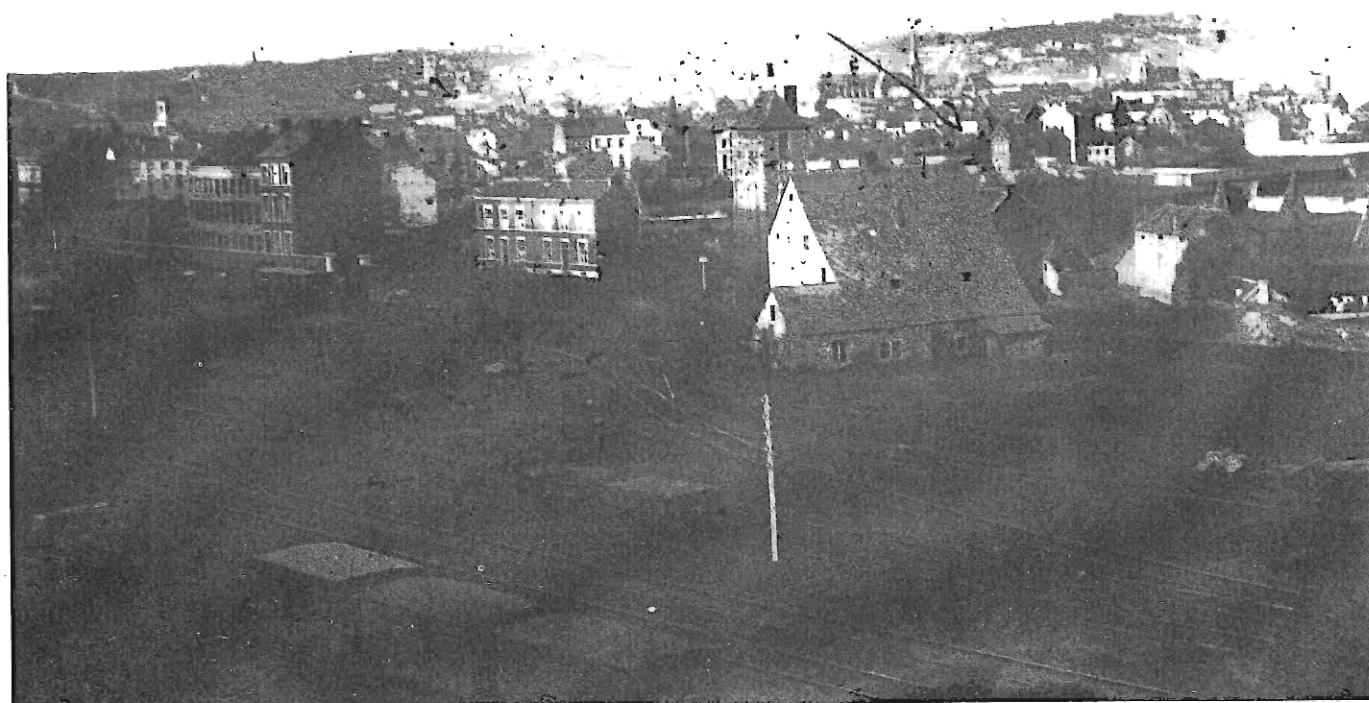
Valeur du terrain en francs par m ²		
	Vers 1875 ⁴⁰	en 1907 ⁴¹
Hocheporte	50-66 (1)	17
Académie (1885)	-	15
Montagne Sainte-Walburge	22	20
Campine (1873)	6	20 (2)
Chaussée des Prés	150-200	60
Saint-Pholien	55-60	90
Souverain-Pont	185-200	145
Léopold	340-350	275

1) deux chiffres indiquant une fourchette.

2) la rue de Campine causa un grand tort à la rue Montagne Sainte-Walburge. Celle-ci, au XVIII^e s. avait détrôné Pierreuse, jusque là seul accès vers le Nord de Liège.



Avant, pendant et après le percement de la rue Léopold. M.V.W.



Quartiers des Guillemins et de Fragnée vus de Cointe, avant 1874. M.V.W.



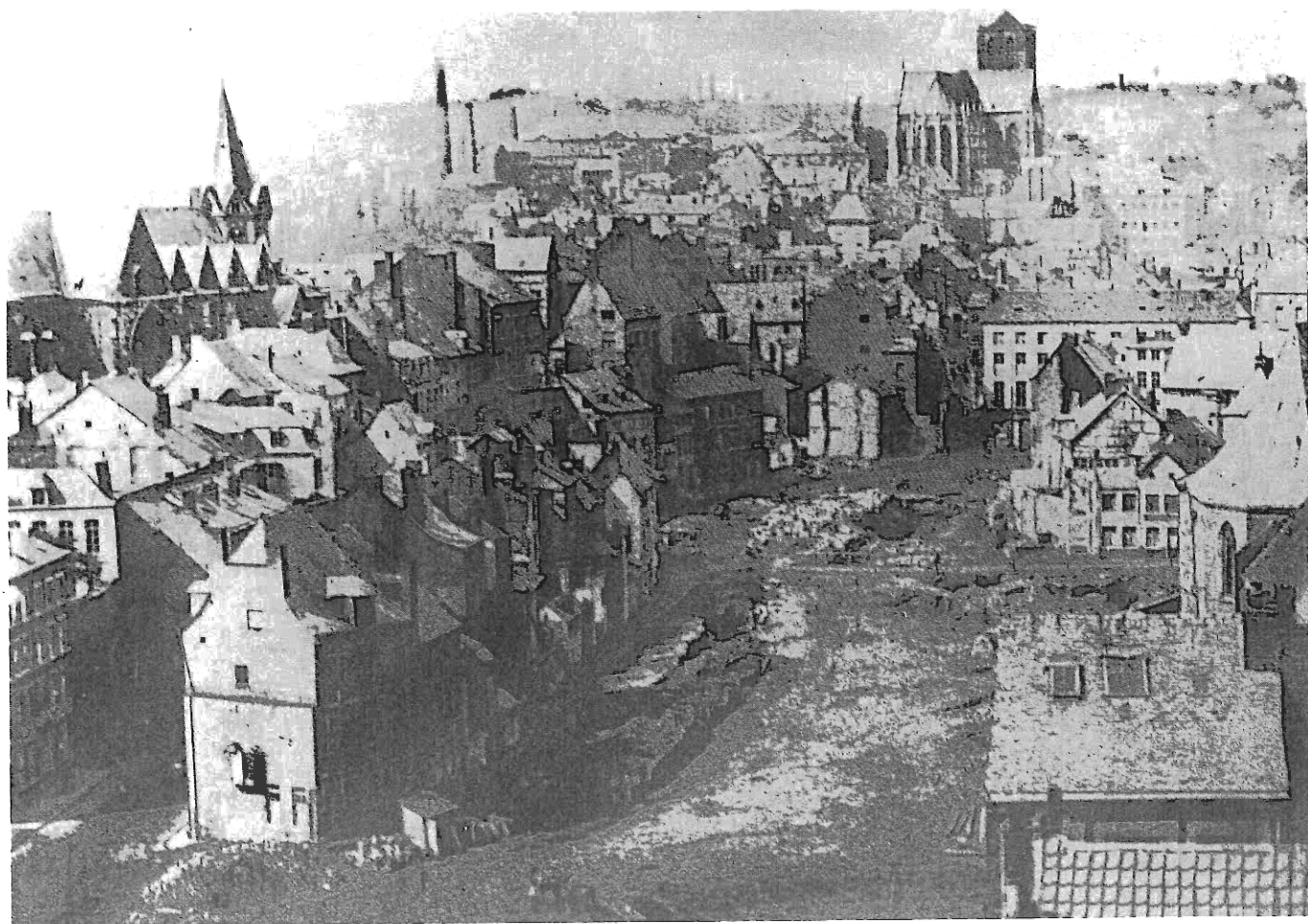
Le chemin de fer

On sait combien le chemin de fer a été, au siècle dernier un élément entraînant de la croissance économique. Son avènement fut aussi un facteur de remodelage des structures urbaines. Lorsque le rail pénétrait au cœur des cités, il obligeait celles-ci à se réorganiser en fonction de ses exigences. A Liège, pourtant, ce sont des considérations de relief qui ont commandé les premières implantations de gares, épargnant son cœur historique. La gare d'Ans fut d'abord installée en 1837, pour accueillir les trains de Bruxelles. Lorsqu'il fallut faire descendre le train dans la vallée (1842), le choix des Guillemins répondit aux exigences suivantes : racheter, en pente douce, une dénivellation de près de 150 m. entre Ans et le bas, et prolonger la course du rail vers la vallée de la Vesdre (la ligne de Cologne). Le centre de l'époque (le Marché) fut à la fois préservé (des destructions) et dépassé ⁴² car il manqua l'occasion de voir naître en son sein les nouvelles fonctions attachées au chemin de fer (hôteliers, cafetiers, transporteurs...).

La gare Jonfosse, érigée en 1881. M.V.W.



Quand il s'est agi d'introduire le rail en ville même (chemin de fer de ceinture : Guillemins, Jonfosse, Palais, Vivegnis), une fois de plus, le relief permit de ne pas trop recourir à l'expropriation, mais nécessita en revanche le creusement de tunnels. Un quartier souffrit beaucoup de l'installation du chemin de fer de ceinture : celui de l'infortunée paroisse Saint-Servais. Il fut mutilé, perdant près de 100 immeubles et mille paroissiens (1871). En outre, ici, le chemin de fer provoqua une conséquence sociale qui ne figurait certainement pas dans les cartons des projeteurs : parmi le millier d'expulsés se trouvaient « beaucoup de personnes généreuses et charitables » qui, une fois parties, ne purent plus alimenter la caisse des pauvres ⁴³. Dans la croissance du bâti



Quartier Saint-Servais. Les travaux du chemin de fer de ceinture en 1871. Collection J. FRANCOTTE.

liégeois, le chemin de fer allait jouer un rôle tantôt entraînant, tantôt paralysant : entraînant, lorsqu'autour des gares qu'il desservait, il faisait sortir de terre des quartiers neufs (Guillemins, Longdoz, gare installée en 1851) ; paralysant, en revanche, lorsqu'il empêchait que l'habitat s'étende au-delà de la ligne qu'il parcourait. L'ouest de la rampe d'Ans (le Laveu) se peuplera tard. Les flancs de collines qui limitent au

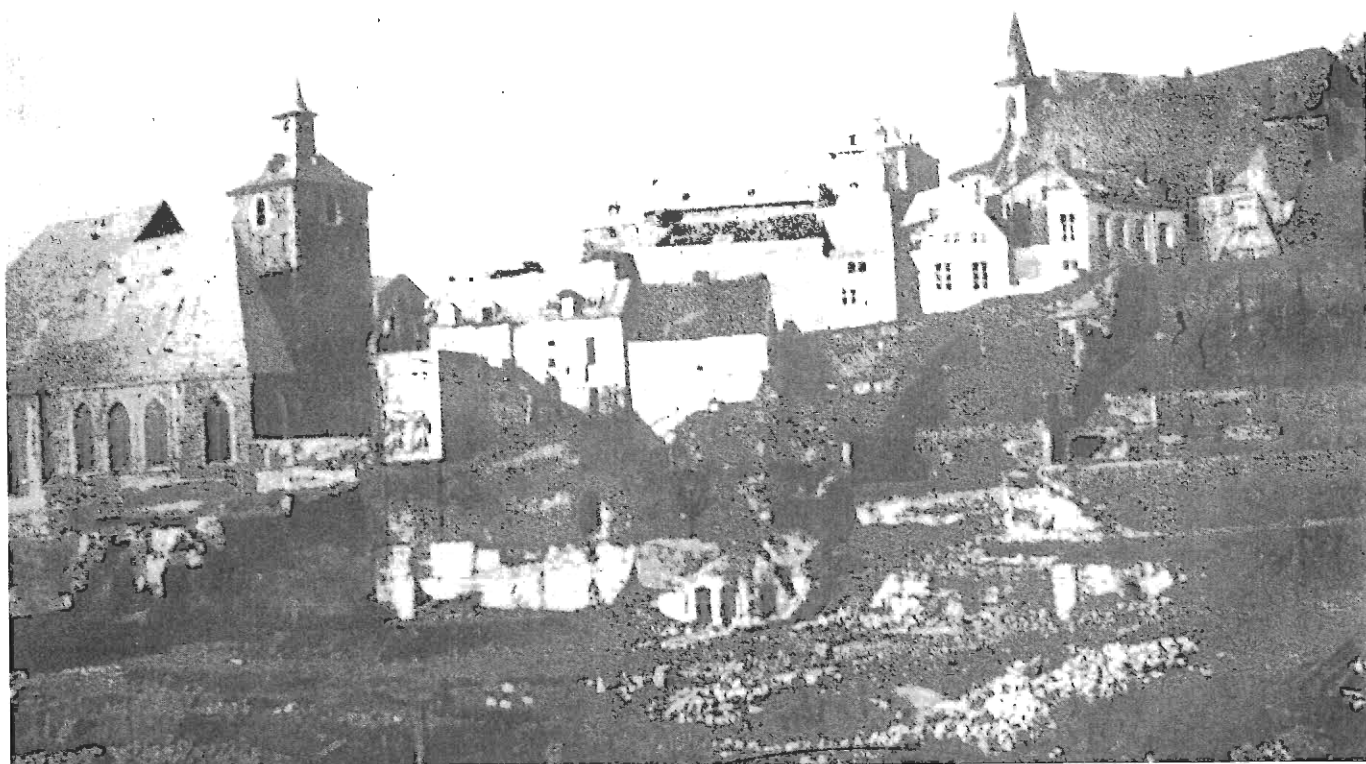
Nord le quartier Vivegnis-Saint-Léonard ne sont toujours que très faiblement bâtis de nos jours. Dans les deux cas, il est vrai, le relief conjugua ses effets à ceux du rail, au moins jusqu'à l'arrivée du transport en commun et de l'automobile.

A cause du chemin de fer, il y eut aussi des coupures plus nettes entre les quartiers. Avant les Guillemins, la très ancienne voie du grand Jonckeu escadait les pentes de Cointe. Cette liaison naturelle fut coupée par le rail, qui marqua désormais avec netteté la frontière entre deux quartiers. Saint-Servais était organiquement lié au centre, par la place Saint-Lambert, jusqu'à ce que le chemin de fer l'en détache, obligeant le curé à aller chercher des paroissiens plus vert l'ouest ⁴⁴.

Enfin, le chemin de fer contraignit les pouvoirs publics à toujours plus d'intervention en matière d'urbanisme, pour plusieurs raisons : le coût élevé des travaux, la mission généralement reconnue à l'Etat en matière d'infrastructure de transport, l'importance stratégique des lignes (que l'on se souvienne des ennuis franco-belges sous le Second Empire), et le caractère de service public du chemin de fer qui s'imposa vers 1880. L'Etat, par rachat des lignes privées, prit bientôt en charge la totalité du réseau, ainsi que l'initiative des nouvelles lignes.



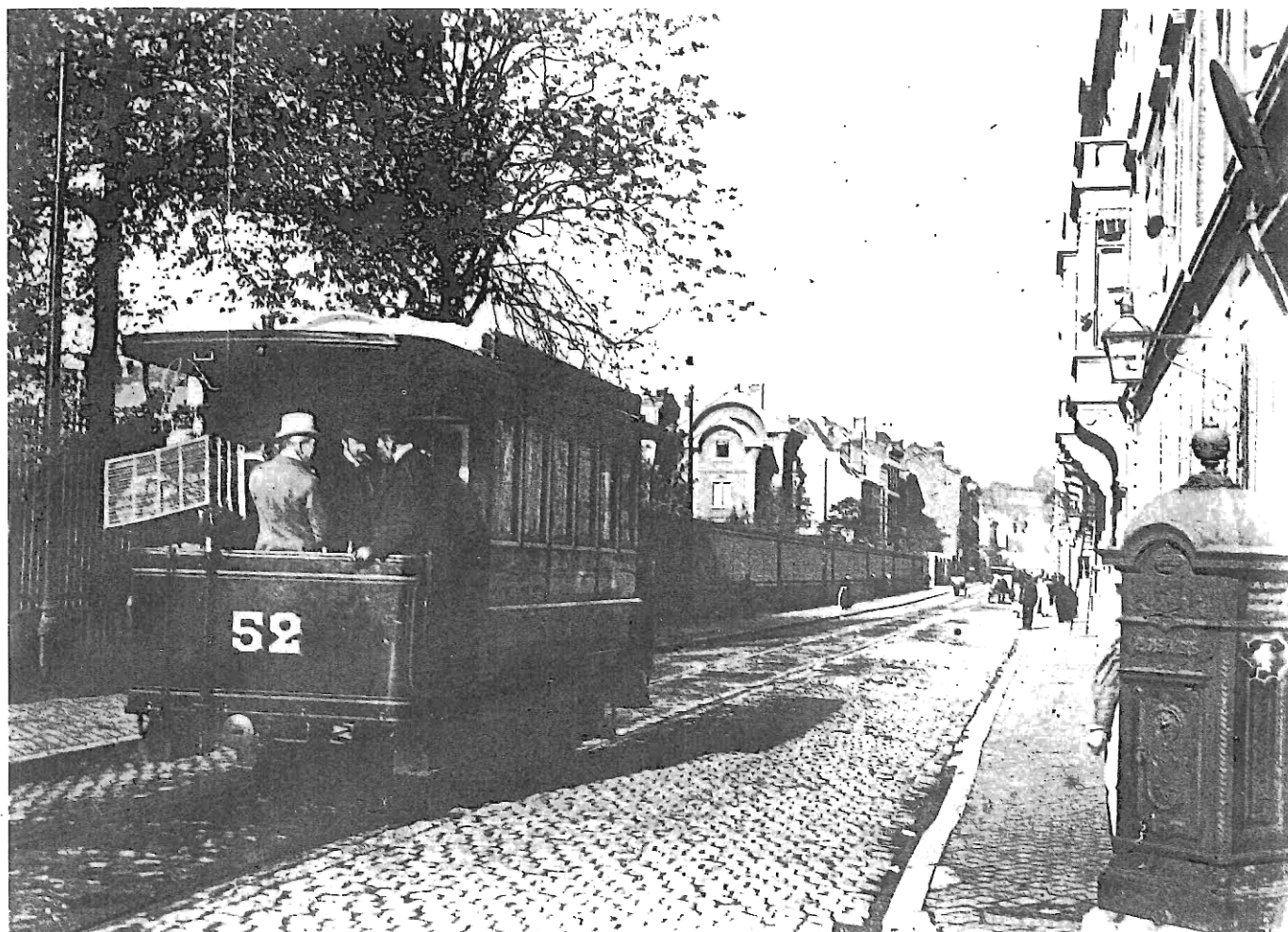
Construction du tunnel du chemin de fer sous Pierreuse, en 1873. Coll. Art. U.Lg.



Le quartier Saint-Servais pendant les travaux. Coll. Art. U.Lg.

Pose des rails du tramway en Hors-Château, vers 1895. M.V.W.





Tram 52 rue Louvrex, au début du XX^e siècle. Musée de l'Architecture.

«Le mythe de la rue droite ou la ville sacrifiée à la circulation»⁴⁵.

Dans le tracé des villes, le résultat le plus marquant de l'application de ces principes exposés plus haut fut l'adoption quasi générale de la ligne droite. Le contraste est frappant. Sur le terrain d'abord, lorsqu'on se place, par exemple, près de la gare Vivegnis vers le fleuve : à gauche, deux voies XIX^e siècle : les rues Maghin et des Franchimontois, à droite l'ancienne voie étroite et sinueuse, la rue Vivegnis. D'un côté des rues alignées au cordeau, droites, à la perspective profonde. De l'autre côté, on découvre toute l'irrégularité dont les «anciens» pouvaient faire preuve ; les maisons sont tantôt en retrait, tantôt en avant, le trottoir est de largeur irrégulière (sauf là où le XIX^e siècle a produit des «plans d'alignement»). La vue est arrêtée à une centaine de mètres à peine par la courbure de la rue. Même observation à faire place Saint-

Lambert en regardant les rues Léopold et Souverain-Pont. Sur le plan aussi, la différence entre les anciens tracés et les tracés modernes saute aux yeux. Il est devenu courant⁴⁶ de distinguer la cité organique, qui s'est constituée au coup par coup, comme le montrent les caprices de son plan, et la cité géométrique, qui témoigne d'une occupation du sol pré-établie. En 1880, le plan de Liège enregistrait cette nouvelle manière d'extension du bâti urbain⁴⁷. La ligne droite fut au cœur de ce nouveau tracé, elle limitait des îlots carrés qu'on lotissait facilement. Elle répondait, dans l'esprit de ses promoteurs aux trois exigences développées plus haut. Une proposition libérale de 1882 suggérait que les nouvelles rues soient toujours tracées droites ou en courbes d'un grand rayon car, «les tracés en zig-zag ou en angles rentrants» s'opposaient au renouvellement de l'air⁴⁸. Pour l'assainissement ou la circulation, la ligne droite paraît normale. Mais — et là est la nouveauté — la



Le boulevard d'Avroy vers 1905. M.V.W.

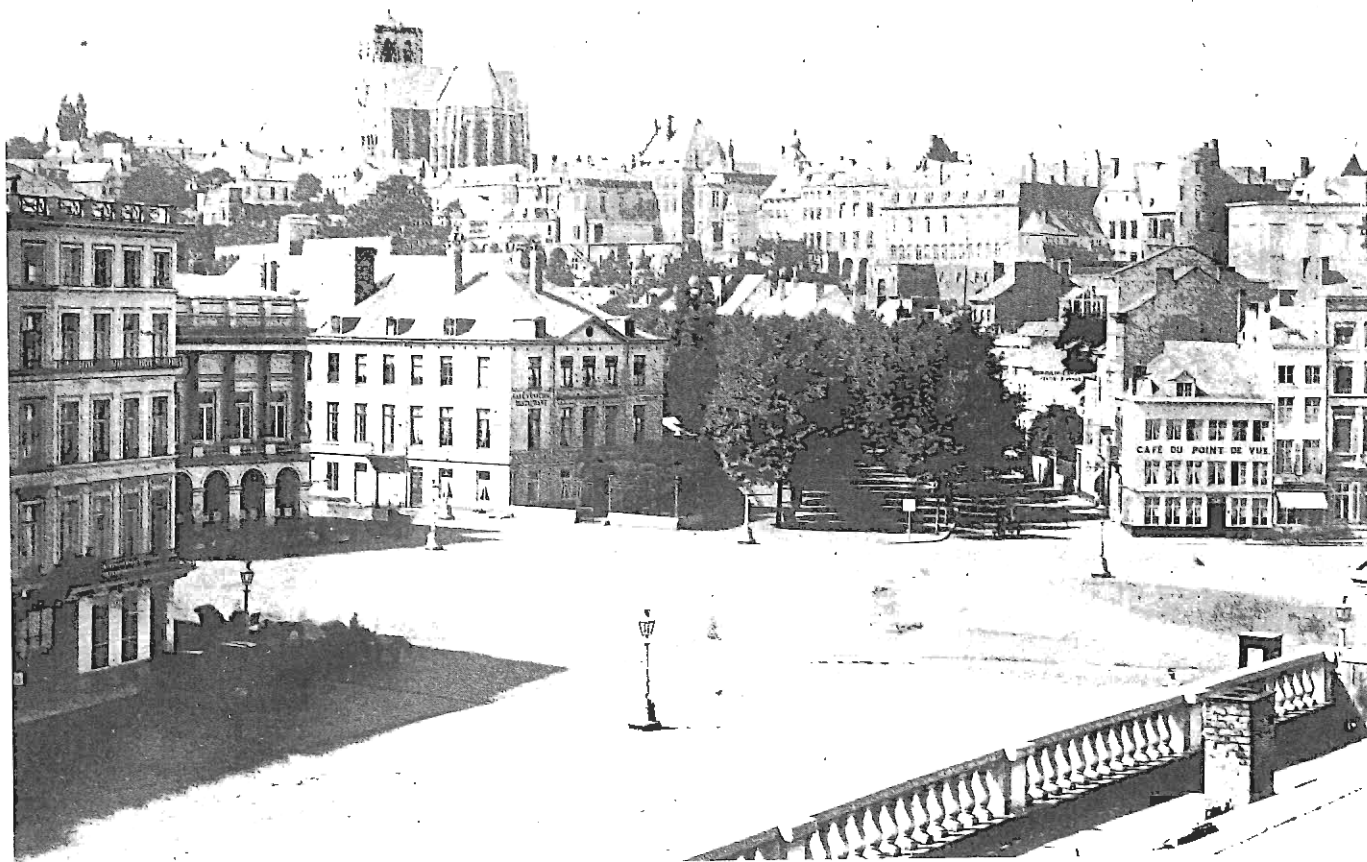
ligne droite devint aussi, au XIX^e siècle, un élément important de l'embellissement de la cité, comme l'explique G. Bardet dans *Naissance et méconnaissance de l'urbanisme* (1951) : c'est la première fois, au XIX^e siècle, qu'une donnée esthétique fut attachée à un tracé rectiligne ⁴⁹. Pourtant, les critiques contre l'esthétique du tracé droit ne manqueront pas de se faire jour, à la fin du siècle surtout, quand l'urbanisme façon XIX^e siècle aura un peu partout produit ses effets. Précoce dans sa critique, en 1850, *le Journal d'architecture* ne défendait pas la beauté de la courbe en elle-même, mais la variété d'aspects qu'elle donne aux rues ⁵⁰. Ch. Buls (en 1894) remarquait que la partie moderne d'une ville «a le caractère d'une cristallisation artificielle, sèche, mathématique» qu'il opposait aux anciens quartiers composés de rues «qui se ramifient, s'enchevêtrent, comme les artères et les veines d'un organisme vivant» ⁵¹. H. Beyeaert, auteur d'un «*Plaidoyer contre la ligne droite*» estimait que «la règle aujourd'hui tient lieu d'imagination» ⁵². Pour L. Cloquet, les villes les plus pittoresques étaient celles qui avaient échappé au cordeau et de citer Bruges et Venise ; mais qu'il ne

fallait pas que ce pittoresque fût obtenu à l'encontre de l'hygiène ou de la bonne circulation ⁵³. Camillo Sitte, l'illustre architecte viennois critiqua les idées dominantes de l'urbanisme du XIX^e siècle (monumentalité, rues droites...) dans un livre qui, paru en 1899 et traduit en français en 1903, eut un grand retentissement.

A Liège, le site imposa à nouveau ses contraintes, empêchant le règne exclusif de la rue droite. On a parlé des boulevards de la Sauvenière et d'Avroy, en forme de point d'interrogation retourné ; il y eut aussi la forme courbe du boulevard E. de Laveleye. Lorsque les collines étaient trop difficiles à gravir, la courbe dans le tracé s'imposait (ex. : la rue de Campine en 1873). En revanche, la ligne droite apparut en beaucoup d'autres endroits, de différentes façons :

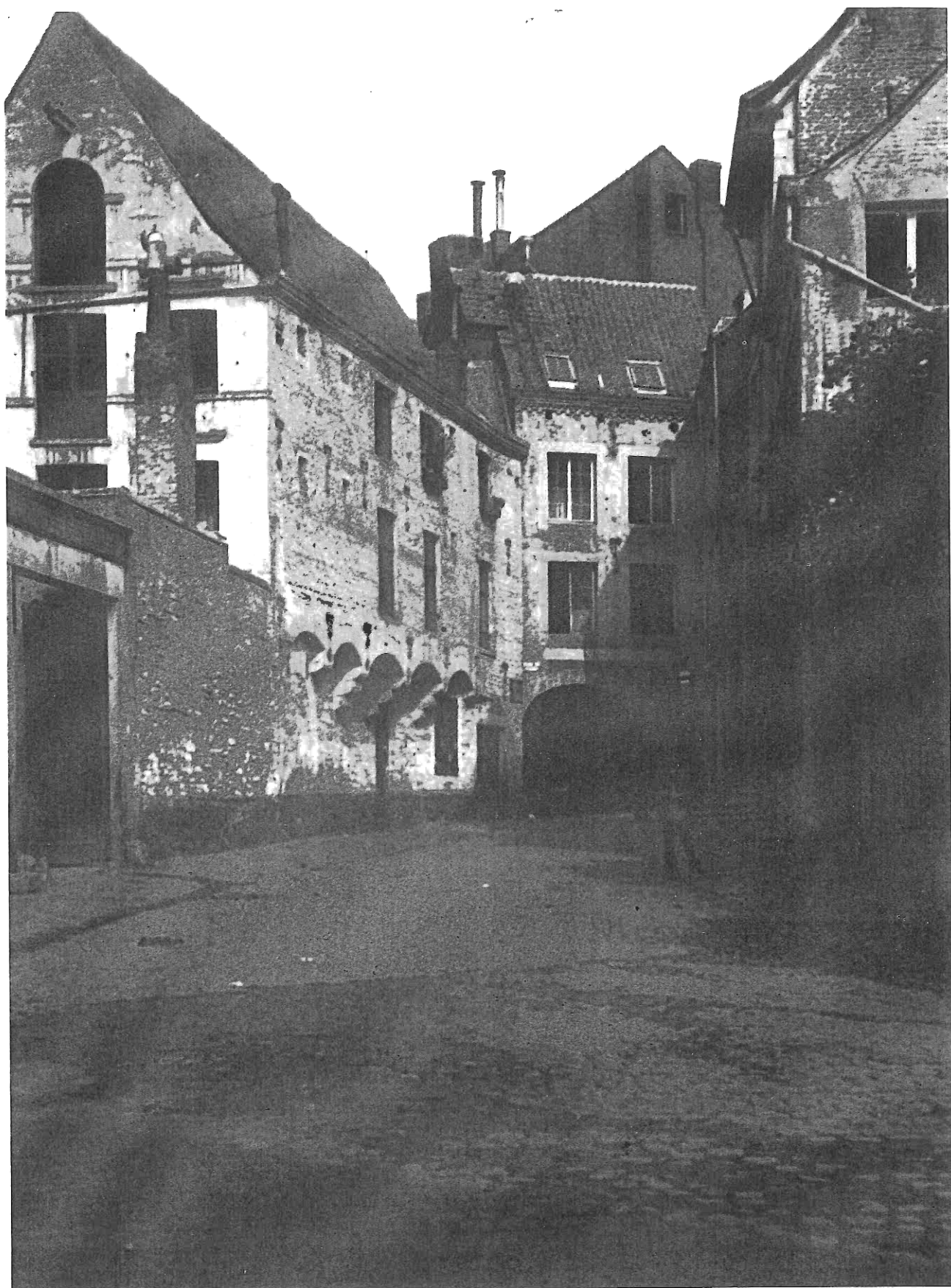
- Les nouvelles percées : rue Léopold.
- par tracé de terrains vierges : ex. : rues proches de la place du Congrès (années 1880-1890).
- par rectification en alignement, de rues anciennes ex. : le Pot d'Or.

La place du Théâtre avant 1866. M.V.W.

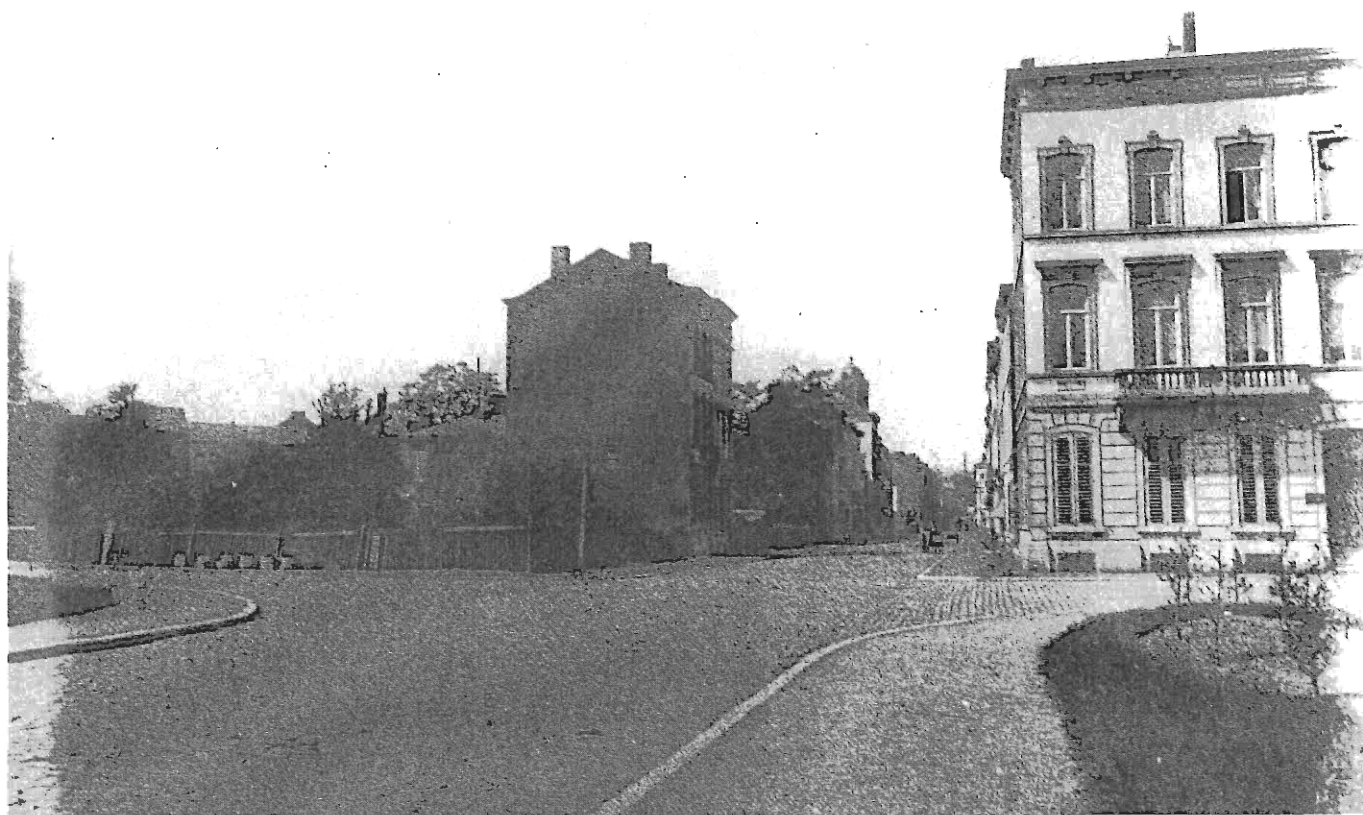


- par élargissement d'un côté complet d'une rue ex. : la rue Pont d'Avroy.
- par élargissement d'une partie de rue débouchant sur un carrefour, ex. : Hors-Château, en 1876. A cette occasion, on réaménagea le pâté compris entre la rue des Mineurs, Hors-Château et la rue des Airs.

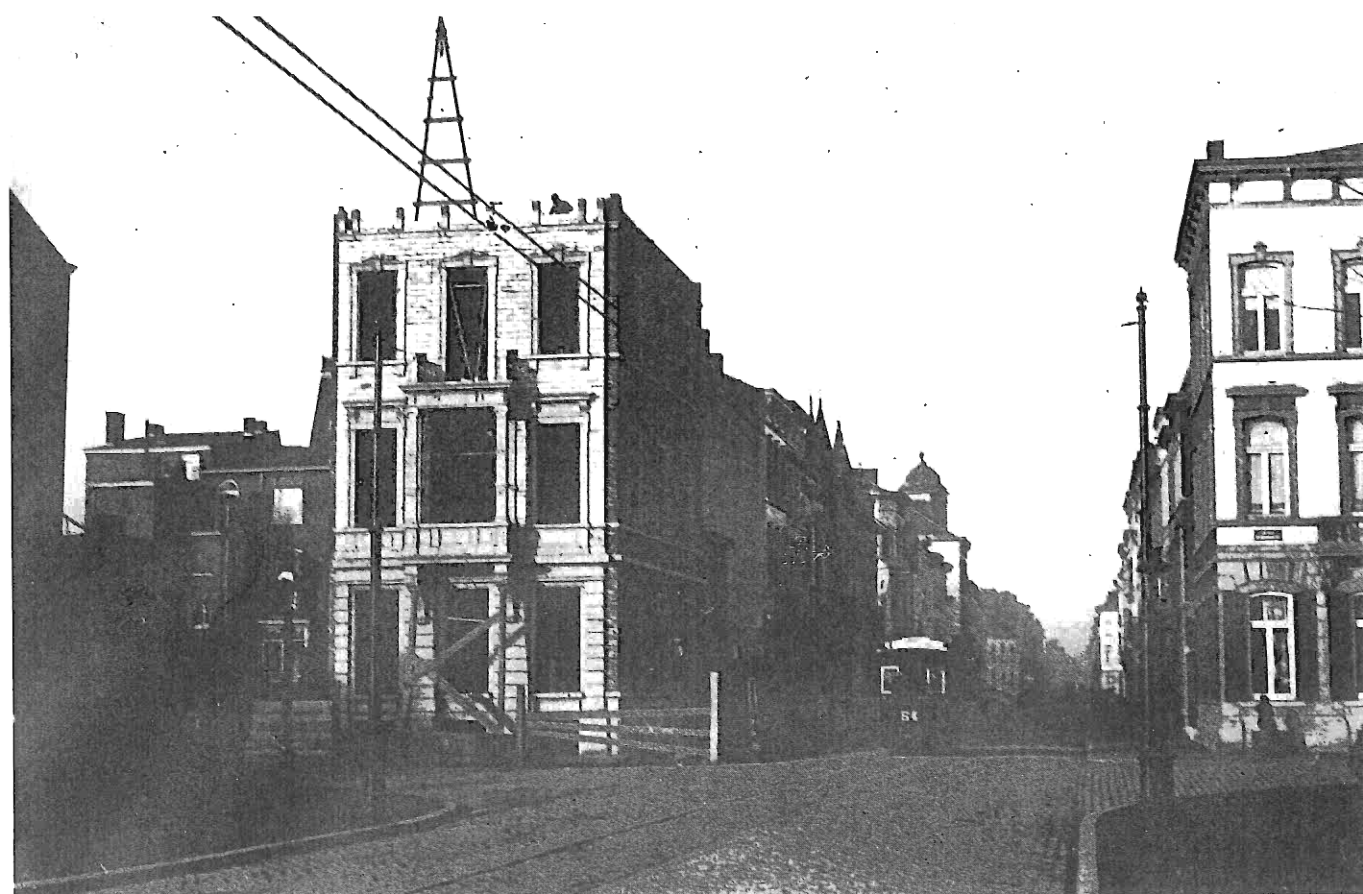
Ayant ainsi modifié les tracés de rues, ou utilisé le site de la ville, les «urbanistes» du XIX^e siècle, sans le savoir, ont préparé un terrain favorable aux grandes modifications du XX^e siècle, surtout pour les constructions en hauteur et pour l'écoulement du trafic automobile.



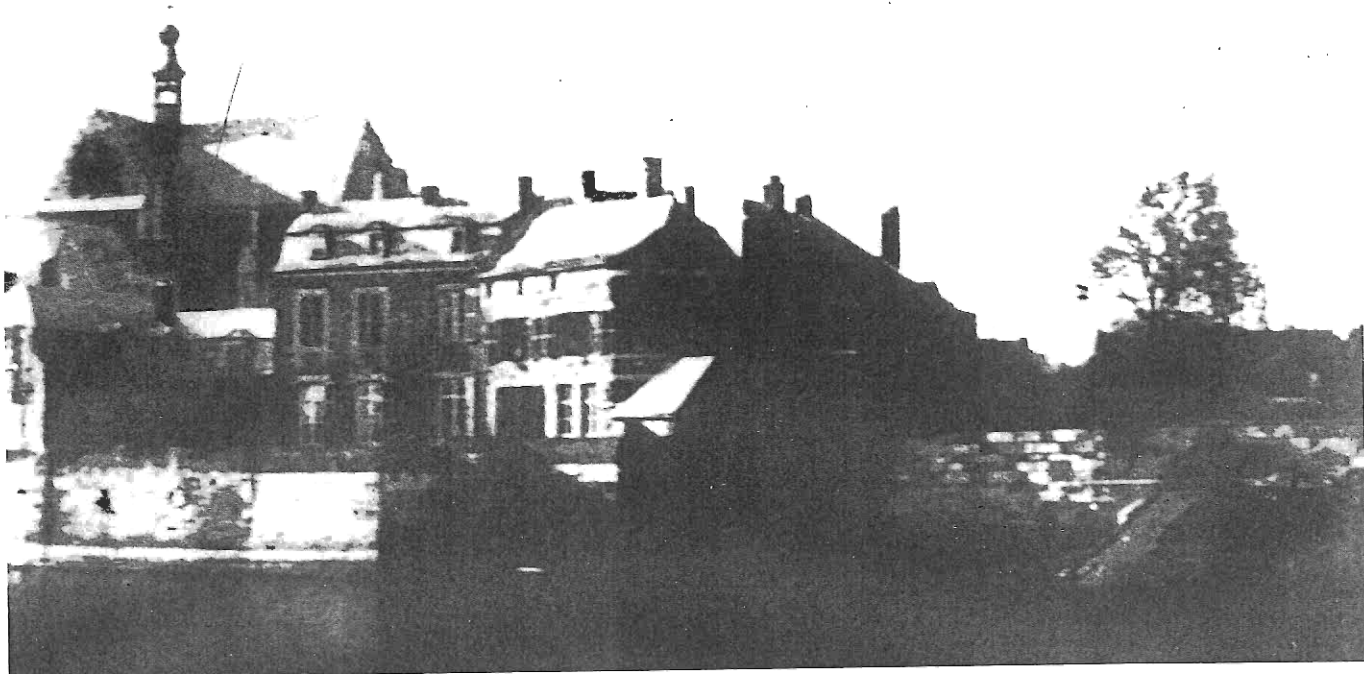
La place Sainte-Claire, que remplacera, en 1885,
la rue des Anglais. M.V.W.



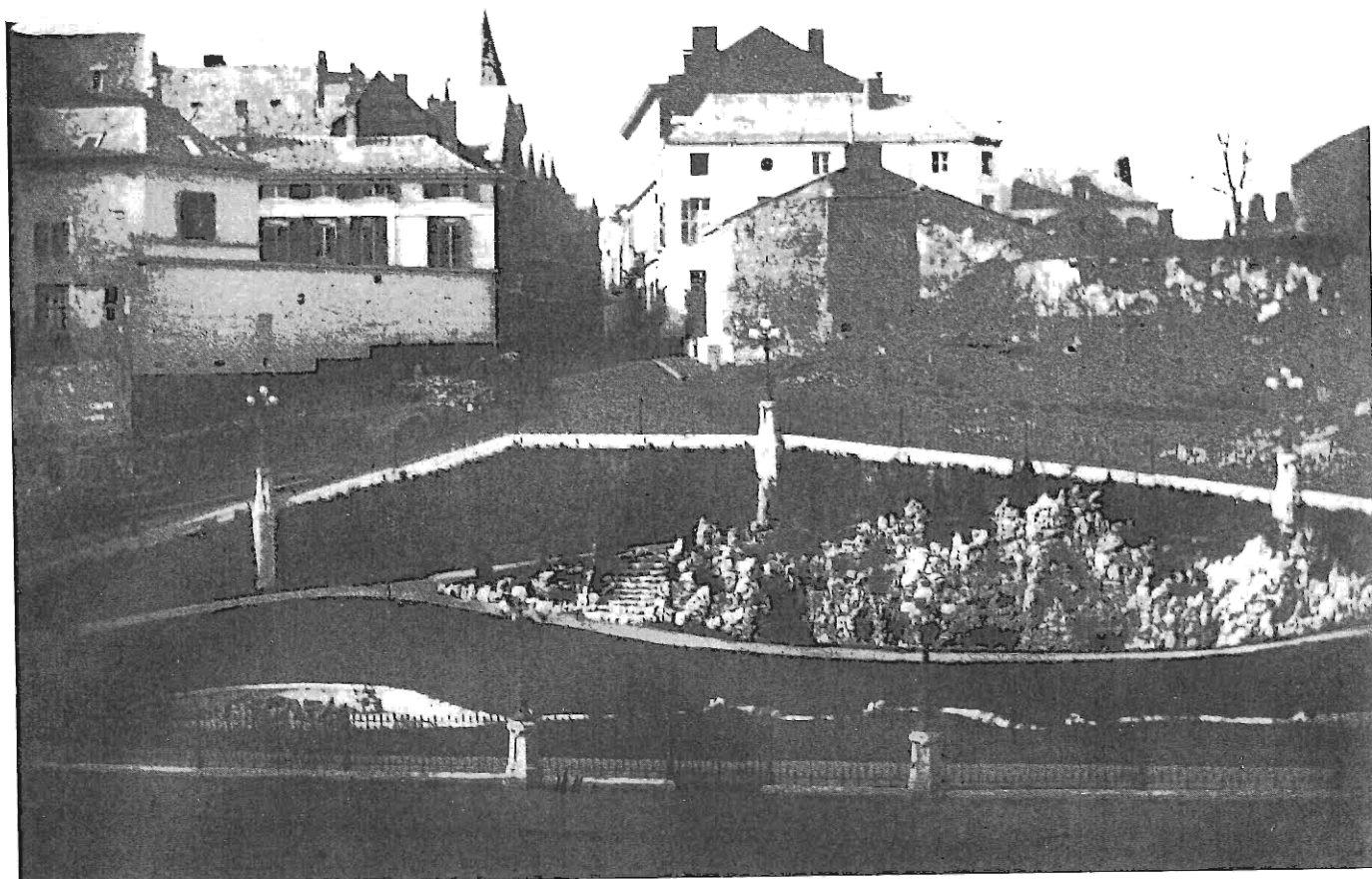
La place de Bronckart et la rue Fabry. M.V.W.



Construction d'un immeuble à l'angle de la place de Bronckart et de la rue Fabry. Musée de l'Architecture.



Le boulevard Piercot (appelé jusqu'en 1889 quai Cockerill) avant son comblement, en 1859. Coll. Art. U.Lg.



L'aménagement du square Notger, vers 1875. M.V.W.

Notes

- (1) SPORCK J.A., *Villes en mutation XIX^e-XX^e siècle*, 10^e colloque international, Actes, Crédit Communal de Belgique, Collect. Histoire Pro civitate, série in-8^e, n° 64, 1982.
- (2) *La Région liégeoise - Démographie, logement, industrie et commerce. L'évolution depuis 1846 et les données du recensement général de 1947*. Liège, Administration communale de Liège, 1951.
- (3) POETE M., *Evolution du plan des villes*, dans *Bulletin of the international Committee of Historical Sciences* t. V, 1933.
- (4) GOBERT Th., *Liège à travers les âges. Les rues de Liège*. Editions Culture et Civilisation, Bruxelles, 1977.
- (5) BLONDEN H.G., *Notice sur l'origine de Liège, ses agrandissements et ses transformations principalement depuis 1830*. Impr. Léon de Thier, Liège, 1881, p. 66.
- (6) BLONDEN H.G., *op. cit.*
- (7) RUHL G., *La «Noble Cité» de Liège et la ville de Liège actuelle*, communication faite à l'Institut Archéologique Liégeois, le 29/11/1908.
- (8) SITTE C., *Der Städtebau*, traduit par C. MARTIN : *L'art de bâtir des villes*, Atar, Genève, H. Laurens, Paris, 1^{re} édition, 1902.
- (9) BULS Ch., *Esthétique des villes*, Bruxelles, Bruylant Christophe, 1893.
- (10) STUBBEN, *La construction des villes, règles pratiques et esthétiques à suivre pour l'élaboration de plans de villes. Rapport présenté au Congrès International des Ingénieurs de Chicago*, 1893, Bruxelles, E. Lyon- Claesen, 1895.
- (11) Théorie du tracé des rues et des villes, dans le *Journal de l'architecture et des arts relatifs à la construction*, janvier 1850.
- (12) CLERGET P., *L'urbanisme, étude historique, géographique et économique* dans *Bulletin de la Société Neufchâtélaise de Géographie*, t. XX, 1909-1910, pp. 213-231.
- (13) BENEVOLO L., *Histoire de l'architecture moderne*, t. I, *La Révolution Industrielle*, Dunod, Paris, 1979.
- (14) Voir, par exemple, l'opposition des transporteurs par diligences à l'introduction des transports vicinaux. Voir *Pétition contre l'établissement du chemin de fer américain*, dans *Bulletin Administratif de la Ville de Liège*, séance du 4/03/1870.
- (15) MUMFORD L., *La cité à travers l'histoire*, collect. Esprit, Seuil, 1972, p. 568.
- (16) BENEVOLO L. *op. cit.*, p. 231.
- (17) LAVEDAN P., *Histoire de l'urbanisme*, t. III, *L'époque contemporaine*, H. LAURENS, 1926-1952, p. 239.
- (18) *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, séance du 20/06/1879.
- (19) *Ibidem*, p. 655.
- (20) JACQUEMIN, *De la force d'attraction des villes*, impr. Lucien Mercenier, Liège, 1907, pp. 65-66.
- (21) HENAU V., *Ville de Liège. Commission des travaux publics. Note sur les noms de rues de Liège*, 1860.
- (22) GOBERT Th., *op. cit.*, t. IV, notice île de commerce.
- (23) Voir l'avis d'un architecte de Bruxelles qui visita le nouveau quartier en 1886. Il admira le quartier dans son ensemble (plan, situation) mais critiqua beaucoup certaines façades, dans *L'Emulation*, 1886, col. 105-106-107.
- (24) *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, séance du 27/11/1882.
- (25) COLLEYE H., *Originalité de Liège*, dans *La Maison*, n°7, juillet 1953, p. 221.
- (26) Voir le texte dans ce catalogue consacré à l'habitat populaire au XIX^e siècle.
- (27) PETRUCCI, *Les villes nouvelles* dans *L'Emulation* 1905, col. 70.
- (28) CRALLE A., *Lettres sur les travaux publics et projets d'embellissements à Liège, suivies de découvertes archéologiques*, Liège, Redouté, 1859.
- (29) *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, séance du 5/8/1864.
- (30) GOBERT Th., t. X, Notice Regence.
- (31) GOBERT Th., *op. cit.*, t. II, p. 272.
- (32) GOBERT Th., *Le Vieux Liège et le nouveau. Cours d'eau, ponts et quais*, 1880, p. 5.
- (33) *Ibidem*, p. 5.
- (34) *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, année 1859.
- (35) *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, séance du 13 novembre 1874.
- (36) Voir dans E. HELIN, *Le paysage urbain de Liège avant la révolution industrielle*. Liège, Editions de la commission communale de l'histoire de l'ancien Pays de Liège, 1963, la description des itinéraires de traversée de la ville, p. 51. On y décrit les itinéraires obligés : Traversée de la ville Nord-Sud : Pont Saint-Léonard, Pont d'Île et Pont d'Avroy. Est-Ouest : ponts d'Amercoeur, Saint-Julien, Saint-Nicolas et des Arches.
- (37) BENEVOLO L., *op. cit.*, p. 26.
- (38) HELIN E., *op. cit.*, p. 78.
- (39) Le tableau date des années 1875-1880, quand la rue Léopold fut tracée. Les prix des terrains étaient à ce moment surévalués.
- (40) *Tableau indiquant, par rue et par subdivision de rue, la valeur par mètre carré, des terrains situés dans toute l'étendue de la Ville de Liège*, s.d.
- (41) de BRUYNE Ad., *Juillet 1907. La valeur des terrains à Liège*, Liège, H. Dessain.
- (42) HELIN E., *Cours de questions approfondies d'histoire économique et sociale*. 1^{re} Licence Histoire, Année académique 1983-84. *L'urbanisme aux XIX^e et XX^e siècles*.
- (43) *Fonds des cures*. Liège Saint-Servais 1. p. 169.
- (44) *Ibidem*, p. 170.
- (45) RAGON Michel., *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes t. I. Idéologie et pionniers 1800-1910*, Casterman 1971. p. 94.
- (46) CHOAY Fr., *L'urbanisme, utopies et réalités*. Une antologie, Ed. du Seuil, Paris 1965.
- (47) TULIPPE O., *Cours de Géographie humaine*, 2^e partie, *Géographie de l'habitat urbain et industriel*, Edition Mesoer, Liège 1944, p. 95.
- (48) VOITURON E., *Cercle libéral de l'Ouest. Proposition de contracter un emprunt réservé exclusivement à des travaux hygiéniques*, Liège, G. Bertrand, 1882, p. 3.
- (49) dans RAGON, *op. cit.*, p. 95.
- (50) *Journal d'Architecture*, *op. cit.*, p. V.
- (51) BULS Ch., *op. cit.*, p. 12.
- (52) dans *L'Emulation*, 1877, col. 7,8,9,10.
- (53) CLOQUET L., *op. cit.*, p. 19.