

Exemplaire corrigé.

1954





## LE COMMERCE ENTRE LIÈGE ET LA LORRAINE

Liège passe pour être une ville avant tout industrielle. Que, dans ses faubourgs surtout, les mines, la métallurgie, quantité de manufactures et petits ateliers aient fait vivre de larges couches de sa population, cela ne peut être mis en doute. Il ne faut pas pour autant perdre de vue que, sous l'Ancien Régime du moins, la ville était aussi le centre d'un commerce non négligeable. Cette activité a frappé les contemporains de passage chez nous et elle a permis l'édification de quelques-unes des plus solides fortunes de nos XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Il y a longtemps qu'elle aurait retenu l'attention des historiens si, de par sa nature même, elle ne se prêtait mal à leurs investigations. C'est que les marchands en gros de notre ville trafiquaient de l'alun aussi bien que des épiceries, des dentelles aussi bien que des clous ; d'autre part, quoique Liège fût partie de l'hinterland des grands ports néerlandais, ce serait par trop simplifier que de ramener toutes ses relations commerciales à celles qu'elle entretenait avec la Hollande. A cette complexité, ajoutons encore les difficultés que suscitent la rareté et l'insuffisance de nos sources. Dans ces conditions, les moindres témoignages étrangers relatifs au commerce liégeois acquièrent une singulière importance.

Celui qui va être examiné ci-dessous est l'œuvre d'un économiste de Nancy, Joseph-François Coster (1) et figure dans un sévère mémoire de 420 p. in-12, publié en 1762, sans mention de lieu, sous le titre *Lettres d'un citoyen à un magistrat sur les raisons qui doivent affranchir le commerce des duchés de Lorraine et de Bar du tarif général projeté pour le royaume de France*. Bien que cet ouvrage ait gardé quelque célébrité en Lorraine (2), il a besoin d'être présenté au lecteur liégeois.

Les duchés de Lorraine et de Bar, virtuellement rattachés à la France aux termes de la convention du 28 août 1736, après avoir connu l'heureuse transition que fut le règne de Stanislas, ne furent cependant pas mis sur le même pied que les autres provinces du royaume. Un passé glorieux et une longue tradition d'autonomie expliquent à suffisance la vivacité du particularisme régional. Sur le plan économique, il se manifesta aussitôt que, pour des raisons de simplification administrative, le contrôleur général Bertin de Vaux songea à l'unification douanière des duchés et des Trois Évêchés avec le reste de la France.

Il voulut toutefois s'enquérir de l'avis des intéressés, en l'occurrence, des négociants. Ceux-ci chargèrent J.-Fr. Coster de la réponse qu'il publia sous forme de longues épîtres.

La première et la deuxième exposent les thèses de l'auteur : 1<sup>o</sup> la Lorraine, les Trois Évêchés et l'Alsace doivent rester exempts du tarif protecteur

1. J.-Fr. Coster (1729-1813), fils de banquier et associé à son père, fut premier commis des finances jusqu'en 1790. Membre de l'Académie Stanislas en 1765, il en devint secrétaire perpétuel en 1790. Auteur d'un mémoire sur le commerce de la Lorraine (1759), des *Lettres* que nous allons analyser et qui lui valurent le titre de « citoyen », d'un *Discours sur le patriotisme* (1765) et, à la demande de Necker, d'un rapport sur la convocation des États Généraux ; J. LAMOUREUX, *Joseph-François Coster dans Meurthe et Moselle, Dictionnaire biographique illustré*, p. 143-152, in-8<sup>o</sup>, Paris, 1910.

2. Il figure avec d'autres, relatifs à la même controverse, dans une vitrine de la salle XIX du Musée lorrain à Nancy. Cfr aussi Robert PARISOT, *Histoire de Lorraine*, t. II, p. 230-231, in-12, Paris, 1919-1924 et la liste des ouvrages consacrés à cette question dans J. FAVIER, *Catalogue des livres et documents imprimés du Fonds Lorrain de la bibliothèque municipale de Nancy*, p. 482-483, n<sup>o</sup> 8019 à 8045, in-8<sup>o</sup>, Nancy, 1898.



uniforme car ces pays ne trouveront pas en France des débouchés qui compenseront pour eux la perte des autres marchés, tandis qu'ils devront se passer de produits étrangers que, jusqu'à présent, ils se procuraient à bon prix. 2<sup>o</sup> Le tarif est projeté à la sollicitation des fermiers d'impôts. 3<sup>o</sup> Toute « assimilation » de la Lorraine au point de vue douanier irait à l'encontre de la tradition de libéralisme des anciens ducs, et par là-même, ignorerait la véritable nature du commerce de ce pays.

Tout le reste de l'ouvrage est la démonstration de ces prémisses. Les lettres IV et V (p. 49-99) établissent que les griefs contre les droits anciens sont tantôt exagérés, tantôt faciles à redresser. Les lettres III, VI et VII décrivent les échanges commerciaux lorrains, et, par le fait même, nous procurent maints aperçus sur le trafic des régions voisines. J.-Fr. Coster y expose que, si des négociants se sont fixés à Nancy et à Bar-le-Duc, c'est en raison des facilités des échanges internationaux ; il souligne les avantages de l'axe Saône-Moselle (p. 28-48). Ce trafic et la fonction d'entrepôt remplie par quelques villes sont la source de la prospérité du pays, car ils rétablissent l'équilibre de sa balance commerciale, nettement déficitaire vis-à-vis des provinces françaises. Fragile équilibre d'ailleurs, puisque les pays limitrophes pourraient se procurer, autre part qu'en Lorraine, les fers, grains et vins qu'ils y achètent. L'auteur examine alors la nature des échanges dont vivent ses compatriotes.

Après avoir parlé du trafic avec la Suisse, la principauté de Salm et le duché de Deux-Ponts, il poursuit (3) :

« Le pays de Luxembourg et le comté de Chiny, consomment nos bleds, nos vins, nos papiers, nos huiles, et ne nous envoient rien ou presque rien.

Si les Liégeois nous apportent des cuirs forts, des aluns, des sucres, c'est pour venir chercher nos millets, nos papiers, nos fers-blancs, nos vins de Bar et de Thiaucourt ; et pour les faire connoître au loin.

Nous allons acheter à Francfort des mousselines, des étoffes des Indes, quelques draps d'Angleterre, des coutils, des flanelles, quelques merceries. Mais les voitures qui nous les amènent chargent par échange et y conduisent nos huiles, nos eaux de vie, nos chandelles, des liqueurs, des confitures, de la fayence, du papier, des dentelles de Mirecourt et quelques teintures.

Nous recevons par la voye du Rhin, de la Mozelle et de la Meurthe, aux portes de Nancy, les sucres, les épiceries que la Hollande nous envoie, les toiles peintes et les étoffes des Indes que nous achetons ou qu'elle achète pour nous de la Compagnie des Indes de France. Nous lui envoyons par la même voye ou par celle de la Saare, des fers, des aciers, des bois de sciages, de bâtiment et de marine et quelque fois de la navette ».

Plus loin (p. 127-130), J.-Fr. Coster reprend en détail le cas du commerce avec Liège.

« La Cour Souveraine, dans ses remontrances sur l'édit des cuirs, a fait connoître les avantages de ce commerce et tout le danger qu'il y auroit, en le gênant, de nous priver d'une marchandise nécessaire et d'avilir en nos mains un superflu que les Liégeois seuls peuvent rechercher. On a objecté qu'une voiture de cuirs de Liège, payée en vins de Bar, présente un désavantage manifeste, en ce qu'elle est beaucoup plus chère qu'une voiture de vins ; et on a prétendu, qu'obligés de solder en argent, nous faisons tourner la balance contre nous. A cette objection suggérée par la spéculation, je vais opposer des faits.

Je conviens d'abord que le prix d'une voiture de cuirs de Liège est plus fort que celui d'une voiture de vins de Bar, mais pour prévenir toute exagération (et on les a poussé loin sur cette partie), voyons combien coûte une voiture de cuirs et une voiture de vins.

Le quintal de cuirs de Liège rendu à Nancy se vend 56 ou 58 écus, argent de Lorraine. Chaque voiture en amène douze à quinze quintaux. La raison de la médiocrité de cette [p. 128] charge c'est que le cuir est une marchandise volumineuse et qui s'arrange difficilement. Le prix d'une voiture entière ne peut donc passer quatre-vingt louis. Chaque voiture charge



à Bar quatre queues de vin ; les Liégeois recherchent le meilleur ; la queue leur coûte environ cinq louis (4).

Tout le cuir qui nous vient de Liège nous est amené par les Liégeois ; tout le vin que nous vendons pour Liège est conduit par les Liégeois. Les Lorrains ou les Barrisiens voituriers ne connoissent point cette route : c'est le cuir de Liège qui vient chercher le vin de Bar, ce n'est jamais le vin de Bar qui va chercher le cuir de Liège.

Il en résulte que nous vendons plus de voitures de vin qu'on ne nous vend de voitures de cuirs ; et cette vérité est d'autant plus sensible, que nous ne pouvons pas consommer ou réexporter autant de cuirs que les Liégeois consomment et réexportent de vin. On conviendra certainement que la consommation des cuirs est resserrée dans des bornes d'autant plus étroites que cette denrée dure plus long-tems. On conviendra encore que la consommation n'en peut pas varier et doit être toujours à peu près la même. [p. 129] D'un autre côté il est certain que la vente des vins est sujette aux plus grandes inégalités : elle est toujours relative à leur qualité et à l'abondance des récoltes ; et quand, dans certaines années, les Liégeois achètent deux mille voitures de vin, il seroit ridicule d'imaginer qu'ils nous vendent deux mille voitures d'une espèce de cuirs, qui n'est employée qu'aux semelles des souliers.

Cette considération prouve clairement le fait que je vais avancer : c'est que, de quatre voitures qui viennent de Liège charger des vins en Lorraine, il y en a tout au plus une qui amène du cuir. Les trois autres conduisent de l'alun et quelquefois des épicereries d'Hollande. Une voiture porte au moins deux milliers d'alun (5) ; et les Liégeois nous le vendent à raison de quinze livres, argent de Lorraine, le quintal.

Cet alun est pour nous une marchandise de réexportation. Nous la conduisons en Suisse où nous la vendons un louis le quintal, y compris les frais de la voiture.

Tous les cuirs que les Liégeois nous amènent ne sont pas consommés en Lorraine. Nous en réexportons en Alsace, en Comté et sur les bords de la Saare où les Liégeois [p. 130] ne vont pas : ainsi dans les comparaisons que l'on cherche à faire de l'argent que nous dépensons pour notre commerce à Liège, avec l'argent que nous recevons des Liégeois, il ne suffit pas d'y faire entrer le prix des vins de Bar que nous leur vendons ; il faut encore y mettre le prix des cuirs et des aluns que nous réexportons ».

Veut-on encore plus de précisions ? La démonstration est appuyée par l'évaluation du bénéfice que laisse cette opération. Notre économiste met en parallèle

1<sup>o</sup> le prix d'achat des marchandises importées : 1 voiture de cuirs (soit 2.420 livres) + 3 voitures d'alun (soit 900 livres) = 3320 livres.

2<sup>o</sup> le prix de vente des denrées exportées : 4 voitures de vin (2400 livres) + un quart de voiture de cuirs (720 livres) + 3 voitures d'alun (1860 livres) = 4980 livres.

Ce n'est pas encore tout.

« Comptons, je vous prie, Monsieur, nos avantages démontrés par cette seule négociation. [p. 132] 1<sup>o</sup> La balance de notre commerce gagne 1660 livres et la masse d'argent qui circule dans la province se trouve augmentée de cette somme.

4. Un quintal, à Liège comme en France, vaut 100 livres. La livre lorraine, identique à celle de Paris aurait pesé 489,506 grammes. Celle de Liège pesait 467,093 grammes ; Th. A. MANN, *Table des monnoies, des poids et des mesures anciennes*, dans MÉMOIRES DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES, t. V, p. 265, in-4<sup>o</sup>, Bruxelles, 1788, et P. DE BRUYNE, *Les anciennes mesures liégeoises*, dans BULL. DE L'INST. ARCH. LIÉGEOIS, t. LX, p. 308, in-8<sup>o</sup>, Liège, 1936 ; un *Tarif général*, du débat du XIX<sup>e</sup> siècle, attribue cependant à la livre de Nancy un poids de 455,68 grammes. Quinze quintaux, poids de Paris, pèseraient donc environ 734 kgs.

La livre de Lorraine, monnaie de compte estimée à 6,4 as d'or fin, aurait valu un peu moins que celle de France, estimée à 6,42 d'or fin ; MANN, *ibid.*, p. 255. — Le Louis d'or était estimé en argent de Brabant à fl. 10-0-9 ; l'écu de France à fl. 2-16-0.

La queue de vin variait de contenu selon les terroirs : en Champagne, elle valait 366 litres ; à Beaune elle n'en valait que 256 ; celle de Bar aurait atteint 390 litres.

5. Un millier, sous-entendu, de livres pesant. La charrette d'alun pèserait donc soit 979 kgs (livre lorraine évaluée à 489 gr.) soit 910 kgs (livre lorraine évaluée à 455 gr. ; cfr ci-dessus, note 4).



- 2° Elle est encore augmentée de tout l'argent que les Liégeois dépensent pour eux et pour leurs chevaux, pendant leur séjour dans la province, dont ils consomment les denrées.
- 3° Nous nous trouvons pourvus abondamment et avantageusement d'une marchandise supérieure pour l'usage à tout ce que nous pouvons fabriquer et qui nous est devenue nécessaire.
- 4° Nous nous débarassons de nos vins, c'est à dire de la denrée qui nous est le moins nécessaire et dont nous courons le risque de nous trouver surchargés.
- 5° Nous faisons connoître au loin cette denrée et nous intéressons les étrangers à chercher quelque moyen de se la procurer.
- 6° Nous ne pouvons que gagner aux accroissements de ce commerce puisque la consommation des cuirs en Lorraine étant bornée par le nombre des consommateurs, nous réexportons avec avantage tout ce que les Liégeois nous fournissent au delà de nos besoins et nous élargissons les débouchés par lesquels s'écoule notre superflu. [p. 133]

Voilà je crois, Monsieur, des considérations assez puissantes, assez multipliées pour répondre à tous les projets qui attaquent la liberté de notre commerce, pour justifier l'attachement que tous nos négocians lui ont voué, pour fortifier les preuves que je vous ai fournies du besoin que nous en avons et du danger qu'il y auroit de l'altérer. »

Les foires de Francfort procurent des avantages analogues. C'est par elles que les Lorrains se sont initiés au commerce international et c'est là qu'ils se fournissaient jadis de toutes les marchandises étrangères, quand ils ne trafiquaient encore ni avec la Suisse, ni avec la Hollande, ni avec Liège. J.-Fr. Coster suppose alors les inconvénients qui résulteraient de l'abandon du libre-échange. Il estime que, faute de « contre-voiture », son pays perdrait ses traditionnels marchés extérieurs (p. 150) :

« Le Liégeois vient chercher nos vins de Bar ; mais si, dans le calcul du prix auquel lui revient une pièce de vin rendue chez lui, il étoit obligé de faire entrer les frais qu'il expose jusqu'au moment de son arrivée en Lorraine, ne seroit-il pas dangereux que cette pièce de vin cessât de lui convenir ? D'ailleurs se détermineroit-il à faire le voyage, s'il n'y voyoit le double avantage de nous vendre une denrée en échange de celle qu'il achète chez nous et de pouvoir imputer la moitié des frais sur le cuir qu'il nous apporte et l'autre moitié sur le vin qu'il emmène ?

Pour moi, Monsieur, qui ait passé toute ma vie avec des commerçans, qui les ai observés quelquefois d'un œil un peu philosophique, je vous dis avec assurance qu'ils calculent [p. 151] avec une très-exacte précision les bénéfices les plus légers, les plus imperceptibles.

Les Liégeois qui ont à choisir entre l'Allemagne et la Lorraine où ils peuvent également trouver du vin, sont aujourd'hui balancés dans leur choix parce que le commerce de leurs marchandises est également libre avec la Lorraine et l'Allemagne. Ils se le partagent entr'eux d'une manière si distincte que dans certaines parties du pays de Liège on ne connoît que les vins de Mozelle et d'Allemagne et dans d'autres on ne connoît que les vins de Bar et de Lorraine (6). Si on introduit chez nous quelque différence désavantageuse aux Liégeois, ils n'auront plus à balancer, à délibérer ; ils conduiront tous leurs cuirs en Allemagne ; ils ne boiront tous que des vins d'Allemagne et nous aurons ainsi trop de vin et point de bons cuirs ».

Dans la suite, les *Lettres d'un citoyen* ne font plus guère d'allusions à Liège (7). Elles insistent sur le rôle de Nancy comme centre d'entrepôt et de réexportation des produits français vers l'Est (p. 155-191). Elles dénoncent le caractère intéressé des traitants qui, lorsqu'ils parlent d'assimilation à la France, rêvent de multiplier les emplois de douaniers et les prétextes à conventions (p. 192-238). Elles s'efforcent de démontrer que la liberté commer-

6. J.-F. Coster schématise certainement. Faute de bonne documentation sur l'alimentation de jadis, il est cependant très malaisé de nuancer son affirmation.

7. A la page 400, l'auteur fait remarquer qu'un droit de 3 % imposé sur l'exportation des papiers risquerait de priver les Lorrains de la clientèle liégeoise et luxembourgeoise.



ciale ne peut préjudicier aux manufactures lorraines et que seules des usines utilisant les laines du pays bénéficieraient d'un éventuel tarif protecteur. Encore serait-ce aux dépens du consommateur qui a toujours pu se procurer des produits manufacturés au meilleur marché.

Ce trop rapide aperçu du plaidoyer de J.-Fr. Coster laisse de côté une foule de considérations et d'exemples qui lui confèrent son grand intérêt. On aurait tort d'ailleurs de ne voir en lui qu'un pamphlet spécifiquement lorrain. Dans le cadre plus vaste des controverses économiques du XVIII<sup>e</sup> siècle, il prend place parmi les ouvrages qui s'insurgent contre les réflexes protectionnistes des gouvernements. Il exprime avec talent l'opinion d'une classe de négociants en gros, hostiles aux faveurs que réclament certains manufacturiers : à ce titre, le témoignage de Coster acquiert une portée générale.

Il faut croire d'ailleurs qu'il eut un singulier retentissement, car toute une polémique s'ensuivit et Bertin de Vaux renonça à donner la moindre suite à son projet d'unification douanière. Même levée de boucliers lorsqu'en 1778 Necker remit la question sur le tapis. Neuf ans plus tard, devant l'assemblée des notables, Calonne revint à la charge : à l'assemblée provinciale des duchés, comme à celle des évêchés, il se heurta à une opposition unanime (8).

Reste à voir quel crédit méritent les passages de J.-Fr. Coster relatifs au commerce avec Liège.

Les économistes en premier lieu, déploreront que Coster n'ait pas avancé de chiffres concernant les quantités de vin, de cuirs et d'alun effectivement négociées. Convenons-en, des données empruntées aux recettes d'un bureau de péage ou aux comptes-courants d'un de ses confrères marchand en gros, eussent mieux fait notre affaire que les quatre voitures que, pour les besoins de sa démonstration, il fait voyager de Liège à Nancy. Mais, pareilles exigences sont-elles de mise à l'égard d'économistes du XVIII<sup>e</sup> siècle ? Il faut déjà savoir gré au nôtre d'avoir énuméré des marchandises et cité des prix. Sur ce chapitre, J.-Fr. Coster présente de sérieuses garanties. Il est plus que le théoricien perspicace et instruit que révèlent ses analyses et ses citations d'auteurs anglais ; il est l'homme de métier. Fils de banquier, il a été lui-même pendant quinze ans financier, commerçant et fabricant, il a pratiqué le commerce avec Francfort et la Suisse et, jusqu'en 1754, s'est occupé de la vente des fers-blancs manufacturés à Bains (9). Ce sont autant de titres qui plaident pour sa compétence.

Par ailleurs, son travail suscita des contradicteurs. L'abbé Morellet lui répondit par un *Mémoire des fabriquants de Lorraine et de Bar*. Se serait-il abstenu de réfuter son adversaire sur un point où il aurait pu le prendre en défaut ? Or le *Mémoire* de Morellet ne répond pas explicitement aux passages des *Lettres d'un citoyen* relatifs au commerce avec Liège et ne mentionne nulle part notre ville (10).

8. Cfr ci-dessus, les références de la note 2.

9. Cfr ci-dessus, note 1 et *Lettres d'un citoyen à un magistrat* [...], p. 6, 71, 403. — Des relations de famille expliqueraient peut-être la connaissance que Coster avait du commerce liégeois. La correspondance de Dom Spirlet, dernier abbé de Saint-Hubert, contient de nombreuses allusions à Dom Charles Coster, accusé d'intriguer à Paris pour obtenir des autorités françaises qu'elles affranchissent le prieuré de La Grandville de sa sujétion envers Saint-Hubert. Or, d'une part, le frère de Dom Charles semble avoir été négociant à Dinant et avait de la famille à Nancy ; d'autre part, sa sœur, veuve Lemaire, était boutiquière à Bastogne et s'approvisionnait chez Renier-François Stoul, marchand demeurant « A la Tricoisse », au Pont-des-Arches à Liège. ARCHIVES DE L'ÉTAT A ARLON, *Abbaye de Saint-Hubert*, Correspondance Spirlet, t. II, 14 avril, 9 août et 11 novembre 1761 ; A. E. L., *États*, Capitation 1762, f<sup>o</sup> 37 v<sup>o</sup>.

10. Renseignement aimablement communiqué par M. Rousseau, conservateur en chef de la



Les historiens, de leur côté, pourront regretter de ne trouver dans cette littérature que peu d'aperçus sur l'évolution des courants commerciaux. J.-Fr. Coster cliche une situation, explique les incidences que risquent d'avoir des maladresses fiscales, mais ne souffle mot des fluctuations propres à la production et à la consommation des marchandises.

Y en a-t-il une pourtant qui y soit plus sujette que le vin ? Sans aborder ici ce difficile problème, nous invoquerons cependant quelques chiffres, empruntés à un mémoire de l'État Tiers. Ils révèlent que, pour la période 1750-1759, le produit d'une taxe de 6 florins sur l'ayme de vin étranger consommé à Liège, a varié de 19757 fl. (en 1755) à 38423 fl. (en 1753), le produit moyen pour la période en question étant de 26603. Tels quels, ils n'apprennent rien quant aux variations de qualité et de provenance ; mais il témoigne déjà assez de l'irrégularité des quantités consommées dans le pays. Il n'en faut pas davantage pour démontrer la fragilité d'observations qui ne s'étendent pas sur une longue suite d'années (11).

On peut en dire autant pour le commerce des cuirs. La prospérité liégeoise en ce domaine disparut dans le dernier quart du XVIII<sup>e</sup> siècle. Dès 1764, Dom Spirlet note la supériorité des tanneurs de Wiltz et de Stavelot sur le marché lorrain (12). Thomassin estime que le coup fatal fut porté aux Liégeois et Hutois en 1785, par la construction d'une route qui améliora l'accès aux tanneries de Stavelot et Malmedy (13).

L'industrie alunière disparut plus tardivement, c'est-à-dire dans la 1<sup>re</sup> moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ; mais, au temps de Thomassin déjà, elle avait à compter avec la redoutable concurrence de l'alun britannique et romain. Il serait intéressant de savoir quand ces compétiteurs s'introduisirent sur les marchés suisse et lorrain (14).

Même sans satisfaire entièrement notre curiosité, J.-Fr. Coster fournit quelques éléments nouveaux relatifs au commerce liégeois.

1<sup>o</sup> Le cuir, l'alun, accessoirement les denrées coloniales en provenance de Hollande, tels sont les principaux et sans doute les seuls produits que Liège exporte en Lorraine. Ce pays est approvisionné en textiles soit par Francfort, soit par des manufactures indigènes ou françaises : il n'est donc pas question des serges grossières fabriquées chez nous, ni même des draps de Verviers. Plus significative encore est l'absence des clous et des armes : nos produits métallurgiques ne parviennent pas à s'imposer dans une région riche en fer et en combustible (15).

Bibliothèque publique de Nancy. — André Morellet (1727-1819) fut en relation avec Diderot, d'Alembert, d'Holabch, Madame Geoffrin, Marmontel, Franklin, etc. Il avait été précepteur d'un fils de La Galaizière, ce qui expliquerait son intervention dans la présente controverse. En l'an 1762, qui vit paraître le *Mémoire des fabricants*, il publia aussi des extraits du *Manuel des Inquisiteurs* d'Eymeric. Plus tard il traduisit Beccaria et ce ne fut qu'à partir de 1769 qu'il entreprit son *Dictionnaire de commerce*.

11. A. E. L., *État primaire*, 16, mémoire produit le 12 mai 1764. — Cfr C. E. LABROUSSE, *La crise de l'économie française à la fin de l'Ancien Régime* [...], 2<sup>e</sup> partie, in-8<sup>o</sup>, Paris, 1943. — Une ayme de vin valait 155,560 litres ; P. DE BRUYNE, *op. cit.*, p. 306.

12. « Le débit des cuirs, même des meilleurs, est absolument arrêté ou suspendu en Lorraine où l'on a fait cette année aucun achat ensuite de l'espoir qu'ont les marchands Lorrains que les droits sur les cuirs seront abolis. D'ailleurs les tanneurs de Wiltz et du pays de Stavelot y gâtent absolument le commerce en y vendant leurs cuirs à 20 et même 18 sols de France » ; A. E. A., *Abbaye de Saint-Hubert*, Correspondance Spirlet, t. VIII, p. 29, 20 décembre 1764.

13. L. F. THOMASSIN, *Mémoire statistique*, p. 467, in-fol., Liège, 1879.

14. *Ibidem*, p. 420 ; I. DELATTE, *Notes relatives aux alunières du pays de Liège*, dans BULL. DE LA SOCIÉTÉ ROYALE LE VIEUX-LIÈGE, n<sup>o</sup> 91, pp. 11-14, in-8<sup>o</sup>, Liège, 1951.

15. A comparer avec l'estimation des exportations liégeoises et limbourgeoises en 1788, selon L. F. THOMASSIN, *op. cit.*, p. 400.



2° En contre partie, Liège achète les produits des vignobles de la haute Meuse et de la haute Moselle. Il faut donc faire figurer ces crus, à côté de ceux de Bourgogne, de Champagne, de Moselle et du Rhin, parmi tous les vins qui se buvaient chez nous au XVIII<sup>e</sup> siècle (16). Une partie d'entre eux est réexportée par les soins des marchands liégeois (17). Cela n'empêche pas la consommation locale d'être des plus copieuses, et l'on comprend dès lors que certains négociants en vins, — les Spirlet, Harlez, Nizet, — aient compté parmi les notables de la ville (18).

L'itinéraire suivi par les voitures n'est pas indiqué (19). Ce qui est certain, c'est que les voituriers sont liégeois et que ce sont nos compatriotes qui organisent les échanges (20). En revanche, ils ne se hasardent pas dans les régions voisines et abandonnent aux Lorrains les substantiels bénéfices que procurent d'une part la vente en détail des cuirs forts aux Sarrois, Alsaciens et Comtois, et d'autre part la réexpédition de l'alun à destination des manufactures suisses. Les Liégeois n'ont pas réussi à s'assurer non plus le monopole du commerce entre la Hollande et l'Est de la France ; en majeure partie, ce trafic contourne notre pays et emprunte la voie Rhin-Moselle.

Étienne HÉLIN.

16. En 1787, on estimait que les vins sortant de Provence, Languedoc et Bordeaux représentaient un volume trente fois supérieur à celui des sorties de Champagne et de Bourgogne ; C. E. LABROUSSE, *op. cit.*, p. 299. Cette proportion ne peut être valable pour Liège, mais il est en ce moment impossible d'en avancer une autre.

Les crus le plus souvent cités chez nous sont ceux de Bourgogne : Beaune, Volnay, Chambertin, Mâcon. Sur le succès de la côte beaunoise, cfr F. MAGNETTE, *Un diplomate français d'Ancien Régime à Liège*, dans LA VIE WALLONNE, t. VII, pp. 65-66, in-8°, Liège, 1926. Viennent ensuite ceux de Champagne et enfin ceux du Rhin. Ce sont là des vins fins : les États les offrent en cadeau à Louis XV ou à Charles de Lorraine, par exemple, pour se ménager leur bienveillance ; A. E. L., *États*, 140, 215. Le chablis, les vins de Moselle et d'Espagne sont aussi cités ; A. E. L., *États*, 139, 140 et *ibid.*, *Protocoles des députés*, recès du 31 octobre 1689, etc.

17. Cfr ci-dessus, p. 315. — Cfr supplique sans date de J. L. Ransonnet qui a acheté 8 pièces de Champagne en commission pour un marchand d'Amsterdam et les réexpéditions faites par Fromanteau en 1744-1746 ; A. E. L., *États*, 139 et 140.

18. A propos de la consommation locale, cfr ci-dessus, p. 319 et L. F. THOMASSIN, *op. cit.*, p. 400. La récolte indigène (octobre 1793 à mai 1794) est estimée à 1275 aymes par J.-L. Velez, préposé des États ; A. E. L., *États*, 140. A défaut de données mieux élaborées, citons un cas particulier : en 1787, à la mort d'Augustin Renardy, ancien abbé de Saint-Jacques, les 20 chanoines se partagent le produit de la vente de ses meubles et sa cave. Ils reçoivent chacun 17 1/2 louis et 200 bouteilles. Cfr L. JADIN, *Actes de la congrégation consistoriale* [...], dans BULL. DE L'INST. HISTOR. BELGE DE ROME, t. XVI, p. 557, in-8°, Rome, 1935.

19. Deux cartes des routes lorraines au XVIII<sup>e</sup> siècle sont affichées dans la salle d'entrée du Musée Lorrain. — Sur le peu d'importance de la Meuse comme voie navigable, cfr M. YANS, *Les archives de la ville de Dordrecht* [...], dans ANNUAIRE D'HIST. LIÉG., t. II, p. 302, n° 360, in-8°, Liège, 1940 ; F. ROUSSEAU, *Le destin de la vallée de la Meuse* [...] dans le BULL. DE L'INST. ARCHÉOL. LIÉGEOIS, t. LXIII, p. 117, in-8°, Liège, 1939 et E. LAMBERT, *La signification économique des différends territoriaux* [...], dans REV. BELGE DE PHIL. ET D'HIST., t. XXXI, p. 471, Bruxelles, 1953. Malgré tout, la voie d'eau reste utilisée pour l'acheminement des vins. Cfr supplique [sans date] pour Pierre Antoine, voiturier, qui transporte des pièces de bourgogne vers Liège, via Dinant, par la Meuse ; supplique pour Louis Macaire, négociant en vins à Mâcon, en date du 19 novembre 1785, au sujet de 20 pièces de bourgogne que les sieurs Rozier et Plomteux, voituriers et bateliers de Namur, ont introduites à Liège ; A. E. L., *États*, 140. En 1723, vingt-neuf pièces de champagne empruntent l'itinéraire suivant : 1° par voiture : Reims, Carignan, Paliseul, Tellin, Rochefort, Ivoz ; 2° par bateau : Ivoz, Liège ; A. E. L., *Notaire H. Prick*, 27 janvier 1724 (Renseignement aimablement communiqué par M. Georges Hansotte).

20. A comparer avec le *Dictionnaire* de J. PEUCHET, *sub verbo* « Liège, épicerie » cité dans BULL. DE LA SOC. ROYALE LE VIEUX-LIÈGE, n° 76, p. 266, in-8°, Liège, 1948.











