

# LE PAVÉ DE CHARLEMAGNE (VIA MANSUERISCA ?)

par Serge NEKRASSOFF & Maurice STREEL

En 1768, un rapport adressé à Sa Majesté l'impératrice Marie-Thérèse d'Autriche qui gouvernait notamment les duchés de Limbourg et du Luxembourg, indiquait qu'une vieille route pavée, alors couverte par la tourbe et la végétation, reliait Eupen et Sourbrodt. À l'époque, une mauvaise piste méandrait entre ces deux localités et les usagers de cette piste étaient contraints de payer un droit de passage à la principauté de Liège. La route pavée, après restauration, aurait permis un accès direct entre les deux duchés.

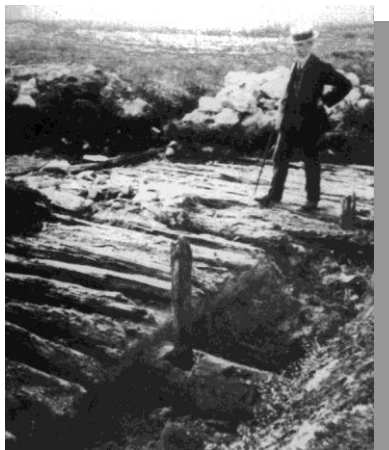
La route pavée, traditionnellement connue des habitants de la région comme le « Pavé de Charlemagne », ne fut jamais restaurée et son tracé précis en partie oublié jusqu'aux travaux de l'abbé Joseph Bastin (1934) qui en révéla la remarquable structure entre la « Croix Mockel » et la « Fagne des Wez ». La discussion sur l'assimilation du « Pavé de Charlemagne » à la « via Mansuerisca » soutenue par l'abbé Bastin sort du cadre de cette note.

## **Description de l'ouvrage**

Une des caractéristiques remarquables de cette construction, est la variété des techniques utilisées pour soutenir le tablier de la route en fonction de la nature du sol sur lequel il repose. Réduite à un simple tapis de cailloutis là où le sol est ferme, elle devient une véritable route sur pilotis dans les zones les plus marécageuses. Les deux sites de fouilles décrits ci-après illustreront ce propos :

SITE DE LA CROIX MOCKEL (sur sol assez ferme).

- Peu de risque d'enfoncement de l'ouvrage.
- Sol débarrassé de la tourbe, sauf une fine couche recouvrant le sous-sol limoneux.
- Tablier de dalles de quartzite irrégulières et assemblées sans art.
- Consolidation des bords par une bande d'argile mélangée à de la tourbe et des gravillons.



SITE DES WEZ (sur sol fortement marécageux).

- Madriers équarris posés sur des fascines de branches de bouleaux et supportant des longerons longitudinaux.
- Rondins (troncs d'arbres) presque jointifs.
- Couche de cailloux (quartzite) noyés dans de l'argile et de la tourbe.
- Dalles de quartzite irrégulières, mais assemblées jointivement.
- Lit de cailloutis.
- Muret de soutien (quartzite) étançonné par des piquets et supportant un rondin longitudinal destiné à maintenir le cailloutis.





Le tracé du Pavé ne dépassant pas quelques kilomètres, il s'apparente davantage à un long pont construit pour franchir un marécage, qu'à un tronçon d'une voie romaine « classique » couvrant de longues distances. Il apparaît d'autre part évident que tout cet appareil complexe n'a pas été conçu pour le passage de quelques piétons occasionnels. Tant de moyens et d'énergie n'ont dû être raisonnablement consentis que pour le passage de matières pondéreuses. Ils laissent supposer que les promoteurs devaient bénéficier d'une main-d'œuvre abondante et d'un sens de la planification du travail. En revanche, rien ne nous indique si l'ensemble du Pavé a été réalisé en un seul chantier ou en plusieurs, conduits à des périodes différentes.



### **Un tracé configuré pour les attelages anciens**

Le tracé du Pavé est quasi rectiligne et préfère autant que possible des pentes douces. Ces deux caractéristiques sont à prendre en compte dans les tentatives d'interprétation. Un piéton n'hésitait pas à changer plusieurs fois de direction pour contourner un obstacle. En revanche, il conservait sa direction en face d'un raidillon momentané. Il agissait de la même manière avec un animal chargé d'un fardeau. Il en allait tout autrement pour les

attelages. Les véhicules anciens étaient inadaptés pour négocier des virages importants. La roue à l'extérieur du virage devait tourner davantage que celle à l'intérieur. Sans système de compensation, la manœuvre était délicate. D'autre part, les convois attelés préféraient les pentes douces.



### Les étapes d'une datation

La route fut considérée d'origine romaine jusqu'à ce que plusieurs dates  $^{14}\text{C}$  (Corbiau 1981a) attribuent au site de la « Croix Mockel » un âge mérovingien (entre A.D. 460 et A.D. 885). Des analyses polliniques effectuées dans le site des Wez par Dricot (1960), Dalemans & Streel (1986) et plus récemment par Streel *et al.* (2005) ont abouti à des dates contradictoires. Dricot (1960) a conclu que, bien que l'analyse pollinique de la tourbe sous la route suggérait un âge beaucoup plus ancien, une date  $^{14}\text{C}$  isolée supportait l'âge romain. Dalemans et Streel (1986) introduisirent une nouvelle méthode de datation par l'analyse pollinique des couches de tourbe prélevées en sondage non plus sous la route mais situées immédiatement à l'aval de celle-ci et donc contaminées par les poussières minérales générées par la construction et l'érosion du « Pavé » pendant son utilisation. Ils conclurent à un âge mérovingien. Une contribution plus récente fut facilitée par une tranchée perpendiculaire au Pavé, creusée dans un nouveau site de fouille (Corbiau 2005), ouverte près de la bordure méridionale des Wez. Deux profils furent étudiés (W A et W B) utilisant conjointement des techniques géochimiques (Renson *et al.*, 2005)

et palynologiques (Streel *et al.*, 2005). Grâce à plusieurs dates  $^{14}\text{C}$ , ces auteurs conclurent que le pavé avait été construit entre l'intervalle A.D. 210-390 et l'intervalle A.D. 380-540, en utilisant la méthode de calibration Oxcal 3.8. Ces deux intervalles de datation furent ensuite recalibrés en utilisant la méthode de calibration Oxcal 3.10 et donna les résultats suivants : A.D. 130-380 à A.D. 350-540, dernières dates connues (Renson 2006). Objectivement, on en conclut que la route avait été construite à une date comprise entre A.D. 130 et A.D. 540 soit pendant le Bas-Empire romain ou le Haut Moyen Âge.

En complément de ces recherches, Streel *et al.* (2007) ont reconsidéré les diagrammes polliniques cités plus haut en prenant en compte l'environnement végétal des sites étudiés au moment de la construction de la route. Ils ont aussi abordé l'étude d'un nouveau sondage (W VI) prélevé dans le même site que le sondage (W IV) analysé par Dalemans et Streel (1986).

En effet, comme démontré par Dricot (1960) dans son sondage Ma IV, la pluie pollinique régionale a une plus grande importance que la pluie pollinique locale pour estimer l'âge d'un spectre pollinique. Or la pluie pollinique régionale est mieux mise en évidence lorsque la tourbière, au moment du dépôt, n'est pas boisée, évitant ainsi l'effet « bouclier » d'un peuplement forestier local, d'aulnes ou de bouleaux. Ainsi Dricot (1960) a identifié trois (F I à F III) des quatre maxima du pollen de hêtre reconnus par Persch (1950) dans une autre tourbière non boisée (Misten) située quelques 10 kilomètres au nord des Wez. Ces maxima furent provisoirement datés par Persch, en l'absence de dates  $^{14}\text{C}$  (la méthode ne fut généralisée que plus tard) en estimant que la vitesse d'accumulation de la tourbe dans la partie supérieure de la tourbière du Misten était constante. Dricot (1960) conclut donc, par corrélation entre les Wez et le Misten, que le FI correspondait à A.D. 100, le F II à A.D. 700, le F III à A.D. 1100 (voir Fig. 1). Hindryckx et Streel (2000) ont démontré cependant que la vitesse d'accumulation de la tourbe au Misten n'était pas constante et ont proposé une date A.D. 1000 pour le F III. La chronologie proposée par Persch (1950) étant remise en question, il s'imposait de tenter une corrélation entre le site étudié

par Dalemans et Streel (1986) et celui étudié par Streel *et al.* (2005) où des dates plus précises étaient maintenant connues.

La difficulté rencontrée dans l'établissement de cette corrélation (Streel *et al.* 2007) tient avant tout à ce que ces sites, au moment de la construction de la route, appartenaient à deux types d'environnement végétal différents : tourbière boisée en aulnes près de la Helle (W IV, W VI), tourbière peu boisée, en lisière d'une forêt feuillue sur sol non tourbeux, au sud des Wez (W A et W B). Pour contourner cette difficulté, les diagrammes W IV, VI, A et B ont été redessinés (Streel *et al.* 2007) en ne tenant compte que de l'apport forestier régional. Le diagramme W VI est encore en cours d'examen car il a pu être prolongé vers le bas. Contrairement à l'hypothèse formulée dans cette dernière note, présentée au printemps 2006 mais publiée seulement récemment, il semble bien que l'ouverture dans la forêt d'aulnes qui a précédé la construction de la route se situe entre le F I et le F II confirmant ainsi les observations faites par Dalemans et Streel (1986), en bon accord avec les dates évoquées plus haut dans l'analyse des profils W A et W B (Fig. 1).

La géochimie des éléments en trace a été étudiée dans le profil W B (Renson *et al.* 2005) et dans le sondage W VI (Renson 2006). Elle témoigne de la présence de quantités importantes de zinc et de plomb. Les analyses des isotopes du plomb montrent des proportions analogues à celles qu'on connaît dans les gisements plomb-zinc, situés quinze – vingt kilomètres au nord-nord-est entre Verviers et Aachen. De telle sorte qu'il a été suggéré l'hypothèse que la route pouvait avoir servi au transport de minerais plomb-zinc de la région Verviers – Aachen, au travers des Hautes-Fagnes, peut-être à destination de Trier, un centre important où la présence de gisement de cuivre permettait la fabrication du laiton.

### **Contexte historique et hypothèses d'interprétation**

L'étude du Pavé nous enseigne au moins une chose avec certitude : l'histoire n'est jamais écrite définitivement. Depuis maintenant plus de deux cents ans, diverses interprétations sur son origine et sa fonction se sont succédé. La plupart du temps, elles furent présentées comme définitives (Nekrassoff 1993) alors que les éléments d'interprétation étaient pourtant bien moins nombreux qu'aujourd'hui. Paradoxalement, c'est maintenant qu'il s'agit de

faire preuve de circonspection, alors que l'état de nos connaissances sur la question s'est sensiblement étoffé.

Les dernières fouilles ont effectivement apporté suffisamment d'indices pour relancer une enquête déjà riche en rebondissements (datations préhistorique, romaine, mérovingienne, route d'intérêt régional ou voie de grande communication, liaison Trier – Maastricht, etc.). Le moment est donc venu de confronter tous les éléments, anciens et nouveaux, mis à notre disposition par les différentes campagnes de fouilles et une démarche pluridisciplinaire. Il faut ensuite tenter de les intégrer dans les contextes historiques régionaux sans *a priori*. Ce travail nous permet d'ores et déjà de livrer quelques pistes d'investigation.

Le rôle d'une route étant d'établir des communications, il convient de déterminer quels pouvaient être autrefois les lieux nécessitant une liaison routière. Ceux-ci peuvent être des pôles d'activités socio-économiques, des foyers de peuplements, des régions riches en ressources naturelles, ou encore... une autre route, étant entendu que les combinaisons sont évidemment envisageables.

Si nous prenons en considération la période qui va du Bas-Empire romain à l'époque carolingienne, une série de « pôles d'attraction » a pu être repérée dans le contexte régional, de part et d'autre du haut plateau fagnard. Leur existence est confirmée par des fouilles archéologiques et/ou des documents écrits (Nekrassoff, 1993). Sans être exhaustifs, ce sont d'abord quelques villas romaines (Thommen, Amel, Konzen, Theux...) auxquelles viendront s'ajouter des villas royales mérovingiennes et carolingiennes (Büllingen, Waimes, Baelen...). Bien entendu, la ville d'Aachen tient une place de choix. Cité thermale sous l'empire romain, elle deviendra la capitale de l'empire carolingien. En pleine période mérovingienne apparaissent encore les monastères de Malmedy et Stavelot. Enfin, n'oublions pas de mentionner, au sud du haut plateau, le tracé de la voie romaine Reims – Köln. Faut-il maintenant renoncer à tenir compte des villes de Maastricht et Trier ? Dès l'instant où une liaison continue n'a pu être découverte entre ces deux villes, il nous paraît hasardeux d'avancer que le Pavé ait été construit dans le seul but de les mettre



en communication. Rien n'empêche toutefois d'imaginer qu'il ait facilité les liaisons entre elles.

Ce premier tour d'horizon nous indique d'abord que les « pôles d'attraction » ne manquaient pas. Cependant, il montre également que les abords immédiats du haut plateau n'étaient pas encore colonisés. Mais envisageons à présent quelles auraient pu être les fonctions de cette route, en gardant à l'esprit qu'une telle construction pouvait supporter des charges relativement pondéreuses.

Une première hypothèse consiste à considérer le haut plateau fagnard comme un pôle d'attraction. En d'autres termes, cette région aurait suffisamment suscité l'intérêt des populations avoisinantes pour y entreprendre la construction d'une route facilitant son accès. Mais qu'avaient donc à offrir les Hautes-Fagnes au moment de la construction de la voie pour des populations relativement éloignées ? L'exploitation de la tourbe vient aussitôt à l'esprit. Mais n'oublions pas que la région était encore largement boisée. Alors pourquoi recourir à un moyen de chauffage bien moins performant ? Le bois, par contre, serait un meilleur candidat. Notons, d'autre part, que le sport favori de la noblesse mérovingienne et carolingienne, et de ses souverains en particulier, était la chasse. La région qui nous occupe représentait un espace privilégié pour sa pratique.

La deuxième hypothèse suppose que la route mettait en communication des pôles d'attraction de part et d'autre du haut plateau. Dans ce contexte, il faut envisager le caractère itinérant des royautés mérovingiennes et carolingiennes. Les souverains se déplaçaient continuellement avec leur cour pour séjourner dans leurs nombreux domaines. Nous en avons recensés plusieurs précédemment. Mais la découverte d'une teneur élevée en zinc sur les bas-côtés de la route nous ouvre aujourd'hui un terrain d'investigation encore peu envisagé jusqu'ici : la fonction économique. La structure robuste de la voie permet en effet de supposer le transport de matières pondéreuses. Plus spécifiquement, le transport du minerai de zinc serait particulièrement plausible. Avec le cuivre, ce métal entre dans la composition du laiton, une industrie particulièrement florissante

dans la région, grâce à la proximité de gisements de cuivre et de calamine (à Kelmis notamment) et de centres de transformation. Parmi ces derniers citons Stolberg (reconnu comme un des centres les plus anciens de transformation du laiton), la vallée de la Meuse et la région de Trier. Mais gardons-nous une fois de plus d'être exclusifs. D'autres matières premières (le plomb ?) auraient pu également être transportées, ainsi que diverses marchandises. Comme nos routes aujourd'hui, le Pavé pouvait accueillir des trafics divers.

Une autre question nourrit le débat autour du contexte de la construction. On ne peut s'empêcher de s'étonner qu'une construction aussi importante ait été entreprise pendant une période réputée pour son insécurité, et non pendant l'apogée de la période romaine. À moins que là réside la justification de cette route : s'éloigner des zones frontalières de l'est, devenues moins sûres ?

Notons en effet que c'est suite aux incursions barbares de la fin du III<sup>e</sup> siècle que le système de défense des frontières est considérablement remanié. La stratégie défensive prévoit désormais un dispositif en profondeur avec des troupes plus mobiles. De là à considérer le pavé comme un élément d'un réseau de communication en seconde ligne...

Du point de vue économique, les courants d'échange se modifient, mais subsistent. Le trafic de marchandises, de minerais (Renson *et al*, 2005), a pu se faire auparavant, plus à l'est, plus près du Rhin, au-delà des Hautes-Fagnes et de leurs tourbières « infranchissables ». La nécessité de rejoindre Trier (Corbiau 1981b), nouvelle capitale, en s'éloignant du Rhin, a pu entraîner, dès le Bas-Empire, la décision de vaincre l'obstacle des tourbières (Otte et Streel, 1994).

Mais gardons-nous de n'envisager que l'image de « siècles agités et décadents » qui colle abusivement à la période de transition entre le Bas-Empire et le Haut Moyen Âge. Les trois derniers siècles de l'Empire romain d'Occident offrent plusieurs alternances entre des périodes de troubles et de relative stabilité. Par ailleurs, les situations de chaos ne couvrent pas uniformément tout l'empire. À la fin du V<sup>e</sup> siècle, si le pouvoir impérial s'étirole en Occident, pour finalement disparaître (476), ce n'est pas pour laisser place au vide

du pouvoir. Les royaumes barbares s'y substituent, mais laissent en place les administrations et les pouvoirs locaux, conservant autant que faire se peut le mode de fonctionnement du monde romain. Si l'on tient compte de ces remarques, la construction d'un tel ouvrage, durant la période déterminée par les dernières fouilles, n'a rien d'incohérent, bien au contraire.

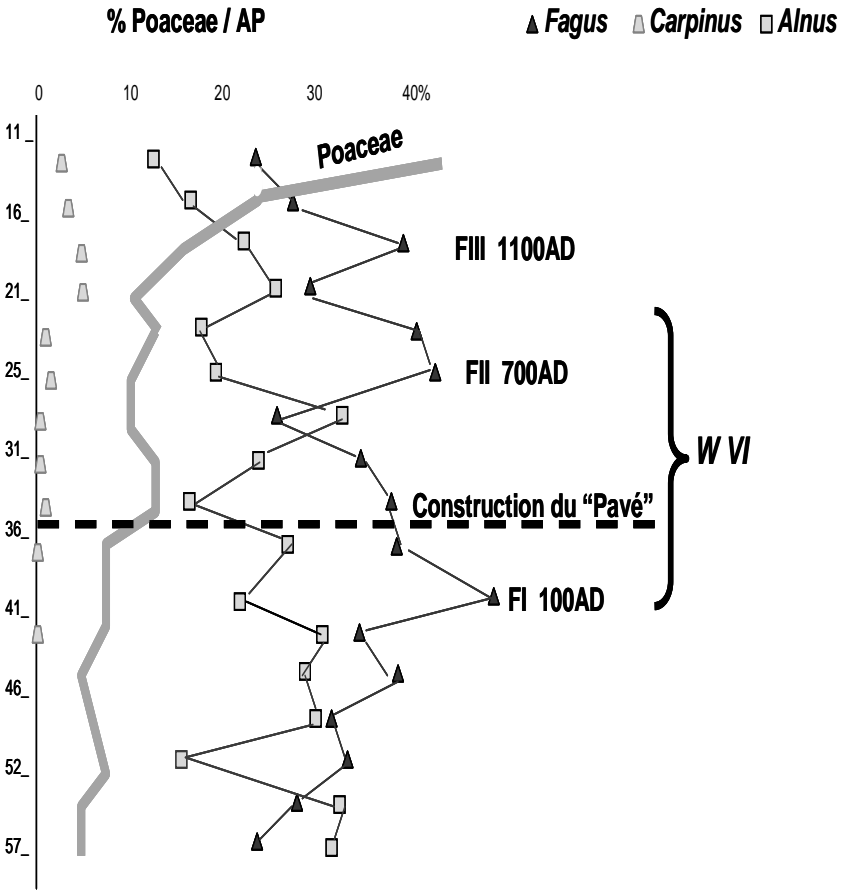
Pour terminer, remarquons encore que jusqu'à présent, les chercheurs se sont principalement penchés sur la question des origines du Pavé. Aussi capitale soit-elle, cette question ne concerne cependant qu'une courte période de l'histoire de la voie. Son abandon ayant été déterminé à la fin du Moyen Âge, c'est durant près d'un millénaire qu'elle a été utilisée. Durant cette période, les contextes socio-économiques et politiques ont considérablement changés. Des villages se sont développés à la périphérie du haut plateau, l'exploitation de la Fagne par l'homme s'est progressivement intensifiée. L'utilité de la voie a également dû évoluer et des réparations ont dû être nécessaires. Pour toute cette longue période, un travail de recherche doit encore être entamé.

Fig. 1: Diagramme pollinique simplifié Ma IV (Dricot 1960), les pourcentages étant calculés par rapport à la somme des pollens d'arbres (AP). Les dates proposées pour les maxima de pollens de hêtre (*Fagus*) sont interprétées à partir de l'analyse pollinique d'une autre tourbière située à une dizaine de kilomètres au nord des Wez (Persch 1950). L'intervalle étudié dans le sondage W VI est indiqué ainsi que la position approximative de l'ouverture de l'aunaie et de l'accroissement relativement brusque des Poaceae (graminées) correspondant à la construction du pavé.

Fig. 1

Dricot (1958) 1960

Ma IV % Fagus-Carpinus-Alnus / AP



## ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

- J. BASTIN, *La « via Mansuerisca », L'Antiquité classique*, vol. 3, p. 333-383, 1934.
- M.-H. CORBIAU, *La « Via Mansuerisca », étude archéologique du tracé et des structures*, *Archaeologia Belgica*, vol. 235, p. 5-31, 1981a.
- La « Via Mansuerisca », liaison routière entre Trèves et Maastricht*, *Les Études classiques*, vol. 49, p. 327-34, 1981b.
- Nouvelles recherches archéologiques pluridisciplinaires sur le parcours de la voie médiévale dite la Via Mansuerisca et découverte d'un véhicule dans la Fagne Rasquin*, Waimès, *Archaeologia Mediaevalis*, Chronique, vol. 28, p. 6-9, 2005.
- C. DALEMANS & M. STREEL, *La Via Mansuerisca, enfouie dans la fagne des Wez, est mérovingienne, pas romaine*, *Hautes Fagnes*, vol. 184, p. 93-102, 1986.
- E.-M. DRICOT, *Recherches palynologiques sur le plateau des Hautes-Fagnes*, *Bulletin de la Société Royale de Botanique de Belgique*, vol. 92/1-2, p. 157-196, 1960.
- M.-N. HINDRYKX & M. STREEL, *L'altération des bords de la tourbière active du Misten par l'exploitation de la tourbe pourrait dater du début du XIV<sup>e</sup> siècle*, *Hautes Fagnes*, vol. 240, p. 95-101, 2000.
- S. NEKRASSOFF, *La via Mansuerisca, route romaine des Fagnes. Le poids de la tradition*, *Hautes-Fagnes*, 209, 6-11, 1993.
- M. OTTE & M. STREEL, *La Via Mansuerisca, première victoire sur l'obstacle nature*, dans J. QUENON, R. SCHUMACKER & M. STREEL (eds). *Les Hommes et les Hautes-Fagnes*, Université de Liège, Haute Ardenne a.s.b.l., p. 22-31, 1994.
- F. PERSCH, *Zum postglazialen Wald- und Moorentwicklung im Hohen Venn*, *Decheniana*, vol. 104, p. 81-93, 1950.
- V. RENSON, *Apport de la géochimie élémentaire et des isotopes du plomb à l'étude d'un site d'intérêt archéologique situé dans une tourbière des Hautes Fagnes*. Mémoire de D.E.A., Université de Liège, p. 52, 2006.
- V. RENSON, N. FAGEL, s. NEKRASSOFF, M. STREEL, F. DEVLEESCHOUWER, *Pourquoi une route pavée (via Mansuerisca ?) au travers des tourbières ? Enfin une hypothèse... qui tient la route*, *Hautes Fagnes*, vol. 258, p. 22-24, 2005.
- M. STREEL, v. RENSON, N. FAGEL, s. NEKRASSOFF, F. DEVLEESCHOUWER, *La route pavée au travers des tourbières de la fagne des Wez (via Mansuerisca ?) est-elle romaine ou mérovingienne ? La vérité est-elle ... à mi-chemin ?* *Hautes Fagnes*, vol. 259, p. 20-25, 2005.
- M. STREEL, V. RENSON & F. DEVLEESCHOUWER, *Palynological and geochemical data in peat sediments alongside an old (Roman or Merovingian) paved road in the Hautes-Fagnes*, dans P. STEEMANS & E. JAVAUX (eds.), *Recent Advances in Palynology*, Carnets de Géologie / Notebooks on Geology, Brest, Memoir 2007/01, Abstract 09 (CG2007\_M01/09).