

Bulletin de la Classe des Sciences

EXTRAIT

Une route mérovingienne en Hautes-Fagnes
(la Via Mansuerisca ?)
Derniers résultats scientifiques

par Maurice Streef
Correspondant de la Classe

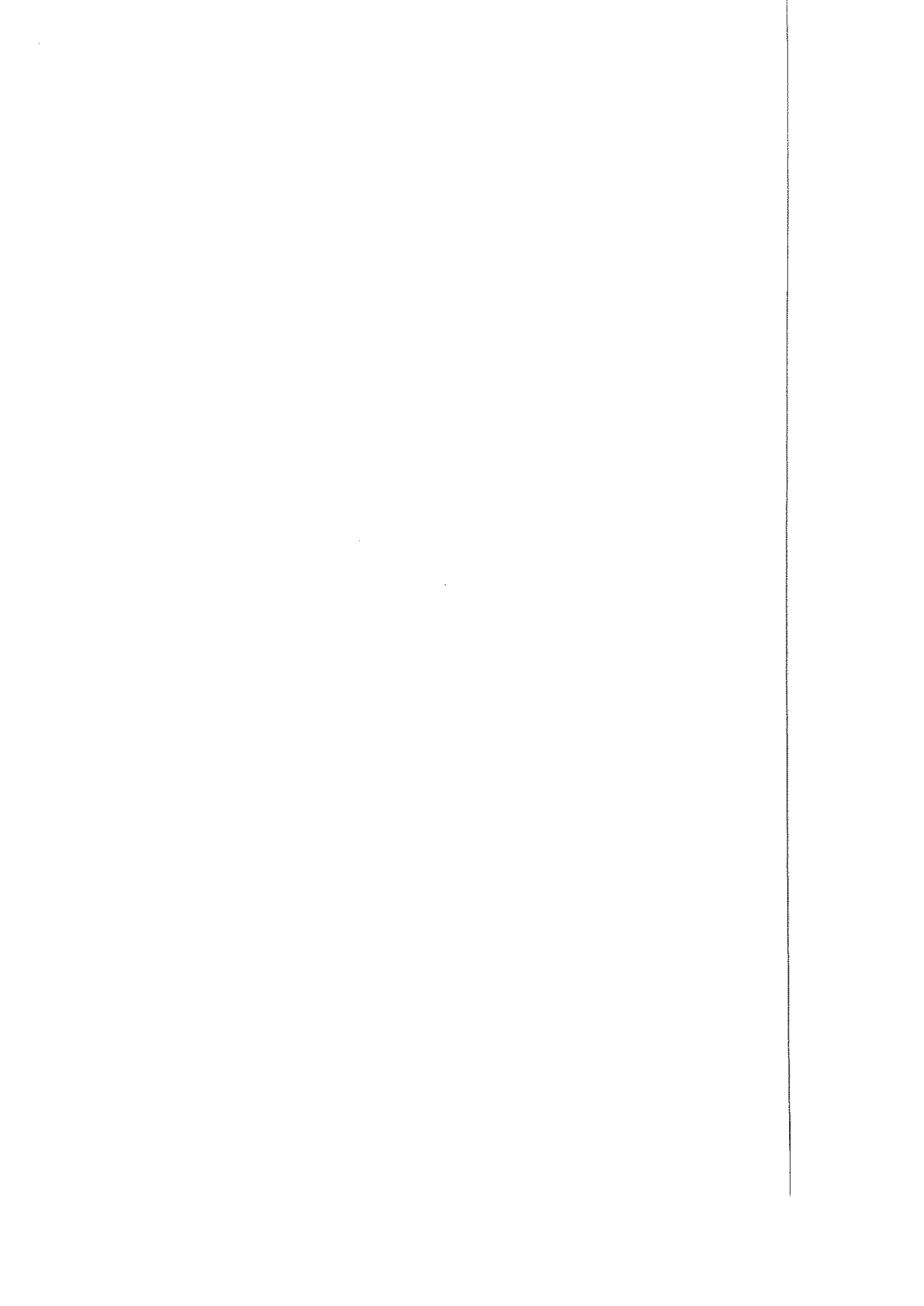


6^e série
Tome VIII

7-12

1997

ACADÉMIE ROYALE DE BELGIQUE



LECTURE

Une route mérovingienne en Hautes-Fagnes (la Via Mansuerisca ?) Derniers résultats scientifiques

par Maurice Streel
Correspondant de la Classe

Qu'il existe une route ancienne traversant les tourbières des Hautes-Fagnes est un fait non contestable. La tradition locale l'appelle la « levée », le « pavé » (ou la pavée) ou encore, en wallon, « *le voye* » de Charlemagne ». Dans ce texte, nous l'identifierons brièvement comme le « Pavé ». On peut en observer l'empierrement au lieu-dit « Croix Mockel », en bordure de la forêt de l'Hertogenwald (Fig. 1). Des fouilles, réalisées à cet endroit en 1977 (Corbiau 1981) démontrent que cet empierrement repose sur un lit de troncs et de branches d'arbres (surtout de l'aulne) posé à même le sol argileux. Ailleurs, cette route ancienne est pratiquement invisible en surface parce que, depuis son abandon, elle a été recouverte par la végétation et la tourbe que cette végétation particulière des Hautes-Fagnes accumule sous son couvert. D'autres fouilles, plus anciennes (Bastin 1934, Lejeune 1953, etc.) ont montré que, dans la traversée des tourbières, comme celles de la fagne des Wés (Fig. 1), l'empierrement repose sur la tourbe ancienne par l'intermédiaire d'une infrastructure en bois, très élaborée, et qu'il a été recouvert ensuite par plusieurs décimètres de tourbe. Cette route ancienne fut repérée assez fidèlement, au XVIII^e siècle (Archives générales du Royaume, 1768a et b) sur les 6 km de son tracé de l'Hertogenwald à la fagne des Wés, bien qu'elle ne fut déjà plus guère visible, en surface, à cette époque. D'une largeur d'environ 6 m, elle témoigne d'une entreprise très considérable puisqu'on peut calculer qu'il a fallu rassembler près de 40.000 tonnes de roches

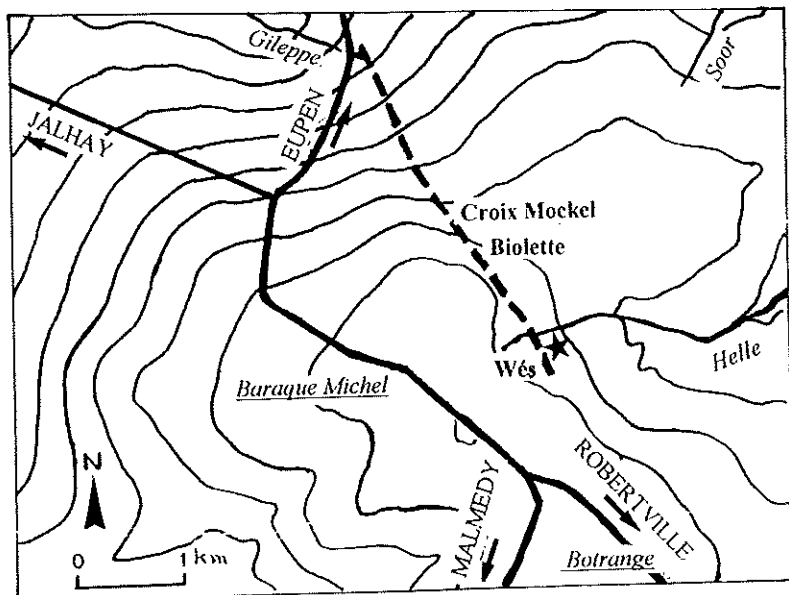


Fig. 1 – Carte topographique et localisation des sondages (D'après M.-H. Corbiau 1981 et C. Dalemans 1985).

pour la construire. Ces roches, des quartzites et quartzophyllades d'âge cambrien, affleurent partout dans les landes de la région. On connaît depuis peu (Bollinne 1996) avec une grande précision le tracé du « Pavé » dans la fagne des Wés, identifié par des techniques récentes comme le radar de subsurface (Halleux 1990).

L'importance de la construction et le tracé relativement rectiligne de cette route ancienne (qui ne contourne pas les obstacles mais les traverse) ont fait croire à de nombreux chercheurs, qu'il s'agissait d'une voie romaine que l'on a assimilée à une liaison hypothétique entre Maastricht et Trier. Une première datation par la méthode du radiocarbone (Fig. 2) de fragments de bois pris dans l'infrastructure de la route n'était d'ailleurs pas incompatible avec une origine romaine. D'autre part, on connaissait depuis longtemps l'existence sur le haut plateau, au VII^e siècle, d'une « Via mansuerisca » attestée par une charte de 670 par laquelle Childeric II, roi des Francs, confirme des donations de territoires au futur saint Remacle pour fonder les abbayes bénédictines de Stavelot et de Malmédy. D'aucuns, et en particulier l'Abbé Bastin, ont fait, d'emblée, l'amalgame entre le « Pavé » et

**Ages radiocarbone de l'infrastructure du "Pavé"
(Dricot 1960, Lewalle 1963, Damblon 1996)**

Sites	Matériel archéologique	N° labo	Ages calibrés
Wés	Rondin de Hêtre	Lv- 19	140 - 408 AD
Wés	Tenon	Ulg ?	356 BC - 110 AD
Wés	Tenon	Ulg ?	750 BC - 132 AD

Fig. 2 - Premières datations du Pavé, par la méthode du radiocarbone.

la « Via ». D'autres l'ont refusé (Toussaint 1939, Christophe 1968) et ont défendu l'idée que la « Via » suivait la ligne de crête, comme la grand-route actuelle, alors que le « Pavé » se trouve plusieurs centaines de mètres plus à l'est sur le versant de la Helle. Il n'entre pas dans nos intentions de prendre position sur la question de savoir si le « Pavé » correspond ou non à la « Via ». Nous nous attacherons seulement à élucider l'âge du « Pavé » dans sa traversée des tourbières.

Une première contradiction importante quant à l'âge romain du « Pavé » est venue des travaux réalisés par le Service national des fouilles (Corbiau 1981) sur le site des Biolettes (Fig.1) là où la route repose plus ou moins directement sur le sol argileux. De nouvelles dates « radiocarbone » (Fig. 3) donnèrent un âge mérovingien. On émit aussitôt l'hypothèse que l'on datait ainsi des travaux de réfection de la vieille voie romaine... Il s'imposait donc de chercher à dater le « Pavé » dans sa traversée des tourbières, en particulier dans la fagne des Wés et de chercher un moyen de dater la première construction de la route. Des recherches menées sur les grains de pollen (brièvement, les pollens) conservés dans la tourbe, ont tenté (Florschütz et Van Oye 1939 et 1946, Dricot 1960) de dater celle-ci immédiatement sous l'infrastructure de bois. Elles ont proposé un âge pré-romain mais n'ont pas convaincu dans la mesure où il était probable qu'une partie de la tourbe, en surface à l'époque de la construction, avait été enlevée pour installer le radier de fondation en bois.

C'est pourtant une étude des pollens (Dalemans 1985, Dalemans et Streel 1986) qui semble avoir apporté une réponse

Âges radiocarbone de l'infrastructure du "Pavé" (Corbiau 1981, Damblon 1996)

Sites	Matériel archéologique	N° labo	Âges calibrés
Biolette	Rondin du radier (Aulnes)	Lv-957	679 - 785 AD
Biolette	Rondin du radier (Aulnes)	Lv-956	677 - 771 AD
Biolette	Rondin du radier (Aulnes)	Lv-958	651 - 761 AD
Biolette	Piquet de Chêne	Lv-1063	560 - 659 AD

Fig. 3 - Datations récentes du Pavé, par la méthode du radiocarbone.

acceptable à la question de savoir quand le « Pavé » a été construit mais avant d'en exposer les résultats il faut d'abord expliquer comment la tourbe s'accumule dans les tourbières, comment les pollens s'y déposent et quels renseignements on peut tirer de leur étude. On verra ensuite comment il est possible de situer avec précision la période de construction et d'utilisation de la route dans la tourbière qui s'est développée à côté de celle-ci, sans être apparemment trop perturbée par les travaux de construction.

La végétation typique des tourbières des Hautes-Fagnes est constituée avant tout de bryophytes, les sphaignes, qui retiennent dans leurs cellules des quantités énormes d'eau de pluie, formant ainsi en surface une sorte de nappe aquifère superficielle, très acide, sous laquelle les végétaux ne se décomposent qu'imparfaitement. Leurs débris s'accumulent donc, une épaisseur de quelques 3 cm de cette végétation donnant finalement environ 1 mm de tourbe. Comme les sphaignes croissent en hauteur de manière continue (environ 3 cm par an), la tourbe s'accumule progressivement, pouvant atteindre 1 m en mille ans. Or chaque année se déposent sur le tapis de sphaignes, des milliers de pollens, flottant d'abord dans l'atmosphère et rabattus ensuite vers le sol par les pluies. Dans chaque mm de tourbe est donc incorporée la « pluie pollinique » d'une année et ces « pluies polliniques » s'accumulent d'année en année au fur et à mesure que la tourbière s'épaissit, conservant, en parfaite succession, leurs caractéristiques. Les « pluies polliniques » ont présenté en effet

des caractéristiques différentes selon les époques car elles reflètent, par la proportion des différents pollens « enregistrés », la proportion des types forestiers présents dans la région. Ainsi le hêtre qui est apparu, de manière significative, dans la région il y a plus de 3000 ans a largement dominé la végétation forestière environnante à l'époque de la naissance du Christ pour régresser ensuite irrégulièrement jusqu'aujourd'hui. Les pollens de hêtres sont donc le plus abondants dans la tourbe formée il y a 2000 ans mais montrent encore des maxima, bien que de moins en moins marqués (Fig. 4), dans les tourbes formées vers 700, 1200 et 1600 après Jésus-Christ, fournissant ainsi aux chercheurs

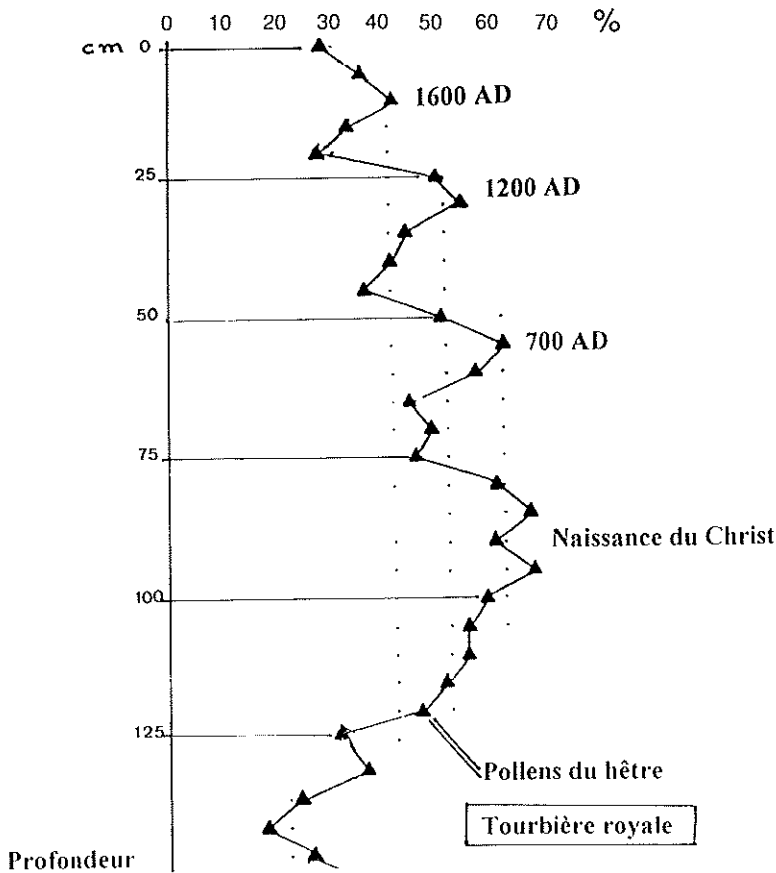


Fig. 4 - Repères chronologiques basés sur les proportions de pollens de hêtre, dans les Hautes-Fagnes (D'après Persch 1950).

des repères chronologiques précieux pour étudier la stratigraphie des tourbières.

Lorsque la route a été construite, les inégalités du pavement ont été comblées par un gravier que l'on retrouve encore çà et là aujourd'hui. La circulation, la neige, la pluie ont contribué à réduire ce gravier en poussières minérales qui se sont accumulées sur les bords de la route, les éléments les plus fins étant entraînés, par le ruissellement, sur le tapis de sphaignes voisin. Il s'agit notamment de particules minérales extrêmement petites, la plupart, d'un diamètre oscillant entre un dixième de mm et un centième de mm. Lorsqu'on examine, à l'œil nu, la tourbe correspondante, cette poussière est invisible car elle est noyée dans la matière organique. En revanche, lorsqu'on calcine la tourbe, on peut évaluer le poids des poussières minérales par rapport au poids de tourbe sèche (Fig. 5). On a donc procédé, grâce à plusieurs sondages, à l'étude de la tourbière, sur toute son épaisseur, à peu de distance et à l'aval de la route, combinant les recherches sur les pollens et les mesures sur les poussières minérales. Pour comprendre les résultats obtenus, il suffira ici de considérer un de ces sondages (W-IV, fig. 5), celui qui fut fait à 1 m du bord aval de la route.

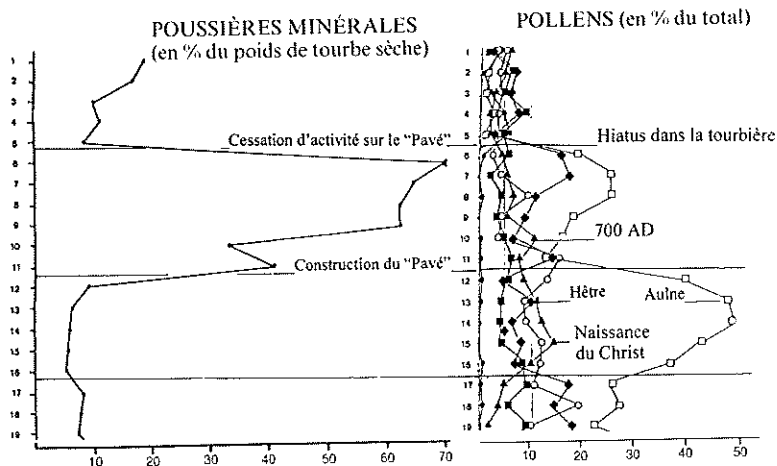


Fig. 5 – Proportions des poussières minérales et des pollens du hêtre et de l'aulne dans le sondage W-IV, en fagne des Wés.

Dans ce sondage, on observe une forte augmentation des matières minérales par rapport au poids de tourbe sèche au niveau des échantillons 11 et 12. Dans la tourbe, il y avait également à ce niveau un cailloux de 2,5 cm de diamètre provenant sans doute de la route. Les proportions de pollens montrent également un changement brutal à ce niveau, l'aulne passant soudainement de 50 % dans l'échantillon 12, à 12 % dans l'échantillon 11. Or les études de « pluie pollinique » actuelle indiquent qu'une proportion de 50 % de pollens d'aulnes implique, à l'époque de la formation de la tourbe correspondante, une couverture du site étudié par un bois d'aulnes. D'autre part, un passage brutal, sans phase transitoire, d'un pourcentage de 50 à un pourcentage de 12, ne peut s'expliquer que par une intervention humaine, pas par une évolution naturelle du paysage. On en déduit que le niveau concerné (11/12) correspond non seulement au début de la construction de la route mais aussi à l'ouverture d'une trouée dans le peuplement de la forêt marécageuse. Dès lors il est peu probable qu'il ait existé une autre route antérieurement, à cet endroit. Il reste donc à dater ce niveau correspondant à la construction de la route. Ceci peut être fait en considérant l'évolution des pourcentages de pollens de hêtres aux différents niveaux étudiés dans cette tourbière. On observe ainsi que le niveau de construction de la route se situe bien au dessus de l'échantillon 15 dans lequel on a compté un maximum de pollens de hêtres et qui correspond au tout début de l'Ere chrétienne. Il est bien plus proche en revanche d'un petit maximum de pollens de hêtres comptés dans l'échantillon 10 et qui correspond vraisemblablement aux environs de l'an 700 après Jésus Christ. Comme le suggérait déjà les dernières datations radiocarbone, le « Pavé » est donc bien mérovingien et pas romain.

La fin de l'utilisation de la route ne peut être datée par les pollens dans le sondage W-IV parce qu'une partie de la tourbe formée à cette époque a été brûlée par un incendie local. Un sondage réalisé sur la route elle-même montre que la base de la tourbière qui s'est réinstallée lorsque la circulation y a été abandonnée, contient un maximum de pollens de hêtres qui correspond sans doute à l'avant dernière extension de cette essence que l'on connaît vers 1200 après Jésus-Christ. Ceci est confirmé par une date radiocarbone (1228-1379 AD) obtenue à partir d'un échantillon de tourbe prélevé immédiatement au dessus de celle contenant des poussières minérales dans un sondage voisin. L'activité sur la route avait donc cessé au XIII^e ou au XIV^e siècle.

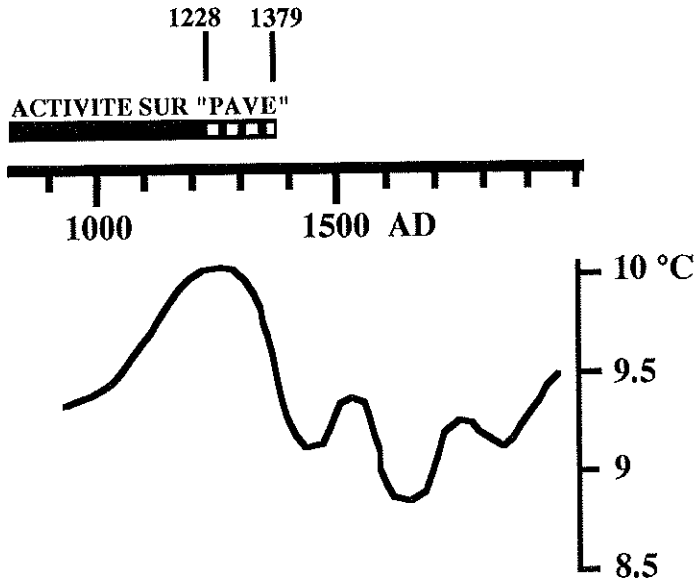


Fig. 6 – Évolution du climat en Angleterre, à l'époque de la fin de l'utilisation du « Pavé » en Hautes-Fagnes (D'après Berger 1992, page 103)

Il reste à se poser deux questions. Pourquoi cette route ne fut-elle plus utilisée à partir des XIII^e/XIV^e siècles ? Dans quel but a-t-elle été construite aux VII^e/VIII^e siècles ?

A la première question, on peut répondre que la route était sans doute devenue impraticable. En effet lorsqu'on enlève la couche de tourbe superficielle, on trouve aujourd'hui des blocs de pierres désordonnés, probablement parce qu'ils se sont affaîsés suite à l'effondrement de l'infrastructure en bois. Si c'était déjà l'état de la route au XIII^e/XIV^e siècles, on peut comprendre qu'elle soit, en effet, devenue impraticable. Cette époque a connu d'ailleurs, en Europe occidentale, une sévère péjoration du climat qui s'est traduite par une baisse sensible des températures moyennes (Fig. 6) mais sans doute aussi par des températures et des précipitations extrêmes, accentuées.

À la deuxième question, il n'y a jusqu'à présent aucune réponse satisfaisante. Les dates estimées pour la construction de la route sont compatibles avec celles des mentions d'une Via Mansuerisca par la charte de 670 mais il est peu vraisemblable qu'une telle route ait été construite pour servir de limite orien-

tale aux abbayes de Stavelot et de Malmédy. Il ne s'agit pas d'une route permettant d'éviter, comme cela a pu être le cas plus tard, le passage par les Principautés de Liège et Stavelot-Malmédy puisque celles-ci n'existaient pas encore. La traversée des Hautes-Fagnes était d'autre part moins périlleuse, parce que moins encombrée de tourbières, un peu plus à l'Est, dans la direction de Monschau. On peut pourtant difficilement imaginer une entreprise aussi considérable dans le seul but de la chasse ou d'une exploitation locale de la forêt ou de la tourbière. Le mystère reste donc entier.

Bibliographie

- A.G.B. (Archives générales du Royaume), 1768a. *Conseil des Finances*, n° 3323 (848) notamment le Rapport intitulé: *Détail de la route depuis Eupen par les fagnes où l'ancien pavé se trouve jusqu'au village de Sourbrodt relativement aux instructions des Seigneurs du Conseil des Domaines et Finances de Sa Majesté l'Impératrice Douairière et Reine Apostolique, datées de Bruxelles du 4 juillet 1768.*
- A.G.B., 1768b. *Cartes et plans manuscrits*, n° 1275 et 2556.
- BASTIN, J., 1934. *La Via Mansuerisca*. *L'Antiquité Classique*, 3 : 333-383.
- BERGER, A., 1992. *Le climat de la Terre, un passé pour quel avenir? De Boeck-Westmael*, Bruxelles. 479p.
- BOLLINNE, P., 1996. *Localisation précise d'une voie mérovingienne au passage de la Helle dans les Hautes-Fagnes*. Mémoire de Licence en Sciences géographiques, Université de Liège, 60 p. + annexes.
- CHRISTOPHE, R., 1968 et 1972. *Les limites primitives du territoire de l'Abbaye de Stavelot-Malmédy*. *Le Pays de Saint Remacle, Malmédy*, 7 : 3-29 (1968), 9 : 7-34 (1970).
- CORBIAU, M.-H., 1981. *La « Via Mansuerisca », étude archéologique du tracé et des structures*. *Archaeologia belgica*, 235 : 5-30.
- DALEMANS, C., 1985. *La « Via » dans les Wés*. Mémoire de Licence en Histoire de l'Art et Archéologie, Université de Liège, 73p. + planches.
- DALEMANS, C. & STREEL, M., 1986. *La Via Mansuerisca, enfouie dans la Fagne des Wés, est mérovingienne, pas romaine*. *Hautes Fagnes*, 180 (4) : 93-102.
- DAMBLON, F., 1996. *Les dépôts tourbeux et l'histoire de la végétation sur le Plateau des Hautes-Fagnes (Belgique)*. *Ann. Soc. Géol. Belg.*, 117 (2) : 259-276.
- DRICOT, E.-M., 1960. *Recherches palynologiques sur le Plateau des Hautes-Fagnes*. *Bull. Soc. Roy. Bot. Belg.*, 92 (1,2) : 157-196.
- FLORSCHÜTZ, F. & VAN OYE, E.-L., 1939. *Recherches analytiques de pollen dans la région des Hautes-Fagnes belges*. *Biol. Jaarb. Dodonaea*, Anvers, 6 : 227-234.
- FLORSCHÜTZ, F. & VAN OYE, E.-L., 1946. *Recherches palynologiques dans la région des Hautes-Fagnes belges*. *Biol. Jaarb. Dodonaea*, Anvers, 13 : 307-315.

Académie Royale de Belgique
Palais des Académies
Rue Ducale 1
B-1000 Bruxelles

Imprimerie Communications s.a. (Louvain-la-Neuve)