

zone de terre noire humifère que l'on peut mettre en relation avec le grand jardin qui était situé à l'est du moulin.

Au cours de la phase suivante, la zone au nord-est du moulin a subi un changement de fonction. Elle a été entièrement recouverte d'une épaisse couche de limon sur laquelle un petit bâtiment et un enclos maçonné ont trouvé place.

Enfin, deux voies pavées ont précédé l'actuel chemin privé ou ancien chemin conduisant à la gare de Villers. La première est en moellons de schiste posés en délit, la deuxième en pavés de porphyre et grès calcaires. Il est remarquable de constater que les deux murs incurvés se trouvent exactement sous la courbe intérieure du chemin actuel.

Malgré des conditions difficiles, ces fouilles de sauvetage se sont révélées très fructueuses, alors même que la documentation iconographique ne laissait pas entrevoir la présence de constructions à cet endroit. Elles ont permis, pour la première fois à Villers, d'atteindre les niveaux géologiques sous les vestiges et de mettre au jour les premiers aménagements sur le site du moulin. Les fouilles ont été accompagnées d'une étude géologique par O. Collette et de prélèvements palynologiques par A. Defgnée, de manière à préciser les changements environnementaux en relation avec les différents aménagements.

Premier bilan des analyses récentes du « Pavé de Charlemagne » dans les Hautes-Fagnes à Waimès (Lg.)

Patrick HOFFSUMMER, Freddy DAMBLON, Jérôme EECKHOUT, Thomas GERARDS, Philippe GERRIENNE, Virginie RENSON, Maurice STREEL, Jacques THOREZ, Michel VANGUESTAINE, Muriel VAN RUYMBEKE & Cécile WASTIAUX

La Direction de l'Archéologie du Ministère de la Région Wallonne (M.-H. Corbiau, DGATLP, Namur) a entrepris pendant l'été 2004 un nouveau chantier sur la voie empierrée appelée encore souvent *Via Mansuerisca*. Cette nouvelle recherche a été résolument placée sous le signe de l'interdisciplinarité en collaboration avec le Centre européen d'archéométrie de l'Université de Liège et l'Institut royal des sciences naturelles de Belgique.

Le premier apport de l'archéométrie fut l'étude approfondie du terrain par GPR (Ground Penetrating Radar) afin de déterminer l'emplacement le mieux indiqué pour une nouvelle fouille. On a ainsi tenu compte de l'épaisseur de la tourbe, de l'absence de trace de fouilles antérieures et de l'affleurement en surface d'une nappe d'eau importante qui, *a priori*, devait avoir permis la conservation de l'infrastructure en bois bien connue depuis les travaux de l'Abbé Bastin en 1934. L'approche était judicieuse puisque, outre la structure principale du type de celle décrite par l'abbé Bastin, on a découvert un chenal lié à l'écoulement de l'eau au travers de la voie. Le contexte stratigraphique a mis en évidence plusieurs phases d'aménagement dont une au moins – celle liée à la construction du chenal transversal – a laissé des traces de travail sous la forme d'une trace de découpe abandonnée dans une grande traverse, de

bois réemployés et d'éclats dus à la taille des bois. Cerise sur le gâteau : la découverte des débris d'une charrette abandonnés sur le bas-côté de la voie.

La variété de ces trouvailles liées au travail du bois appelait tout naturellement le recours à une batterie de techniques d'observations et d'analyses. L'étude des traces d'outils sur les poutres et les éclats offre un potentiel du point de vue de l'histoire des techniques à développer dans les prochains mois. Dès à présent, on peut provisoirement conclure à l'usage d'un ou plusieurs types de haches. L'identification des essences au microscope électronique à balayage nous apprend que l'essentiel des poutres de la plate-forme primitive de fondation (traverses, semelles, pièces longitudinales) est en hêtre (*Fagus sp.*) à l'exclusion des fiches de blocage verticales qui sont en chêne (*Quercus sp.*). Parmi les déchets, on trouve des morceaux de fiches verticales en chêne et beaucoup d'éclats de taille, apparemment en hêtre, qu'il faut encore analyser. Le chenal transversal est délimité par deux forts madriers en chêne soigneusement équarris provenant d'arbres abattus entre 815 et 830 d'après la dendrochronologie. Au moment de sa découverte, le chenal était totalement comblé et couvert par l'empierrement de la route, vraisemblablement refait à cet endroit. D'après la sédimentologie, le

comblement du chenal comprend un dépôt naturel d'origine fluviale dans la partie inférieure et un remplissage artificiel (abandon, destruction ?) dans la partie supérieure.

La datation dendrochronologique des autres structures est en cours mais s'annonce difficile. Les fiches en chêne ou leurs fragments offrent un potentiel indéniable qui laisse espérer une datation de la construction primitive, mais l'échantillonnage reste faible. De plus, si la route dans son état primitif date du Haut Moyen Âge, ce que la palynologie laisse entrevoir, on devra chercher des comparaisons avec des chronologies de références géographiquement éloignées, car cette période est mal couverte pour la région entre 250 AD et 672 AD. Les bois de hêtre sont plus nombreux et de grosse section, mais on ne dispose d'aucune longue chronologie de référence pour cette essence en Europe. On tentera alors la méthode dite de « l'hétéroconnexion », c'est-à-dire la synchronisation sur les courbes d'une autre essence, ici le chêne mais, à nouveau, on retombe dans le problème de la mauvaise couverture à cette époque.

Quant aux roues de la charrette, le moyeu est en bouleau (*Betula sp.*), les rayons en chêne et les segments de jante en hêtre. L'essieu et les éléments de la caisse, ainsi que d'autres éléments travaillés, mais dont l'origine n'est pas clairement attestée, n'ont pas encore été identifiés. Une tentative de datation dendrochronologique des rayons est en cours, car les morceaux de chêne ont été très soigneusement débités sur quartier. Si un résultat est obtenu, il ne pourra s'agir que d'un *terminus post quem*, car on n'observe pas de trace d'aubier. Étant donné l'importance de la découverte, il sera toutefois le bienvenu quitte à le croiser avec des analyses au radiocarbone.

On observe enfin, sur l'ensemble de la fouille, un nombre important de bois non travaillés, en bouleau à l'écorce très reconnaissable, bien conservée dans la tourbe, mais aussi probablement en hêtre. Toute la question sera de distinguer ce qui provient des

structures de la route primitive, des réaménagements éventuels, de la charrette, voire de son chargement.

Bien que les questions de datation fassent toujours l'objet de recherches en laboratoire, il y a tout lieu de penser que la période du Haut Moyen Âge pour la construction de la *via* – tel que déterminé par des études antérieures près du passage de la Helle (DAELEMANS et STREEL 1986) et près de la Croix Mockel (CORBAU 1981) – ne sera pas remis en question. Ceci n'aide pas encore à comprendre à quoi cette route, résultat d'un travail gigantesque, a bien pu servir. Quand viendra le temps de synthétiser une série de données pour les replacer dans un contexte historique, le recours aux SIG (systèmes d'information géographique) et à l'imagerie spatiale, produira une nouvelle mise en perspective de cette traversée du plateau des Hautes-Fagnes. Quant à la variété des essences utilisées pour la construction de la route et de la charrette, elle ne fait que refléter le type de pratique sylvicole sur le plateau au Moyen Âge mais aussi une parfaite connaissance par nos ancêtres des propriétés mécaniques et de conservation des différents types de bois.

De nouvelles pistes sont donc ouvertes et promettent encore de belles découvertes tant sur terrain qu'en laboratoire. En tout état de cause, l'appellation « Pavé de Charlemagne », issue de la tradition populaire, reste la plus appropriée.

Orientation bibliographique

- BASTIN J., 1934. La *Via Mansuerisca*, *L'Antiquité Classique*, 3, p. 333-383.
- CORBAU M.-H., 1981. La *Via Mansuerisca*, étude archéologique du tracé et des structures, *Archaeologia belgica*, 235, p. 5-30.
- DAELEMANS C. & STREEL M., 1986. La *Via Mansuerisca* enfouie dans la Fagne des Wés, est mérovingienne, pas romaine, *Hautes Fagnes*, 180 (4), p. 93-102.