

La Via Mansuerisca : première victoire sur l'obstacle naturel

M. Otte et M. Streel

Les fagnes sont aussi un excellent "conservatoire" du matériel archéologique. Ce milieu tourbeux, perpétuellement humide, est favorable à la préservation des matières organiques. C'est ainsi que les vestiges d'une voie antique, faite de bois et pierres assemblés y furent découverts.

Cette "découverte" est en soi un phénomène curieux : d'abord réalisée dans les sources d'archives en 1728. Un texte mérovingien (daté de 670), mentionne une "*Via Mansuerisca*" sur le plateau, délimitant les territoires cédés aux abbayes de Stavelot-Malmedy par le roi Childéric II : "... de monasterio Malmundario usque Sicco Campo; de Sicco Campo per viam Mansueriscam usque ubi Uuarcina transversat : de ipsa Uuarcina...; usque in Fanias; deinde per mediam forestem de ipsas Fanias usque viam Mansueriscam, inde per ipsam viam usque Sicco Campo..." (1).

La voie, oubliée ou confondue avec les routes modernes, est ainsi désignée dans son emplacement précis, au coeur des fagnes. Il est donc logique d'y considérer l'existence d'une chaussée comme antérieure à l'acte de 670, fût-ce de quelques années, puisqu'elle était connue et utilisée en guise de limite.

La découverte effective d'une voie antique qui peut être la Via Mansuerisca relève aussi de l'archéologie des textes. En 1768, un rapport est sollicité par la cour impériale autrichienne afin de connaître l'état d'un empierrement connu dans les Hautes-Fagnes et, éventuellement, d'en réutiliser les vestiges. La longueur empierreée est ainsi déterminée (6,6 km), son tracé est reporté sur une carte et sa structure est sommairement décrite.

Cette information redondante est évidemment une mine précieuse pour les archéologues d'aujourd'hui et un cas tout à fait exceptionnel de relation entre les textes, l'histoire et les documents matériels.

La mention dans un texte mérovingien retrouvé au 18e siècle conduit à la découverte sur terrain et à la description archéologique dans un rapport officiel lui-même situé dans un contexte historique : la volonté d'échapper aux droits de passage par les principautés de Liège et de Stavelot.

Deux conditions exceptionnelles donc, l'excellence des conditions de conservation et la concordance des textes avec les documents, ont donné à cette voie un aspect mythique. Perdue dans les landes, miraculeusement préservée, construite si savamment à une époque mal connue, elle a servi d'appel à des générations d'archéologues plus ou moins chevronnés et de curiosité empreinte de mystère aux promeneurs érudits.

Les méthodes se sont affinées au long des 19e et 20e siècles; la dissection est aujourd'hui plus méticuleuse, plus respectueuse; les résultats sont plus précis et plus sûrs et le respect encore plus profond pour la confirmation des hypothèses par les faits.

Au cours du 19e siècle, divers sondages avaient été pratiqués afin de préciser l'emplacement de la voie. Des fouilles plus systématiques furent ensuite entreprises entre les deux guerres (2). Récemment, une synthèse très fouillée fut établie après une série de recherches programmées, pratiquées tant dans les sources d'archives que sur le terrain sous l'égide du Service National des Fouilles (3).

Le tracé complet fut restitué (fig. 8) et la technique de construction, variable selon les emplacements, étudiée en détail (fig. 9). Des madriers transversaux, fichés dans le sol à l'aide de chevilles (fig. 10), soutenaient des longerons à la manière des traverses soutenant les rails de chemins de fer. Une série de rondins alignés en ruban recevait l'assise de moellons dont la surface était égalisée par des cailloutis et de l'argile. Il s'agit donc d'une technique très élaborée, bien adaptée au terrain fangeux, qui requiert un grand

1. Hêtraies / Buchenwälder
2. Chênaies à bouleaux / Eichen-Birkenwälder
3. Boulaies-Aulnaies / Birkenwälder und Erlenhaine
4. Tourbières hautes actives / Aktives Hochmoor
5. Landes / Heide
6. Prairies amendées / Meliorierte Wiesen
7. Pessières / Fichtenwälder
8. Route / Landstrasse



7

Fig. 7.- Les Hautes-Fagnes au 20e siècle. Les pessières dominent dans le paysage.
Bild 7.- Das Hohe Venn im 20. Jahrhundert. Die Fichtenwälder herrschen in der
Landschaft vor.

Die Via Mansuerisca : erster Sieg über das natürliche Hindernis

M. Otte und M. Streef

Das Venn ist ebenfalls ein ausgezeichnetes 'Museum' für archäologische Materialien. Dieses torfhaltige stets feuchte Milieu ist ein zur Erhaltung organischer Stoffe günstiger Ort. So kommt es, dass dort die Überreste einer aus Holz und Steinen zusammengesetzten Strasse aufgefunden wurden.

Diese 'Entdeckung' ist an und für sich ein eigenartiges Phänomen : sie begann in Jahre 1728 an Hand von Archivquellen. Ein merowingischer Text (aus dem Jahre 670) erwähnt auf dem Plateau eine 'Via Mansuerisca', die das von König Childeric II. an die Abtei Stavelot-Malmedy abgetretene Territorium abgrenzt : "... de monasterio Malmundario usque Sicco Campo; de Sicco Campo per viam Mansueriscam usque ubi Uuarcina traversat : de ipsa Uuarcina...; usque in Faniis; deinde per mediam forestam de ipsas Faniis usque viam Mansueriscam; inde per ipsam viam usque Sicco Campo..." (1).

Die Lage dieser Strasse, die vergessen oder mit den modernen Strassen verwechselt worden ist, wird hierdurch genau mit dem Herzen des Venns verknüpft. Deshalb ist es logisch, das Bestehen einer solchen Strasse, wenn auch nur einige Jahre vor der Akte von 670, vorauszusetzen, da sie bekanntlich als Grenze galt.

Die eigentliche Entdeckung einer antiken Strasse, die vermutlich die 'Via Mansuerisca' ist, gehört auch in den Bereich der Archäologie der Texte. Im Jahre 1768 verlangt der kaiserliche Hof von Österreich einen Bericht über den Zustand einer gewissen Schotterstrasse im Hohen Venn sowie über ihre eventuelle Benutzung. Somit wird die beschotterte Länge (6,6 Km) festgelegt, ihr Verlauf auf eine Karte verzeichnet und ihre Struktur kurz beschrieben. Diese weitschweifige Information ist selbstverständlich ein wertvoller Hinweis für die heutigen Archäologen sowie ein aussergewöhnliches Verbindungselement zwischen Texten, Geschichte und stofflichen Beweisstücken. Die Erwähnung in einem merowingischen Text, der im 18. Jh. gefunden wurde, führt zur Entdeckung auf dem Gelände sowie zur archäologischen Beschreibung in einem offiziellen Bericht, der ebenfalls an ein geschichtliches Gefüge anknüpft : der Wille, einer Wegsteuer der Fürstentümer Lüttich und Stavelot zu entgehen.

Zwei aussergewöhnliche Elemente also, die ausgezeichneten Erhaltungsbedingungen und die Übereinstimmung der Texte mit den Beweisstücken, haben jener Strasse einen mythischen Aspekt verliehen. Versteckt in der Heide, auf wunderbare Weise erhalten, genialisch in einer fast unbekanntem Epoche erbaut hat sie Generationen von mehr oder weniger erfahrenen Archäologen sowie gelehrte Wanderer angelockt, um deren von Geheimnissen erfüllte Neugier zu stillen.

Im 19. und 20. Jh. sind die Arbeitsmethoden gewisser geworden : die Analyse ist heute gewissenhafter, respektvoller; die Ergebnisse genauer und sicherer; der Respekt noch tiefer vor der Bestätigung der Hypothesen durch die Fakten.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts sind verschiedene Untersuchungen angestellt worden, um die genaue Lage der Strasse festzulegen. Zwischen den beiden Weltkriegen wurde systematischer gegraben (2). Kürzlich wurde eine sorgfältig ausgearbeitete Synthese aufgestellt, nachdem unter der Schirmherrschaft des Staatsdienstes für Ausgrabungen eine ganze Reihe programmierter Nachforschungen sowohl in den Archivquellen als auch auf dem Gelände unternommen worden waren (3).

Der vollständige Verlauf wurde wiedergegeben (Bild 8) und die von der Lage abhängige technische Bauart wurde bis ins Detail untersucht (Bild 9).

Querbohlen, die mit Pflöcken am Boden befestigt waren (Bild 10) stützten die Fahrbahnträger gleichermassen wie Schwellen die Eisenbahngleise. Aneinandergereihte Rundhölzer, die sich wie ein Band dahinzogen, enthielten die Bruchsteingrundlage, deren Oberfläche mit Schotter und Lehm geebnet wurde. Es handelt sich also um eine ausgearbeitete Bautechnik, welche dem Moorboden gut angepasst war und die viele Arbeitskräfte und eine gute Organisation verlangte : Auswahl und Fällen der verschiedenen Holzsorten (Eichenbohlen; Erlenrundhölzer). Diese Strasse, für die der

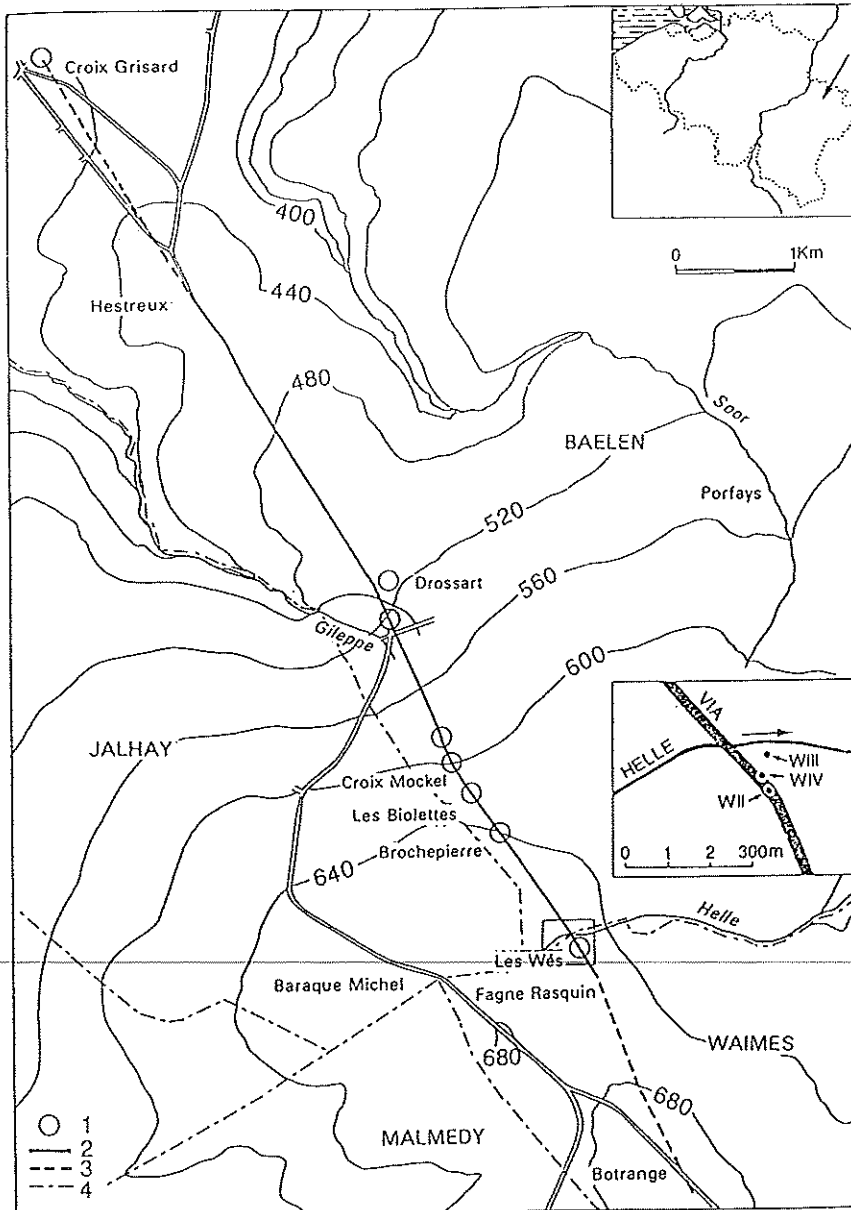
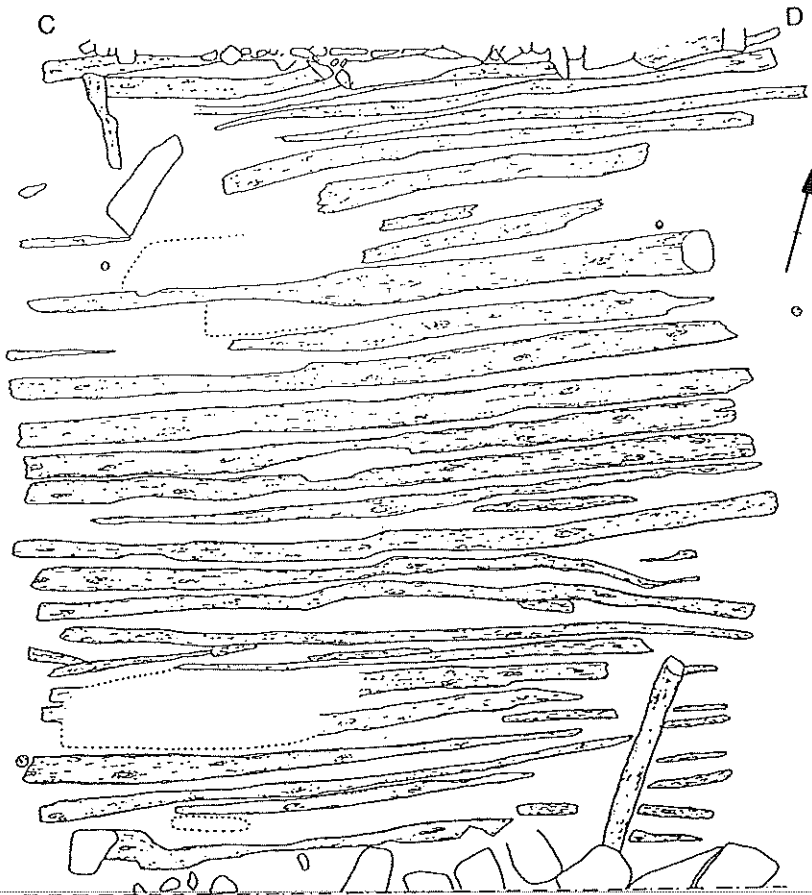


Fig. 8. -
 1. Localisation des travaux de fouilles
 2. Tracé connu de la Via
 3. Tracé supposé de la Via
 4. Anciennes limites communales

Bild 8. -
 1. Lokalisierung der Ausgrabungen
 2. Bekannte Trasse der Via Mansuerisca
 3. Mutmasslicher Verlauf der Via
 4. Frühere Gemeindegrenzen



0 1m

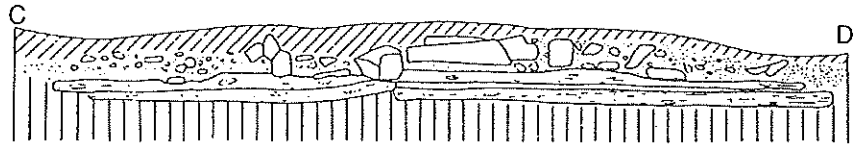


Fig. 9. - Plan de l'infrastructure en bois et profil d'après les fouilles de M.-H. Corbiau aux Biolettes en 1977.
 Bild 9. - Plan des Unterbaus aus Holz und Profil nach M.-H. Corbiaus

nombre d'ouvriers et une bonne organisation : sélection et abattage des différentes espèces de bois (les madriers de chêne; les rondins d'aulne). Cette route pour laquelle l'État, maître de l'ouvrage, a su investir les moyens requis, témoigne ainsi de son importance sociale, stratégique et économique.

L'apport des sciences naturelles fut finalement décisif. Une étudiante de l'Université de Liège, Claire Dalemans, réalisa, dans le cadre de son mémoire de licence, une série d'analyses polliniques (étude quantitative des pollens) qui permirent de situer les phases de construction, d'utilisation puis d'abandon de la voie, par référence à l'évolution du paysage végétal (4).

Les dépôts sur le côté de la route où les pollens furent enregistrés régulièrement contiennent une anomalie due aux travaux de construction par l'apport de matériaux extérieurs et l'érosion continue de la voirie. De fines poussières minérales et de rares galets apparaissent comme des intrus dans la colonne sédimentaire attestant de la construction toute proche et de son érosion.

L'arrêt de l'utilisation de la voie, puis sa couverture par les sphaignes, les bruyères et les tourbes qui en résultent sont marqués, dans le profil en aval, par l'interruption de cet apport extérieur. Cette même colonne de sédiments enregistre par ailleurs les modifications du paysage sous la forme d'innombrables grains de pollen en proportions variables. L'inscription de l'apport en poussières minérales dans cette séquence évolutive, datée par ailleurs, permet donc de situer l'utilisation de la voie au Haut Moyen Âge.

La datation que nous proposons pour la zone à sédimentation minérale correspondant à la construction et à l'occupation de la Via repose donc sur les faits suivants :

1. l'observation dans les sondages WIII et WIV (fig. 8) dans la partie inférieure de la zone à sédimentation minérale, d'une phase maximale de pollens de hêtres que nous attribuons à celle qui, ailleurs, est datée d'environ 700 AD.

2. l'observation, en WII (fig. 8), d'un autre maximum de pollens de hêtres, situé cette fois au-dessus de la zone à sédimentation minérale et que nous attribuons à celui qui est daté, ailleurs, d'environ 1200 AD.

La construction de la voie remonte donc à une date proche de 700 AD. Son occupation a cessé à une date proche de 1200 AD.

Un bloc de tourbe (5 cm de haut) prélevé dans le sondage WIII, immédiatement au-dessus de la zone médiane à dépôt minéral, a été daté par la méthode de 14C de 720 +/- 65 BP (Lv 1948) soit, après calibration 1282 +/- 57 AD. Il confirme l'arrêt de l'activité sur la Via avant la fin du 13e siècle.

Enfin, une série d'autres datations furent réalisées par le même laboratoire sur différents éléments archéologiques en matières organiques, et attestent, pour la plupart, de l'âge mérovingien de la construction :

Lv 996 = éléments de bois (SNF) 1280 +/- 45 BP = 745 +/- 135 AD

Lv 957 = éléments de bois (SNF) 1260 +/- 45 BP = 750 +/- 135 AD

Lv 958 = éléments de bois (SNF) 1330 +/- 50 BP = 750 +/- 130 AD

Lv 1063 = éléments de bois (SNF) 1430 +/- 65 BP = 552 +/- 92 AD

Lv 1484 = chevilles de bois (ULg) 1270 +/- 60 BP = 745 +/- 135 AD

N.B. : Lv = Laboratoire de 14C de l'Université catholique de Louvain à Louvain-la-Neuve

SNF = Service national des fouilles

ULg = Université de Liège

BP = before present = avant aujourd'hui

AD = anno domini = de notre ère.

Staat als Baumeister die erforderlichen Mittel eingesetzt hat, bezeugt dadurch ihre soziale, strategische und wirtschaftliche Wichtigkeit. Entscheidend dafür war schliesslich der Beitrag der Naturwissenschaften. Eine Studentin der Lütticher Universität, Claire Dalemans, brachte im Rahmen ihrer Lizenzarbeit eine Reihe Pollenanalysen zustande (quantitative Untersuchung der Pollen), die es ermöglichten, die Bauphasen sowie die Benutzung und die spätere Verwahrlosung der Strasse im Zusammenhang mit der Entwicklung der Pflanzenlandschaft zu ermitteln (4).

Die Ablagerungen an den Strassenseiten, wo die Pollen regelmässig angetragen wurden, enthalten eine Anomalie, die bei den Bauarbeiten auf die Zufuhr von ortsfremden Materialien und auf die ständige Erosion zurückzuführen ist. Winzige Mineralienbestandteile und vereinzelte Kieselsteine treten als Eindringlinge im Ablagerungssatz auf und bestätigen den ganz jungen Bau und die Erosion.

Die Stilllegung der Strasse, danach ihre Überwucherung durch Torfmoos, Heide und Torf werden im unteren Profil von der Unterbrechung jener fremden Zufuhr gekennzeichnet. Diese Schicht des Ablagerungssatzes verzeichnet überdies durch das abwechslungsreiche Verhältnis der unzähligen Pollensamen die Veränderungen der Landschaft. Der Vermerk der Zufuhr von Mineralienteilchen in dieser Entwicklungsfolge, die anderswo datiert wird, ermöglicht es also, die Benutzung der Strasse ins Hochmittelalter zu verlegen.

Die Datierung, die wir für die Schicht der Mineralablagerung in bezug auf Bau und Benutzung der Via vorschlagen, beruht auf folgenden Fakten :

1. die Beobachtung der Untersuchungen W III and W IV (Bild 8) in dem unteren Teil der Mineralablagerungsschicht, einer maximalen Phase von Buchenpollen, die wir derjenigen zuteilen, die wir anderswo mehr oder weniger auf das Jahr 700 AD zurückführen.

2. die Beobachtung W II (Bild 8) eines anderen Höchstmasses an Buchenpollen, welches diesmal die Mineralablagerungsschicht überlagert und das wir demjenigen zuteilen, das wir anderswo mehr oder weniger auf das Jahr 1200 AD zurückführen.

Der Bau der Strasse geht also auf eine Zeit um das Jahr 700 AD zurück. Ihre Benutzung hat zu einer Zeit um das Jahr 1200 A.D. aufgehört.

Ein Torfblock (5 cm hoch), der bei der Untersuchung W III direkt über der mittleren Mineralablagerungsschicht entnommen wurde, konnte durch die 14 C-Methode datiert werden, und zwar von 720 +/- 65 B.P. (Lv 1948), d.h. nach Calibration 1282 +/- 57 AD. Er bestätigt, dass die Strasse schon vor dem Ende des 13. Jhs. nicht mehr benutzt wurde.

Schliesslich wurden noch andere Datierungen vom gleichen Labor aufgrund archäologischer Elemente von organischen Stoffen vorgenommen, die grösstenteils die merowingische Epoche als Zeit der Erbauung bezeugen :

Lv 996 = Holzelemente (SNF) 1280 +/- 45 BP = 745 +/- 135 AD

Lv 957 = Holzelemente (SNF) 1260 +/- 45 BP = 750 +/- 135 AD

Lv 958 = Holzelemente (SNF) 1330 +/- 50 BP = 750 +/- 130 AD

Lv 1063 = Holzelemente (SNF) 1430 +/- 65 BP = 552 +/- 92 AD

Lv 1484 = Holzpflocke (ULg) 1270 +/- 60 BP = 745 +/- 135 AD

N.B. Lv = Laboratorium der Kath. Univ. Löwen in Louvain-la-Neuve.

SNF = Nationaler Ausgrabungsdienst.

ULg = Lütticher Univ.

BP = before present = vor heute

AD = anno domini = nach Christus.

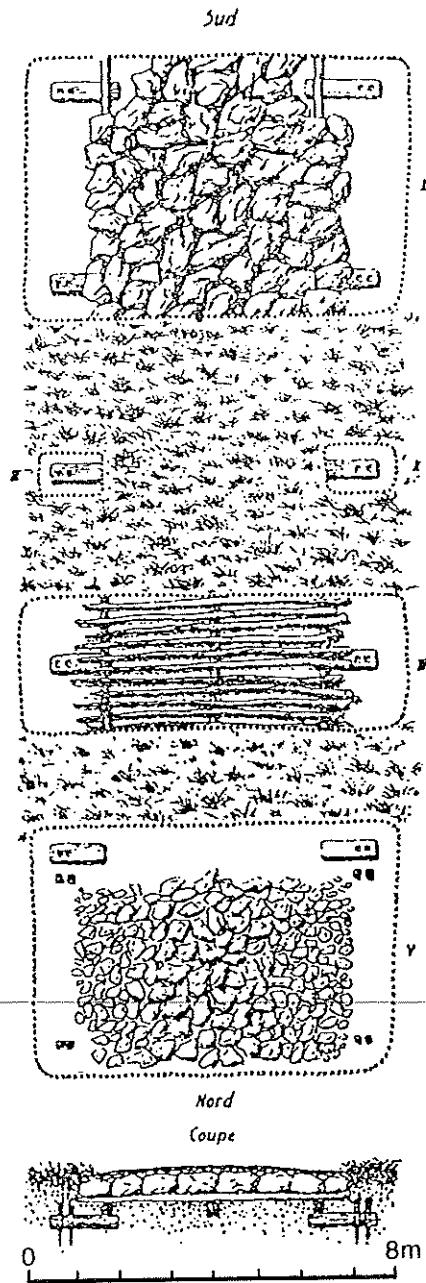


Fig. 10.- Reconstitution schématique de la chaussée à partir des fouilles à Brochepierre (d'après Bastin-1934).

Bild 10.- Schematische Wiedergabe der Via nach den Ausgrabungen bei Brochepierre (Bastin-1934).

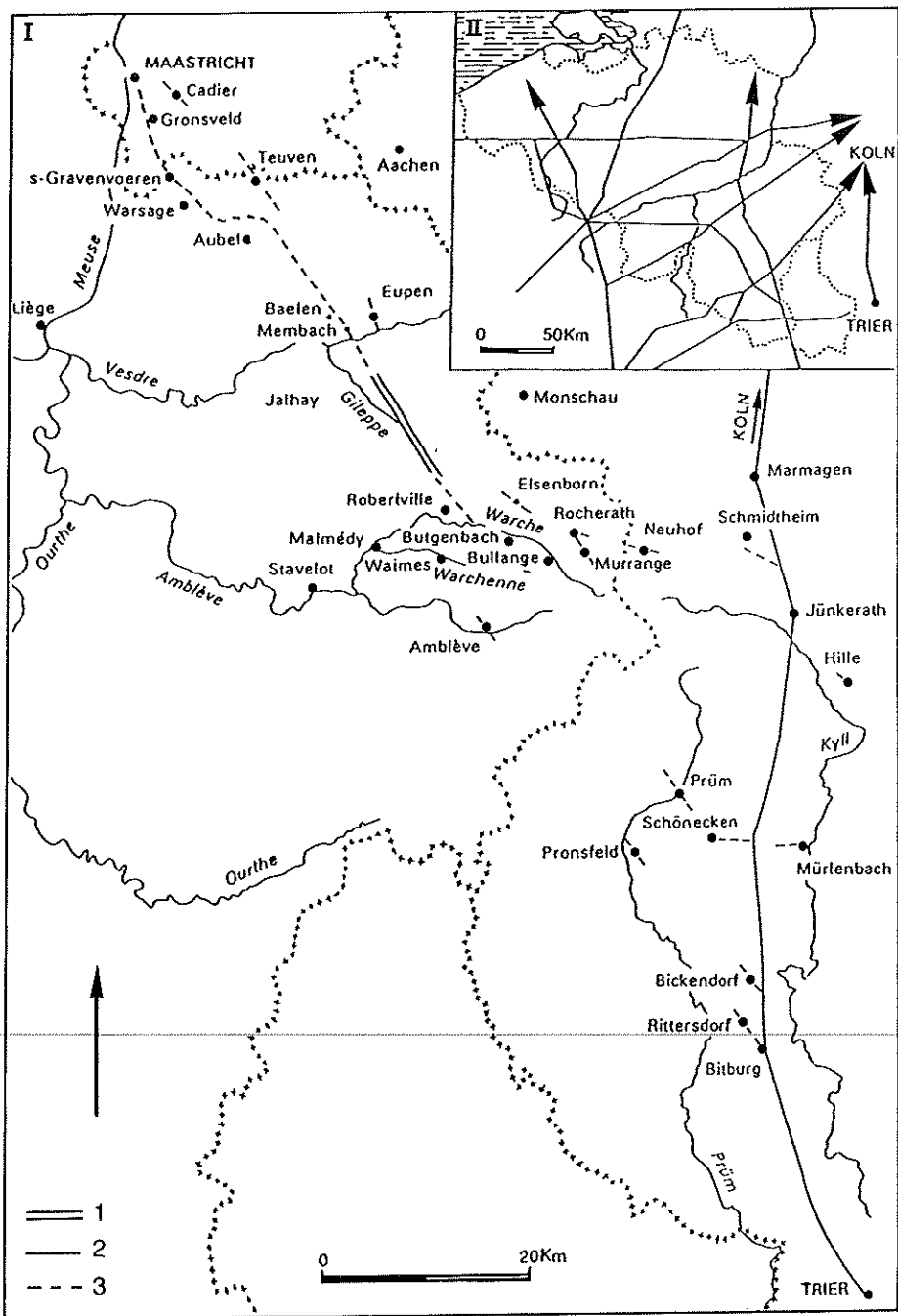


Fig. 11. -
 1. Tracé de la chaussée empierrée et de ses environs
 2. Chaussée romaine Trèves-Cologne
 3. Tracés supposés

Bild 11. -
 1. Trasse der Steinstrasse mit Umgebung
 2. Trasse der Römerstrasse Trier-Köln
 3. Mutmassliche Trassen

Replacé dans le contexte routier du Bas-Empire et du Haut Moyen Age (fig. 11 : I), ce tronçon de route se situe bien dans l'axe d'une voie reliant Maastricht à Trèves, deux villes importantes et sièges d'évêchés à l'époque mérovingienne (5).

Ouverte au travers d'un paysage d'aulnaies et de boulaies tourbeuses, il a contribué sans doute au déboisement du plateau. Traversant les tourbières là où elles sont les moins étendues (fig. 12), il témoigne d'une connaissance précise du terrain (6).

Les conditions climatiques plus sévères survenues au cours du 14^e siècle ont peut-être poussé à abandonner dans sa traversée des tourbières ce tronçon rectiligne.

Au nord de Drossart, la route moderne poursuivant son évolution à mesure des réfections et élargissements, a détruit ou dissimulé la voie mérovingienne. Ce tronçon, miraculeusement préservé, restitue donc un bel exemple de l'art des ingénieurs civils des 7^e et 8^e siècles (Haut Moyen Age).

Lors du passage du Bas-Empire romain vers le Haut Moyen Age, les voies romaines furent progressivement abandonnées à la fois du fait de la disparition du pouvoir centralisé existant et des modifications dans le réseau d'échange. Des voies des plateaux reliant les agglomérations rurales (fig. 11 : II), on passe à un développement du commerce le long des axes fluviaux aux abords desquels les grandes propriétés s'organisent désormais. En Gaule septentrionale, le siège de l'évêché passe de la Cité de Tongres sur le plateau hesbignon à Maastricht, et vers 750, à Liège dans la vallée de la Meuse. Les besoins, en fait de réseau routier, s'en trouvent ainsi modifiés et justifient peut-être la construction d'une voie reliant directement la métropole de Trèves aux vallées de la Vesdre et de la Meuse.

Donc, outre les arguments fournis par les analyses polliniques et géochronologiques, il est également logique, sur le plan historique, de situer la construction de cette voie dans la période mérovingienne.

Wenn man diese Teilstrecke ins Strassengefüge des Spätreiches und des Hochmittelalters einordnet (Bild 11 : I), so liegt sie inmitten der Verbindungsstrasse Maastricht-Trier, zwischen zwei wichtigen Städten mit Bischofssitzen zur Merowingerzeit. Ihre Erschliessung mitten durch eine Landschaft von Erlen- und morastigen Birkenwäldern hat gewiss zur Abholzung des Plateaus beigetragen. Da sie die Torfmoore dort überquert, wo diese nicht ausgedehnt sind (Bild 12), bringt sie den Beweis für die genaue Kenntnis der Bodenbeschaffenheit (6).

Die strengen klimatischen Verhältnisse, die im Laufe des 14. Jhs. auftraten, haben vielleicht dazu angetrieben, diese geradlinige Strecke, die das Torfmoor durchschneidet, aufzugeben.

Nördlich von Drossart hat die moderne Strasse mit ihren Reparaturen und Erweiterungen die merowingische zerstört oder überzogen. Dieser aufwunderbare Weise erhaltene Teil überliefert ein gutes Beispiel für die Kunst der Bauingenieure der 7. und 8. Jahrhunderte (des Hochmittelalters).

Beim Übergang vom römischen Spätreich zum Hochmittelalter wurden die römischen Verkehrswege allmählich vernachlässigt, da sich die bestehende Zentralmacht verlor und die gegenseitigen Beziehungen einen Wechsel durchmachten. Von den Höhenstrassen, welche die Landsiedlungen miteinander verbanden (Bild 11 : II), ging man zur Entwicklung der Handelsbeziehungen längs der Flüsse über, an deren Ufer sich von nun an Grossgrundbesitze einrichteten. Im nördlichen Gallien wurde der Bischofssitz von Tongeren nach Maastricht und um 750 nach Lüttich, ins Maastal, verlegt. Was das Strassennetz betrifft, so haben die Bedürfnisse dadurch ein anderes Gesicht bekommen und rechtfertigen vielleicht den Bau einer direkten Verbindungsstrasse zwischen der Metropole Trier und den Tälern der Weser und der Maas.

Ausser den Argumenten, die sich aus Pollenanalysen und erdgeschichtlichen Analysen ergeben haben, ist es rein geschichtlich ebenfalls logisch, den Bau dieser Strasse ins merowingische Zeitalter zu verlegen.

Deutscher Text : B. Kerst.

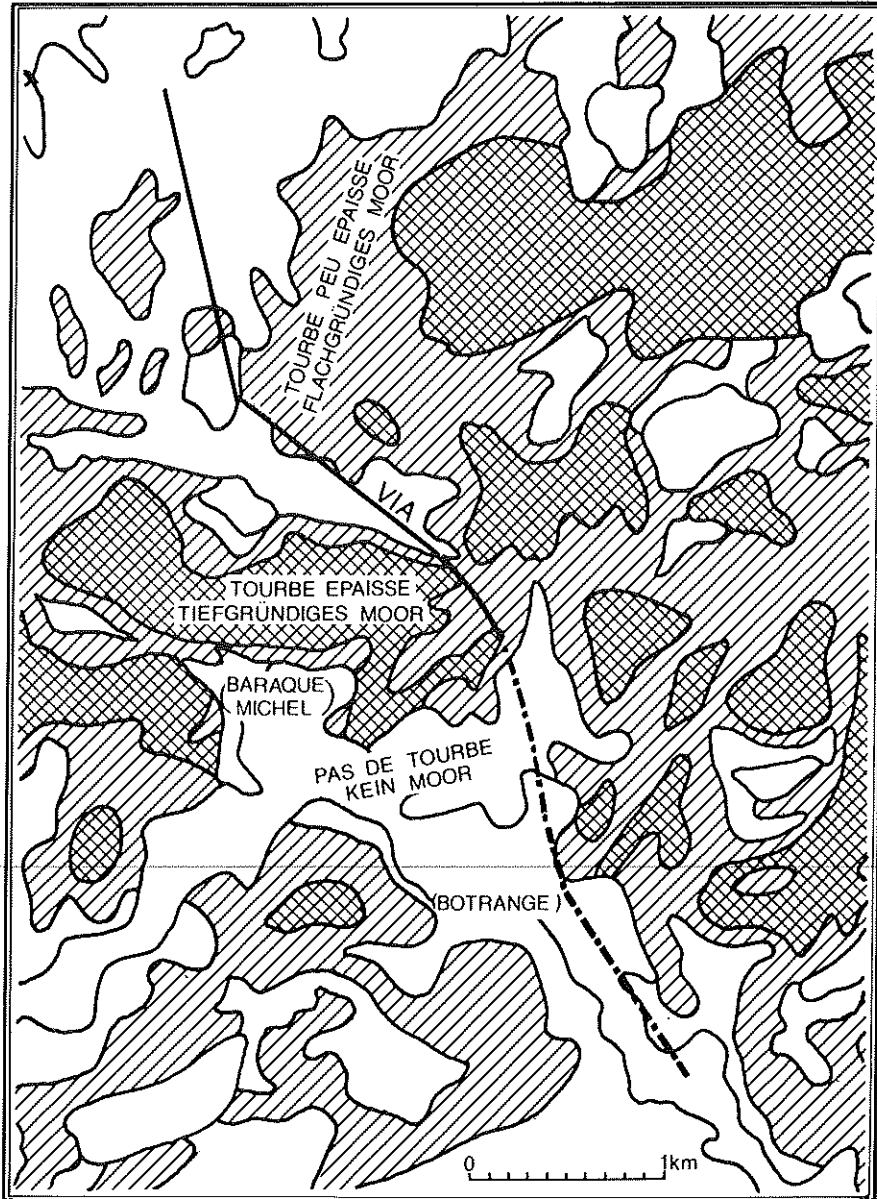


Fig. 12. - Epaisseur des tourbières aux environs de la Baraque Michel
 Bild 12. - Tiefe des Hochmoors an der Baraque Michel

La Vèquée et les autres voies de communication du haut plateau

S. Nekrassof

Les mentions "Peterhuys", "Zoerbroeth", "Tsur kalde Herberge", "Hospitael", qui figurent sur plusieurs planches du célèbre *Atlas* de Mercator (1), assuraient au voyageur d'autrefois qu'en décidant d'entreprendre la traversée du haut plateau, il ne s'aventurerait pas en terre inconnue. Aujourd'hui, ces indications sont les premiers indices d'une recherche systématique sur la voirie fagnarde aux époques médiévale et moderne : l'histoire de ces relais routiers, nés de l'initiative de particuliers, laïcs ou religieux, soucieux de tirer quelque profit du trafic existant, ou, plus généreusement, de procurer assistance au voyageur égaré, n'est, en effet, pas encore écrite.

Ces auberges-relais ne sont pas les seuls témoignages du passage de l'homme sur le haut plateau. Sur son chemin, le voyageur était guidé, ça et là, par des jalons disposés le long de sa route : simples poteaux de bois, plantés par les habitants de la région, mais aussi bornes de pierre, érigées pour durer par des personnages plus fortunés. Les plus célèbres se voient encore aujourd'hui : le Boultai, en face de la Baraque-Michel, ainsi que les colonnes Panhaus, près de Belle-Croix (2), et Hauptmann, à proximité du Signal de Botrange. Composées d'un socle supportant une colonne haute d'environ deux mètres, elles émergeaient des plus épaisses couches de neige et devenaient des repères pour l'égaré. Les colonnes Panhaus et Hauptmann possèdent encore leurs inscriptions en français et en allemand, grâce auxquelles nous connaissons leur date d'érection (1566) et l'identité des promoteurs. L'un d'eux, Pierre Panhaus, originaire de Limbourg, était marchand à Anvers. Ne s'agit-il pas là d'une indication sur la nature du trafic qui transitait sur le haut plateau ?

Pour se faire une plus juste idée de l'état du réseau routier fagnard durant les époques médiévale et moderne, l'historien peut compter sur les ressources des dépôts d'archives, mais aussi, dès le XVIII^e siècle, sur des documents cartographiques très précis. *La Carte de cabinet des Pays-Bas autrichiens*, de Ferraris, pour ne citer que celle-là, est une source fondamentale qui nous éclaire sur de nombreux points (Fig. 13). Ajoutons à cela l'apport de la toponymie, et nous disposerons d'un vaste choix de documents fort utiles pour suivre le tracé des chemins. Toutefois, ces sources apportent peu quant à la nature et à la fréquence du trafic. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

Comme aujourd'hui, il semble que les réseaux routiers médiévaux et modernes aient été constitués de liaisons locales et de voies de grandes communications, à cette différence près, que leur formation n'est pas le résultat d'un projet défini, mais celui d'un concours de circonstances propres à chaque région. En effet, avant le XIX^e siècle, les Etats ont rarement su réunir la volonté et les moyens nécessaires pour mener à terme une politique cohérente en matière de communication.

Une classification n'a donc rien de rigoureux. Si les liaisons locales relient essentiellement les villages entre eux, si les grands itinéraires évitent la traversée des bourgs et proposent auberges et relais au voyageur, en apparence, rien ne les distingue. Dans les deux cas, il s'agit de simples chemins de terre plus ou moins larges selon l'état du sol ou la nature des terrains traversés (terre où s'exercent les droits d'usage, champs...). Souvent, même, les fonctions se superposent : une liaison locale emprunte le tronçon d'un itinéraire à longue distance et vice-versa. De plus, la circulation restait largement tributaire de contraintes climatiques, politiques, économiques, et de l'insécurité. Ici, un chemin rendu impraticable par les intempéries, là une taxe levée sur le trafic des marchandises et le voyageur changeait bien vite sa route. Dès lors, nous