

Le Pavé Charlemagne

Faits & hypothèses
au sujet du plus vieil itinéraire fagnard

Serge Nekrassoff

Haute Ardenne asbl
Embarcadère du Savoir
Station scientifique des Hautes-Fagnes
(Université de Liège)

2018

Remerciements

Pour leur soutien, leurs avis, leurs conseils, leur disponibilité, nous tenons à remercier tout particulièrement Marie-Hélène Corbiau, Freddy Damblon, Patrick Hoffsummer, Pascale Renders, Carole Spitz, Brigitte Steils, Maurice Streel, Virginie Renson, Catherine Rommelaere, Cécile Wastiaux, ainsi que le personnel des Archives de l'État à Liège.

Dépôt légal : D/2018/5229/1

© Haute Ardenne asbl
Route de Botrange, 137
B-4950 Waimes - Belgique
haute.ardenne@skynet.be

Photos : station scientifique des Hautes-Fagnes
(Université de Liège), sauf autre mention



Préface

De nombreux travaux, écrits, images, photos ont été publiés sur le Pavé de Charlemagne, identifié souvent à la Via Mansuerisca. Ce volume les recense en détail, épinglant les documents les plus spectaculaires ou les plus utiles pour la compréhension de cette route importante qui traverse, sur 6 m de large, les Hautes-Fagnes et, pour la construction de laquelle on a dû utiliser quelque 40 000 tonnes de pierres et abattre sans nul doute des hectares de forêts.

Ce volume fait aussi appel à de nombreux documents photographiques et à des textes manuscrits inédits, la plupart accumulés et conservés à la Station scientifique des Hautes-Fagnes depuis bientôt 90 ans. En effet les chercheurs de l'université de Liège qui se sont succédés à Mont-Rigi, se sont intéressés, dès le début, aux fouilles visant à mieux connaître la structure du Pavé. Aujourd'hui encore ils sont partenaires de tous les travaux encore en cours pour déterminer plus précisément l'âge de la construction et son utilité.

Il faut féliciter l'auteur de ce volume, Serge NEKRASSOFF, qui a patiemment au long des années, retrouvé, accumulé, trié et interprété une masse de documents considérable en mettant tout son talent d'historien dans leur analyse.

Maurice Streel
Février 2018





L'abbé Bastin et Léon Fredericq sur le Pavé Charlemagne
durant les fouilles de 1932-1934.

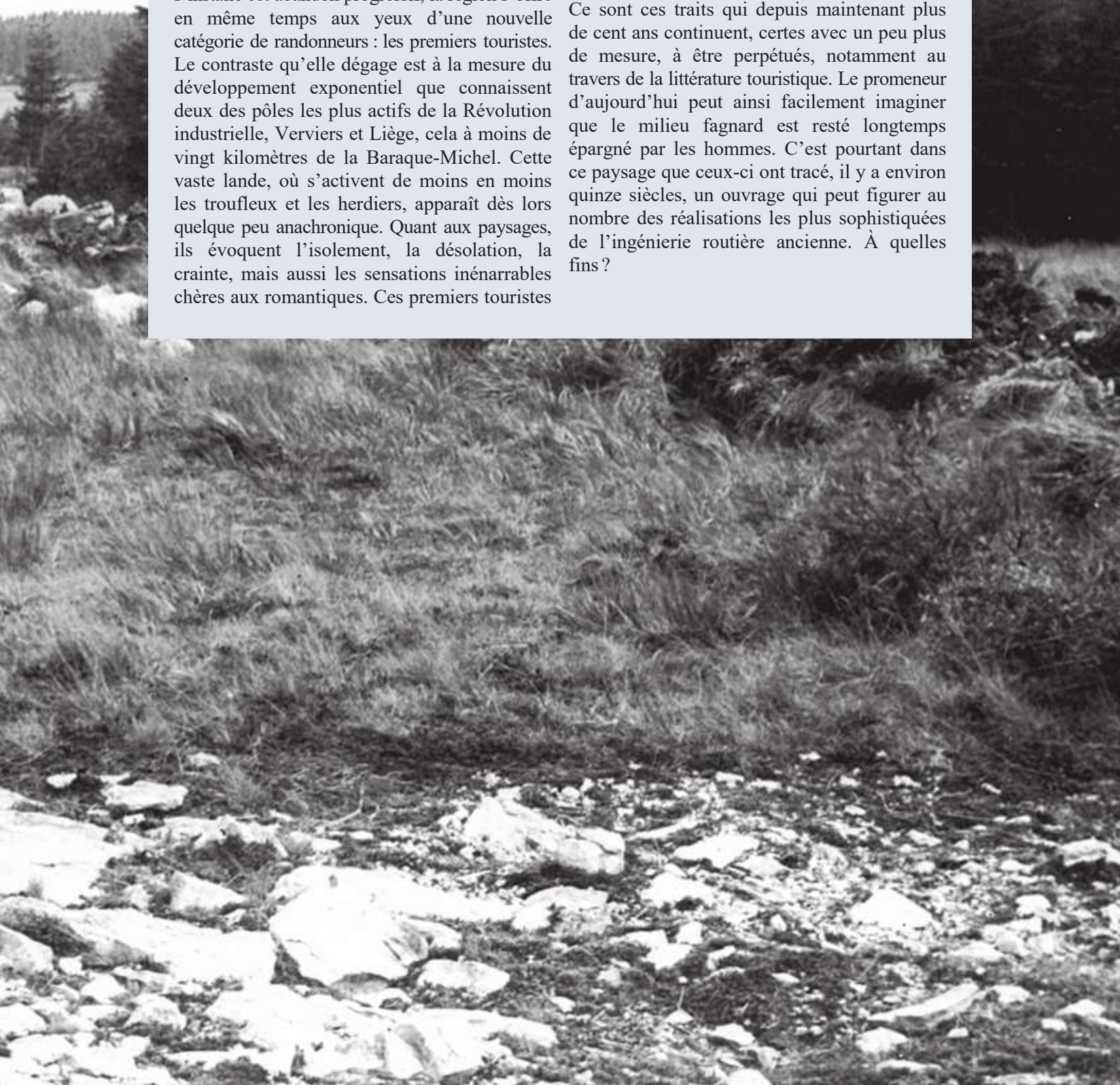
Photo : collection station scientifique des Hautes-Fagnes
(université de Liège).

Introduction

Le plateau des Hautes-Fagnes fait encore aujourd'hui figure d'espace demeuré longtemps désolé, inexploité et hostile. Cette réputation s'est particulièrement développée à partir du 19^e siècle, alors que, peu à peu, les populations des villages avoisinants délaissaient les activités agropastorales qu'elles pratiquaient assidûment sur le haut plateau depuis des siècles (pâturage, récolte de litière, extraction de tourbe, etc.). Tandis que s'installe cet abandon progressif, la région s'offre en même temps aux yeux d'une nouvelle catégorie de randonneurs : les premiers touristes. Le contraste qu'elle dégage est à la mesure du développement exponentiel que connaissent deux des pôles les plus actifs de la Révolution industrielle, Verviers et Liège, cela à moins de vingt kilomètres de la Baraque-Michel. Cette vaste lande, où s'activent de moins en moins les trouffieux et les herdiers, apparaît dès lors quelque peu anachronique. Quant aux paysages, ils évoquent l'isolement, la désolation, la crainte, mais aussi les sensations inénarrables chères aux romantiques. Ces premiers touristes

livrent leurs impressions dans des comptes rendus d'équipées auxquelles ils donnent volontiers des accents d'expéditions périlleuses, sans doute un peu pour se mettre en valeur. L'époque est aux exploits d'explorateurs, Burton, Speke, Stanley, Nansen, etc. Traverser les Fagnes, c'est modestement leur emboîter le pas. Moins aventuriers, les érudits régionaux, conteurs, poètes, et autres naturalistes, adoptent généralement le même ton.

Ce sont ces traits qui depuis maintenant plus de cent ans continuent, certes avec un peu plus de mesure, à être perpétués, notamment au travers de la littérature touristique. Le promeneur d'aujourd'hui peut ainsi facilement imaginer que le milieu fagnard est resté longtemps épargné par les hommes. C'est pourtant dans ce paysage que ceux-ci ont tracé, il y a environ quinze siècles, un ouvrage qui peut figurer au nombre des réalisations les plus sophistiquées de l'ingénierie routière ancienne. À quelles fins ?



En 1768, l'arpenteur Corneille Leurs lève une carte du tracé du Pavé peu après sa découverte. Son empiérement est clairement représenté. Il débute au cœur de la forêt de l'Hertogenwald et s'achève au-delà de la Fagne Rasquin. En bas de la carte, est figurée la ville d'Eupen, au-dessus, le village de Sourbrodt. Elle situe aussi deux herderies (Hattlich et Robinette), l'ancienne auberge de Pertshaus et les ruines de Drossart, côtoyant la *FANGE DE MOUHES* (« Fagne des mouches »). Les autres tracés indiquent d'autres chemins, des rivières et les limites territoriales sur le haut plateau. Le document visualise tout l'intérêt du Pavé qui évite soigneusement les territoires de Liège et de Stavelot.

LEURS Corneille, *Carte figurative d'une partie de chaussée romaine découverte, en 1768, dans les fagnes de Limbourg, entre Néau et Saurbrod et dans la direction de la ville de Limbourg vers St-Vith*, 1768, (51 x 73 cm), A.G.R., Cartes et Plans manuscrits, Série 1, 1275.

Le haut plateau fagnard est traversé par une ancienne route empierrée d'environ 6 km de long et présentant un tracé NO – SE. Cette voie, autrefois appelée *Pavé Charlemagne* par les populations locales, parfois associée à la *via mansuerisca* citée dans un acte mérovingien, est aujourd'hui enfouie, en partie sous la tourbe. Objet de nombreuses études depuis la fin du 19^e siècle, elle doit cette attention persistante à plusieurs raisons. D'abord, la voie propose diverses techniques de construction sur un tracé relativement court (moins d'une dizaine de kilomètres), mais confronté à une variété de terrains dont certains, fort humides, peu propices à l'assise d'une route. Elle interpelle sur la période et les raisons de sa construction, invitant les chercheurs à reconsidérer les contextes d'interprétation des réseaux de voies de communication romain et médiéval. Elle surprend par son étonnante longévité puisqu'il est acquis qu'elle fut fréquentée pendant plusieurs siècles. Son étude déborde le domaine de l'histoire des chemins et s'invite régulièrement dans le champ de la toponymie régionale, de l'histoire économique, de l'évolution des limites territoriales ou encore des légendes. Enfin, depuis maintenant plus d'une trentaine d'années, elle s'intègre dans un programme de recherches pluridisciplinaires où les vestiges archéologiques et les sources historiques sont confrontés à des méthodes et des résultats d'analyses scientifiques.

Le contexte de la découverte en 1768

À la fin du 18^e siècle, le contexte territorial de l'est de la Belgique est fort différent de celui que nous connaissons aujourd'hui. Cinq États se partagent l'essentiel de cette région : les duchés de Limbourg, Luxembourg et Juliers, le marquisat de Franchimont (possession du prince-évêque de Liège) et la principauté abbatiale de Stavelot-Malmedy. Ces cinq États voient leurs frontières converger sur le haut plateau fagnard. Du point de vue économique, cette situation ne facilite pas la circulation des denrées et des marchandises, grevées de taxes diverses et complexes. Elle occasionne une succession de tracasseries, de contestations et d'accords incapables de satisfaire définitivement les différentes parties impliquées. Les archives conservent de nombreux documents qui attestent ce climat au parfum de « guerre commerciale ».¹

L'ouverture de nouvelles routes, ou la réfection d'anciens chemins, sont envisagées comme solutions pour réduire le coût du transport et les taxes douanières. Le contexte dépasse ici le cadre des actuels cantons de l'est. Dans la seconde moitié du 18^e siècle, l'administration autrichienne cherche à établir, pour les Pays-Bas, un réseau de voies de communication qui relierait le port d'Ostende à la France et à l'Allemagne, en évitant autant que possible les territoires étrangers, en l'occurrence essentiellement les Provinces-Unies et la principauté de Liège.² Cette dernière coupait véritablement les possessions autrichiennes en deux. De leur côté, les Liégeois cherchaient à établir une jonction vers l'Allemagne par

les terres de la principauté de Stavelot-Malmedy pour éviter le transit par les possessions limbourgeoises. Enfin, mentionnons encore le mécontentement du Magistrat d'Aix-la-Chapelle face aux exactions commises au duché de Juliers à l'égard du transit des laines d'Espagne destinées aux drapiers aixois. Ces trafics de marchandises, de denrées et de matières premières impliquent alors des sommes importantes et concernent des activités économiques diverses et florissantes dans la région : sidérurgie, tannerie, papeterie, eaux minérales de Spa, textiles, etc.³

C'est dans ces circonstances que le *Pavé Charlemagne* est découvert en 1768. Quelques mois auparavant, mission avait été confiée au receveur limbourgeois d'Eupen, Otto, d'explorer les possibilités d'établir une route à travers les Hautes-Fagnes pour communiquer directement avec le Luxembourg.⁴ Pour les autorités limbourgeoises et luxembourgeoises, le passage par le haut plateau fagnard représentait un évident avantage économique. Les deux duchés relevant de la même souveraineté, celle de l'empire d'Autriche, ils ne levaient pas de taxes sur la circulation des marchandises entre leurs deux territoires. Or, dans la région, leurs frontières ne se rencontraient que brièvement au cœur du haut plateau. D'autre part, la traversée de celui-ci constituait aussi un raccourci considérable. Mais le parcours empruntait alors des chemins difficiles, détremés et quasi impraticables par mauvais temps. Le haut plateau restait difficile à franchir, long à contourner.

De Eupen jusqu'au bois, les chemins sont bons en tout tems et peuvent être de la distance d'une lieue jusqu'à la fange des mouches ; celle-ci ne s'étend qu'environ une demi lieue où il n'y a point de chemin battu; de là il y a encore environ trois quarts d'heures par les fanges du diable jusqu'à l'ancienne chaussée; c'est le long de ce chemin ou l'on rencontre le plus de difficulté de passer, surtout avec des charettes par rapport aux trous et enfoncement qui s'y trouvent, et dont le plus souvent dans les tems pluvieux

HERIDIES

DUCHÉ DE LUXEMBURG.

STAVELO

FANGE

FANG RASQU

DUCHÉ DE LIMBOURG.
FANGE

LIEGE
FANGE

FANGE

OCCIDENS

ORIENS

EVEN N'EST FAIT
À LA MESURE DONS
CET CARTE
LA VERGE CONTIET 16
PIEDS DE ST LAMBERT
DE LIEGE LE PIED 4 10
POUCHES

A. RUINE DE
L. ABBAYE
RAUSSART
DE PIERES.

SEPTENTRIO

CHATELAIN LIEGE 1711



NOTES

- Notamment, au début du 18^e siècle, les marchands de Malmedy envisagent de réparer le chemin qui est sur les fagnes tirantes vers le pays de Montjoie pour éviter les droits de transits exorbitants exigés au bureau luxembourgeois de Bütgenbach. François-Augustin VILLERS, *Histoire chronologique des abbés-princes de Stavelot et Malmedy*, Liège 1879, t. 2, pp. 228-230. Voir aussi A.G.R. (Archives générales du Royaume), Conseil des finances, 4216 - A.E.L. (Archives de l'État de Liège), Stavelot-Malmedy, II, 525, p. 776, *Requette avec apostille de la Regence de S.A. S^{me} ordonnant la réparation du chemin sur les fagnes tirant sur le pays de Montjoie à effet d'éviter le bureau de Bütgenbach*, 8 mars 1707. La question de la souveraineté du grand chemin d'Eupen à Saint-Vith à hauteur de Sourbrodt, disputée entre Stavelot et Luxembourg, s'éternise pendant plusieurs décennies au 18^e siècle. Il sera à l'origine d'un abornement en 1756. Plusieurs bornes sont encore présentes sur le terrain (bornes Marie-Thérèse). A.G.R., Conseil des finances, 4215 et 4216. Robert CHRISTOPHE, *L'abornement stabuleto-luxembourgeois de 1756*, dans *Folklore Stavelot-Malmedy*, 34-36 (1970-1972).
- Ce contexte est bien analysé par Émile FAIRON, *La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle et les autres voies de communication des Pays-Bas vers l'Allemagne au XVIII^e siècle*, Verviers, Féguenne, 1912, 183 p.
- Émile FAIRON, *Op. cit.* On se fera aussi une idée des trafics commerciaux à cette époque en consultant A.E.L., Stavelot-Malmedy, II, pp. 1224-1227, *Mémoire du Magistrat de Malmedy touchant la jonction de la chaussée de la Sauvenière avec la levée de Malmedy sur Spa remis aux députés des États du Pays de Liège*, juillet-septembre 1785. Voir aussi A.G.R., Conseil des finances, 3323, lettres du conseiller Delplanq du 1^{er} et du 2 juin 1768. - La consultation du travail de Philippe MOUREAUX est indispensable : *La statistique industrielle dans les Pays-Bas autrichiens à l'époque de Marie-Thérèse*, Bruxelles, Commission Royale d'Histoire, 1974.
- Les nombreuses pièces relatives au projet d'une voie de communication à travers fagnes et à la découverte du pavé sont conservées aux A.G.R., Conseil des finances, 3323 et 4218. Des extraits de ces dossiers ont été publiés par Léon MARQUET, *À propos de la découverte de l'antique voie des fagnes en 1768*, dans *Hautes Fagnes*, 1988, fasc. 2, pp. 46-52.
- Mémoire sur la Communication entre la ville d'eupen et celle de Malmedie et de tout le pais de stavelot, sans passer sur le pais de Liège*, A.G.R., Conseil des finances, 4218, f^o 241, 21 nov. 1767.
- A.G.R., Conseil des finances, 3323, rapport du conseiller Delplanq du 6 juin 1768.
- A.G.R., Conseil des finances, 3323, lettre du receveur Otto du 29 mai 1768.
- Dans la même lettre, le receveur Otto fait déjà état de l'intérêt du magistrat d'Aix-la-Chapelle pour la route dès qu'elle sera remise en état. Aix était alors en mauvais termes avec le duché de Juliers au sujet du transit de la laine destinée aux fabricants de draps aixois. Voir aussi A.G.R., Conseil des finances, 3323, lettre du conseiller Delplanq du 2 juin 1768.
- Détail de la route depuis Eupen par les fagnes, où l'ancien pavé se trouve jusqu'au village de Sourbrodt, A.G.R., Conseil des finances, 3323, 7 septembre 1768.
- Il faudroit scavoir le résolution du Gouvernement sur la route de Saurbrodt, si elle se dirigera par où elle passe aujourd'hui, ou si l'on donnera la préférence à la levée des Romains*. A.G.R., Conseil des finances, 1671, lettre du 27 juin 1779. - *Copie du Premier Rapport de l'autorisé de Cette Chambre De Koröskeny sur la Commission qu'il a faite à Limbourg au mois d'aout dernier*, septembre 1786, A.G.R., Conseil des finances, 1677.

Le Pavé était-il totalement oublié en 1768 ?

Que l'administration des Pays-Bas autrichiens, dont de nombreux membres résidaient à Bruxelles, ait ignoré l'existence du Pavé est une chose parfaitement concevable. Le fait devient

déjà plus étonnant pour ce qui concerne les agents forestiers en charge de l'Hertogenwald. Enfin, cela est fort douteux pour les populations locales. Plusieurs passages dans les documents qui constituent le dossier de la découverte en 1768 laissent justement entendre que non seulement le Pavé n'était pas totalement enfoui, mais qu'il était encore connu, voire que certains tronçons étaient encore utilisés.

Relatant une reconnaissance sur le terrain, le brigadier Balant écrit qu'il se rendit *avec un paysan aux forêts de Sa Majesté à l'endroit nommé communément le pavé des tempeliers munis d'une sonde de fer et d'acier étant à l'extrémité du bois de waroneux*. Un toponyme était donc toujours attaché au Pavé, ce qui montre qu'il était encore forcément connu, du moins par une partie des populations locales. D'ailleurs, il écrit plus loin qu'il était *à jour en plusieurs endroits differens*.¹ Une fois dans la *fange Rasquin*, après avoir estimé l'enfouissement d'une partie de la route dans les marais, il poursuit en observant que *le reste du chemin faisant environ huit cent pas dans ladite fange est très bon et, même pratiqué aujourd'hui*. À d'autres endroits, il remarque qu'on distingue toujours les traces des fossés longitudinaux. Quant au rapport du 7 septembre 1768, détaillant minutieusement le tracé, il constate régulièrement que le Pavé est *à fleur de terre*, à certaines occasions *élevé* d'une hauteur de plus ou moins un pied, quelques fois *à découvert*.² Au terme du document, les rapporteurs mentionnent les raisons qui auraient justifié l'abandon de la route, recueillies auprès *des gens qui l'ont connue par tradition de leurs ancêtres*. Il s'agit d'abord de l'instauration d'un péage, alors qu'auparavant son utilisation était libre de droits, ensuite de l'insécurité qui régnait autrefois, et d'évoquer l'épisode du meurtre du tenancier de l'ancienne auberge de Mon Piette.

NOTES

1. A.G.R., Conseil des finances, 3323, rapport du brigadier Balant du 1^{er} juin 1768.
2. *Détail de la route depuis Eupen par les fanges*, ..., A.G.R., Conseil des finances, 3323, 4 juillet 1768.

RAPPORT DÉTAILLÉ, 1768

Les observations de la page ci-contre, figurant dans le rapport exécuté durant l'été 1768, concernent le passage de la Helle. Le rapporteur suggère d'aménager un pont pour accéder à la *Fagne Rasquin*.

Détail de la route depuis Eupen par les fanges, où l'ancien pavé se trouve jusqu'au village de Sourbrodt, A.G.R., Conseil des finances, 3323, 7 septembre 1768.

Verges
Transp. 1319 1/2

Transp. 16 16 1/2
24239 3

N. 126.

5 Le pavi continué Cinq Verges en avant enfoncé
d'un pied et demi dans le marais à reboucher de quatre
et demi de tantes pierres, qui sont à gauche à la
distance de trois Verges, la Verge pourroit coûter
trente trois florins quinze sols

168 15

N. 126

11 Le pavi se dirige en avant l'espace d'ouze Verges
enfoncé dans le marais de trois pieds, à reboucher
de six de tantes pierres, qui sont à la distance de
trente Cinq Verges à gauche, la Verge pourroit coûter
tant pour l'évacuation des marais que pour la main
d'œuvre, quarante six florins

506

Soit descend le Ruisseau nomme Heel qui prend
sa source sur la droite à une distance de 140 Verges
qui separe les autres farges d'avec la fange rasquin
qui prend son commencement au pied du dit Ruisseau.
Il conviendrait de poser ici un pont, afin que cette
Rivière, qui va se décharger en l'est de l'orient, le dit
pont devrait avoir la largeur de quatorze pieds,
on pourroit se dispenser d'y employer des pierres
de taille. Le pont pourroit coûter cent cinq livres

140

N. 128

5 Depuis cet endroit le pavi se dirige par la fange
Masquin, l'espace de Cinq Verges, enfoncé de trois
pieds dans le marais, à reboucher de six de tantes pierres
qui sont sur la gauche à la distance de 40 Verges
la Verge pourroit coûter, tant pour l'évacuation des
marais que main d'œuvre, 146 - - -

232 10

N. 129

11 Dans l'espace d'ouze Verges en avant le pavi est
enfoncé d'un pied et se reboucher de quatre, il y aurait
trois pieds de marais à évacuer hors des fossés, le 8
livres à 50 Verges de distance, la Verge à 22 - - -

242

25528 8

1351 1/2