

Les réseaux routiers dans notre région. (de la préhistoire à 1800)

extrait de : Der Kanton Capellen 1939 / pages 63 à 67
Le réseau routier du canton de Capellen
par Fr. Simon, ingénieur en chef des Travaux publics

La période préhistorique.

L'homme préhistorique était remonté les vallées de la Meuse et de la Moselle. Des relations commerciales s'établissaient avec les peuplades voisines par deux grandes routes commerçantes.

La première venait de Champagne, longeait le bord méridional de la forêt vierge des Ardennes, passait par Arlon, Luxembourg et Trèves pour se diriger vers la vallée du Danube et l'Orient.

Une seconde grande artère commerçante reliait la Méditerranée aux bords des mers baltique et du nord. Elle passait par la vallée de la Moselle.

Quelques itinéraires secondaires se greffaient sur ces artères principales.

Les courants commerciaux n'ont pas changé jusqu'à nos jours. Ils débouchent dans les bassins de Metz et de Trèves et traversent le sud du pays de l'ouest vers l'est. Le tracé des routes gauloises et romaines suit sensiblement celui de la période préhistorique.

Les Celtes ont colonisé, du moins partiellement les Ardennes et l'Eifel. Ils ont construit des routes le long des hauteurs de ces régions.

Les minerais de fer du pays ont été exploités par les Celtes. Il paraît même que la méthode catalane de traitement de ces minerais ait pris son origine dans le Luxembourg. Fait intéressant à signaler: La fondation de la route romaine Metz-Titelberg-Arlon, ainsi que celle du diverticulum Cap-Titelberg est établie en scories ferrugineuses datant de la période pré-romaine. Les Celtes ont donc repris et élargi la grande route Reims-Arlon-Luxembourg-Trèves-Ratisbone. Au fur et à mesure de l'extension du commerce, ils ont construit des artères secondaires nombreuses, entretenues périodiquement. La cohésion manquait cependant aux routes gauloises, cohésion qui aurait permis la circulation dans tous les sens. Il est probable que l'appellation de "Kiém" ne s'applique pas uniquement aux voies romaines, mais également à quelques-unes des voies gauloises.

La période romaine.

Les Romains sont apparus dans nos régions avec le début du christianisme. Tout en reprenant les routes gauloises, ils ont construit, suivant un plan systématique, des routes nombreuses permettant le déplacement facile des légions et de leurs bagages considérables, appelés "impedimenta". Conçues dans un but essentiellement militaire, les routes romaines empruntaient la ligne droite et entraînaient la construction de nombreux ouvrages d'art. On les consolidait à l'aide d'un revêtement épais, trop épais même pour les conceptions de nos jours.

Voici d'après Pressler un type de revêtement:

- Couche de béton au mortier de chaux de 0,50 m
- pierres plates hourdées au mortier de chaux de 0,25 m
- couche de pierres d'une grosseur moyenne de 0,25 m
- couche de cailloux et de sable reliés par un ciment de 0,30 m
- couche de gravier ou de dalles.

Les grandes voies militaires, établies partout en remblai d'environ un mètre, avaient une largeur de 60 pieds entre fossés. Le pied romain mesure 0,295 m. La largeur totale se répartissait à peu près comme suit:

- Partie centrale de la voie (agger) 20 pieds
- les deux accotements (marges) à 20 pieds chacun: 40 pieds
- Les 2 fossés (canalis inclinés) avaient chacun 10 pieds.

La construction et l'entretien des routes et des ponts étaient supportés par les cités et les provinces, sous forme de corvées et d'impôts.

L'usage des moyens de communication était tributaire d'un péage. Des commissaires spéciaux appelés "Curatores viarum" avaient pour mission de publier les fermes de péage, ainsi que de faire recette et mise des deniers provenant des péages. Les adjudicataires des péages étaient du nombre de ceux qu'on appelait "Mancipes". En second lieu les "Curatores viarum" se chargeaient de la publication et de l'adjudication au rabais des ouvrages d'art, du contrôle des travaux et de leur réception. Les adjudicataires des travaux s'appelaient "Redemptores" ou encore "Mancipes".

Une vie intense naissait le long des routes romaines. Un commerce important s'établissait avec les pays méditerranéens. Le pays des Trévires fournissait les chevaux pour l'armée et la poste. Les saucissons et jambons d'Ardennes furent appréciés sur les tables des villes d'Italie. En retour les Romains établis dans nos régions faisaient venir de l'Italie des poteries, des bronzes d'art, des étoffes de luxe, même des spécialités de la table telles que les huîtres.

Les chaussées romaines ont puissamment contribué au développement politique, économique et intellectuel des pays conquis par les légions romaines. Lorsque Trèves devint résidence impériale, le commerce et les métiers florissaient dans nos régions comme ils ne l'avaient jamais fait auparavant.

Notre pays comptait alors presque autant de centres habités que de nos jours. On établissait à leur profit un réseau serré de chemins secondaires, les "viae vicinales", tout en se servant des chemins existant avant l'arrivée des Romains.

La construction des "viae vicinales" restait à charge des habitants: Elles étaient moins larges (14 à 20 pieds) et moins bien établies (4 couches de matériaux). L'agger seul était empierré. Ces chemins ne s'élevaient guère au-dessus du terrain naturel. Tout cela explique la rareté de leurs vestiges. La plupart d'entre eux ne sont plus reconnaissables que par le nom qu'ils portent, p. ex. Kiém ou Hédéwé (chemin des païens), Stéwé ou Stêkiém, ou encore Dûdewé, ce dernier en souvenir des monuments funéraires que les Romains élevaient le long des chemins vicinaux.

Des quatre grandes routes consulaires qui ont traversé le Grand-Duché, celle de Reims par Arlon à Trèves seule emprunte le territoire du canton de Capellen.

Elle entrait dans le pays à Steinfort où elle franchissait l'Eisch par un gué pavé, appelé "steinerne Furt". De là le nom de la localité. Sur une carte de 1821 ce nom figure encore avec "Steinfurth". Jusqu'à Luxembourg le tracé de la route était sensiblement parallèle à celui de la route existante et à faible distance de celle-ci. Elle suivait le milieu de la localité de Strassen où nous en retrouvons la trace dans le lieu-dit "Kiém". Passant par la Grande Rue à Luxembourg, elle descendait la côte de Pfaffental, traversait l'Alzette à Eich, passait ensuite par le Grunewald, Senningen, Niederanven, entre le Kreckelsbiérg et le Widdebiérg, pour rejoindre près de "Stippelhaf", la route de Metz par Ricciacus à Trèves.

Parmi les chemins secondaires certains revêtaient une plus grande importance, comme reliant les centres-principaux aux routes consulaires, ou comme unissant deux points de ces routes par une ligne plus courte. Ils portaient le nom de "viae canales".

Ceux qui ont emprunté le territoire du canton de Capellen sont au nombre de deux, à savoir:

- 1) le chemin d'Altrier à Mamer qui passait par Reuland, Schoos (Schanz) - Mersch (castel romain), Schoenfels, Schoenberg et Kehlen (Kiém). Ce chemin trouvait son prolongement en celui qui reliait Cap au Titelberg en passant par Garnich.
- 2) Le chemin de Mersch par le Helperknapp et la Gaichel à Arlon, passant en bordure du canton.

La carte routière indique les routes consulaires par un tracé à double trait, les chemins secondaires, donc les "viae canales", par un tracé à simple trait.

Des Francs jusqu'au 16^{ième} siècle

La paix romaine fut anéantie par la poussée des peuplades nordiques. L'entretien des routes en souffrait. Le magnifique réseau routier ne commençait cependant à péricliter qu'après la mort de Charlemagne. Il rendait jusqu'à cette date de grands services au commerce, tout en facilitant la propagation du christianisme.

Les rois Francs faisaient donc entretenir les routes, ils en construisaient même des nouvelles. Les dépenses étaient supportées par les régions intéressées, ainsi que par les rois et les grands. Charlemagne institua des commissaires impériaux chargés de visiter les routes et d'y prescrire les travaux nécessaires. Ses successeurs essayèrent de remettre en vigueur l'ancienne coutume qui obligeait les populations à construire, restaurer ou entretenir les ponts et les routes, sous la direction des comtes et de leurs officiers. Nul n'était exempt de répondre au "ban". Les droits de péage se multiplièrent.

Sous les Carolingiens l'obligation d'entretenir et de réparer les routes apparaît comme une charge publique. Ces obligations tendent à s'incorporer à la terre. Les propriétaires des anciens "possesseurs" héritèrent d'une partie de leurs lourdes obligations, ici des corvées pour travaux publics. L'administration carolingienne luttait contre les abus auxquels pouvaient se prêter les perceptions des péages au profit des seigneurs, laïques et ecclésiastiques. Ces garanties protectrices tombèrent avec le gouvernement carolingien. Les revenus des péages sont détournés vers d'autres usages, les routes s'effondrent et les ponts s'écroulent.

L'anéantissement graduel du pouvoir central, l'usurpation des droits régaliens et la permanence des guerres intestines raréfiaient de plus en plus les relations commerciales. Les routes, faute d'entretien, perdirent leur viabilité.

L'Europe glissait lentement dans le chaos du moyen âge. D'une période de près de mille ans sans aucune trace écrite n'existe sur des travaux entrepris dans l'intérêt des voies de communication. Les routes et chemins finissaient par former de vastes fondrières, ou bien elles disparaissaient sous les ronces, les décombres ou les bois. Le commerce en souffrait énormément.

Les routes reprirent de l'importance par l'introduction de la Poste au début du 16^{ième} siècle. La perception des péages sur routes et ponts fut affermée aux enchères publiques. La loi du 30 décembre 1863 supprima l'impôt des barrières (péage) sur toutes les routes de l'Etat.

En 1772 l'empereur Charles VI ordonna la construction de la chaussée de Bruxelles à Trèves, passant par **Steinfort**, Capellen et Mamer. Les travaux furent exécutés à charge des communautés intéressées, sous la direction des officiers-ingénieurs préposés à cet effet. Il n'avançaient que lentement. Ce ne fut qu'en 1779 que Marie-Thérèse ordonna le parachèvement de la route, pavée sur la plus grande partie de son parcours dans notre pays.