

Les routes du Froment

d'OCQUIER à STAVELOT

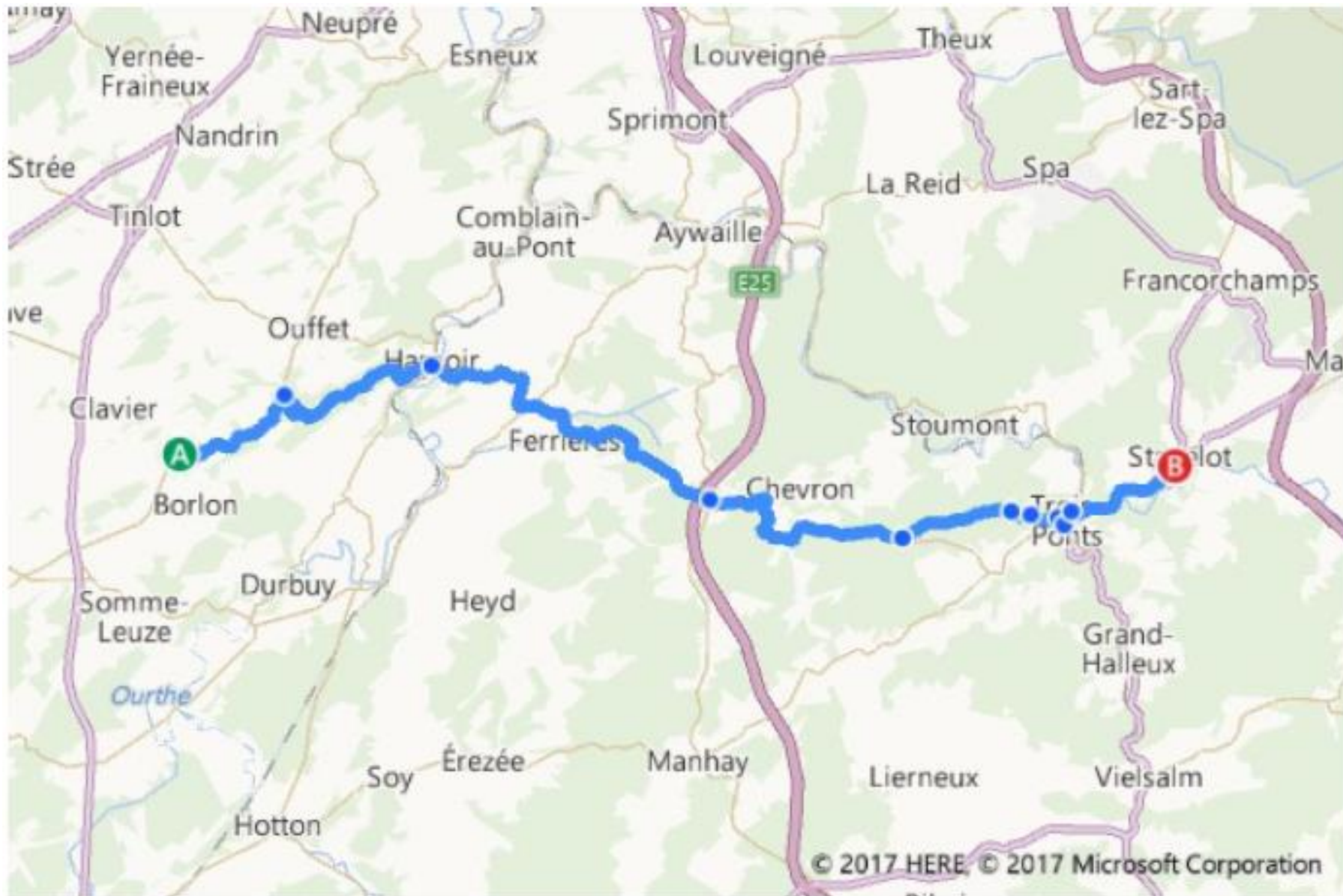
Evolution au travers des siècles

Partie 1

Itinéraire de Ocquier à Hamoir

Itinéraire de Ocquier à Bomal

Aller d'Ocquier à Stavelot de nos jours?
Simple, rechercher l'itinéraire sur le GPS.



Détails de l'itinéraire

Kilométrage: 49,5 km – Temps de parcours: 54 minutes

- Emprunter la N638 – de Ocquier jusqu'au carrefour de la N623,
- suivre la N623 – de Jenneret à Hamoir,
- suivre la N66 – de Hamoir à Trois-Ponts,
- suivre la N68 – de Trois-Ponts à Stavelot.

Il faudra donc moins d'1 heure pour rejoindre Stavelot par des routes régionales.

A pied le GPS propose 3 itinéraires :

46,8km en 9h59, 48,3km en 10h22 ou 49,6km en 10h33.



Itinéraire 1 via Bomal

- Ocquier – Amas – Oneux – La Haisse – Tohogne – Herbet – Bomal – Izier – Burnontige – Grand-Trixhe – Werbomont (via N66) – « La platte » (Chevron) – Les forges – Stoumont – Chauveheid – « L'ancienne barrière » (via N66) – Via nova – Brume – rue des Villas – Trois Ponts – Pré-RaVel L44 jusqu'à la côte de la haute levée – Stavelot (via N68)

Itinéraire 2 via Durbuy

- Ocquier – Borlon – Palenge – Durbuy – Barvaux – Tour – Roche à Frêne – St Antoine – Harre (via N30) – Werbomont – Fagne – Neufmoulin (via N66) – Via Nova, ensuite fin de l'itinéraire 1

Itinéraire 3 via Hamoir

- Rejoindre Hamoir par les routes nationales, puis suivre la N66 jusqu'à Grand-Trixhe, ensuite fin de l'itinéraire 1

Ces itinéraires sont peu sécurisants, ils imposent de longues distances le long de nationales.

Sentier de grande randonnée GR 575/576

Le GR 575/576 permet de rejoindre Hamoir en évitant les routes nationales. Pour gagner Ville-My, puis Ferrières, à partir de Hamoir, il faut suivre des sentiers ou des anciens chemins repris sur les promenades de ces communes.



Plongeons dans le passé

Comment les céréales étaient-elles transportées?

- Suivant les époques, elles étaient transportées à dos d'âne ou par des chariots tirés par des bœufs.
- La dîme était rassemblée sous la surveillance d'un moine collecteur.
- Le transport se faisait en convois escortés par quelques hommes d'arme de l'abbaye.
- Quand ils ne pouvaient se mettre sous la protection d'un convoi, les marchands, artisans, et autres voyageurs couraient de grands périls.

Les périls du voyage à Stavelot, sous l'ancien régime

Ce danger est démontré par le nombre de croix d'occis indiquées le long du trajet sur les anciens plans.

Les brigands

Lors de traversées de forêts, certaines routes sont de véritables coupe-gorges. Les voleurs n'hésitent pas à assassiner leurs victimes pour assurer leur impunité, les voleurs étant pendus et les assassins rarement punis.

Les loups

Ils sont nombreux à cette époque. L'hiver, ils se déplacent en meute à la recherche de nourriture.

L'hiver

Les hivers étaient rudes. Gare aux égarés et aux imprudents.

Les ponts

L'itinéraire à suivre dépendait de l'existence d'un pont sur l'Ourthe.

Pont de Hamoir

- L'ancienne chaussée romaine traversait l'Ourthe à Hamoir par un gué.
- La date de construction du premier pont est inconnue.
- Il est ruiné par une crue en 1556 et reconstruit.
- Une arche s'effondre moins de 20 ans après sa reconstruction.
- Restauré vers 1610 (à charge des habitants), un péage est instauré.
- Il est à nouveau détruit vers 1635, pour retarder le passage de troupes dans le conflit opposant la France et ses alliés à l'Espagne et ses alliés. Soit un siècle sans pont à Hamoir.
- <https://lapetitegazette.net/tag/hamoir/>

Hamoir en 1770

Le plan du Comte de Ferraris montre que le pont actuel n'existait pas encore.

L'ancien était situé en face de la rue du moulin au bout de l'actuelle place du Batty.



Pont de Bomal

Son existence est citée à partir de 1535. Un gué aurait existé en aval du pont actuel.

Bomal en 1770

Cet extrait de la carte du Comte de Ferraris de 1770 montre que le pont est inexistant et a sans doute été détruit à une date inconnue. On imagine que les massifs, situés légèrement en amont du gué qui traverse l'Ourthe, pourraient en être les culées.



L'état des routes

- Les routes suivies, le plus souvent des anciennes chaussées, étaient peu ou pas du tout entretenues.
- En effet, de tout temps, ces chaussées antiques ont amené les envahisseurs dans nos régions. Elles étaient surnommées par le peuple les « routes du diable ».
- Les seigneurs avaient droit d'épave, comme dans le droit maritime. Malheur à celui qui brisait son chariot et qui, pour le faire dépanner, l'abandonnait. Le plus souvent, le seigneur du lieu le faisait saisir, et suivant la valeur de son contenu, ne le rendait que contre une forte rançon.

Les contraintes territoriales

- Ocquier était une enclave de la principauté de Stavelot, l'un des 4 quartiers de la Postellerie de Logne.
- Les itinéraires devaient éviter de passer sur des territoires ne dépendant pas de l'abbaye, ou avec lesquels elle n'avait pas d'accord de passage, sous peine de payer des droits.
- L'Europe sans frontière, c'est bien plus tard...

Reconstitution des itinéraires anciens

- La période pendant laquelle le froment et d'autres denrées ont été transportées régulièrement vers l'Abbaye de Stavelot s'étend sur environ 8 siècles.
- Nous n'avons pas la prétention d'affirmer que les itinéraires proposés étaient les seuls existants, mais bien les plus probables en nous référant aux maigres données et cartes trouvées dans des documents anciens.
- Le choix de cartes utilisées pour reporter ces itinéraires a été guidé par les profonds changements et modifications intervenus dans les voiries et le paysage depuis la fin de l'ancien régime et notamment, à la fin du XIX^e siècle (constructions de ponts, des routes nationales, de lignes de chemin de fer et plus près de nous, la construction des autoroutes et les remembrements agricoles).

Nous avons donc utilisé des extraits de la carte du Comte de Ferraris datant de 1770, ainsi que des extraits de cartes militaires de l'IGN datant de la seconde moitié du XIX^e siècle. Sur un autre panneau, vous trouverez un exemple de ces cartes.

Itinéraire via Hamoir

L'itinéraire proposé suit l'ancienne chaussée Vervoz-Cologne:

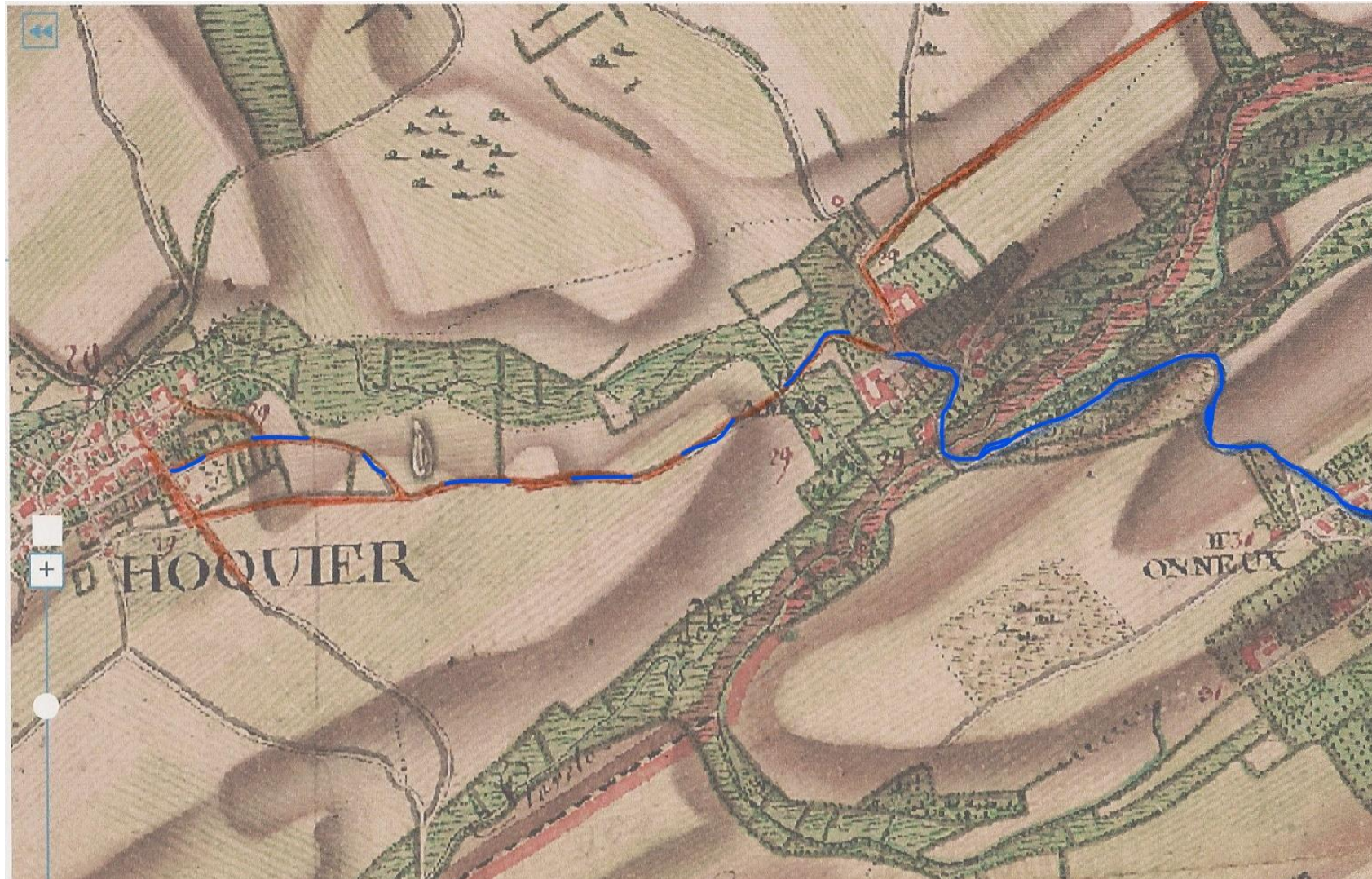
Ocquier – Amas – Jenneret – Petit Ouffet – Renal – Hamoir.

L'itinéraire alternatif passe de Jenneret à Himbe puis Renal et Hamoir. En effet Himbe, dépendait de Stavelot tandis que Xhenceval et Ouffet dépendaient de la Principauté de Liège.

Ocquier-Bomal/Hamoir

Extraits de la carte Ferraris 1770

Trait bleu: Ocquier- Amas - Oneux Trait rouge : vers Ouffet par Jenneret

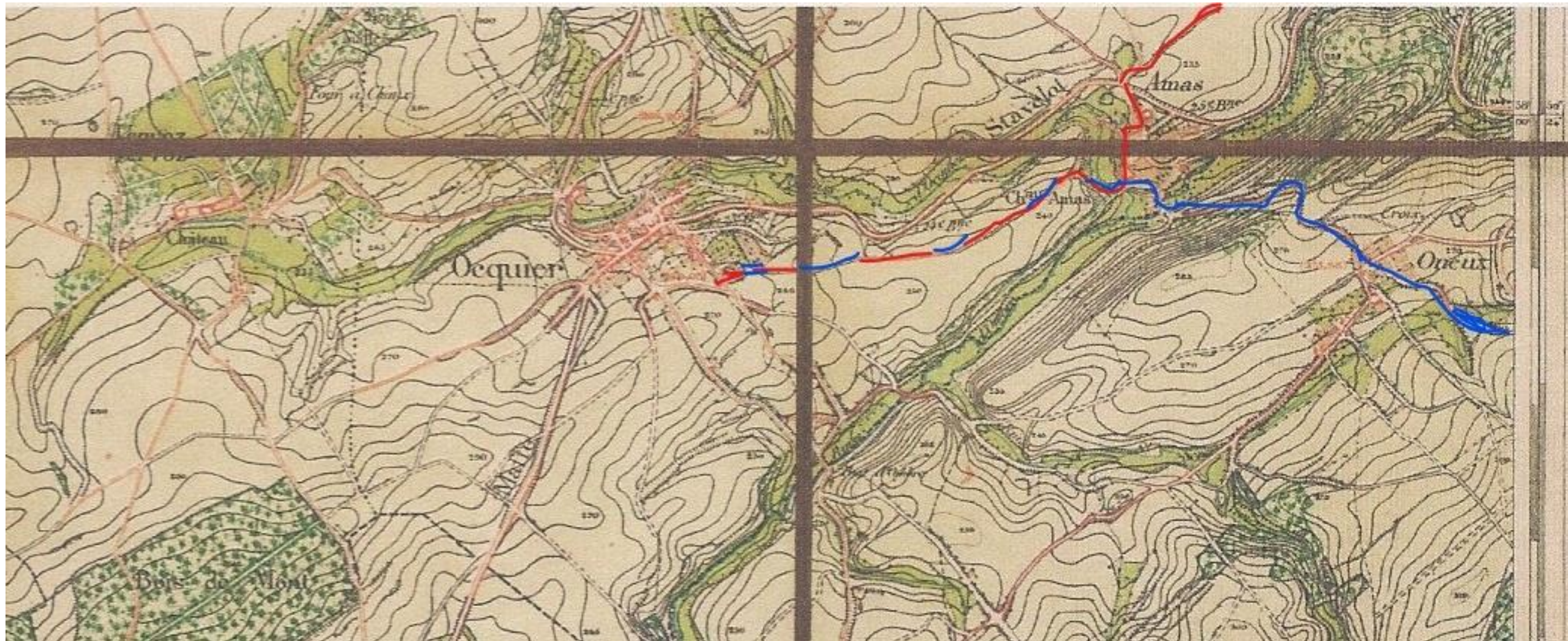


Début de l'Itinéraire

Extraits des cartes IGN de 1877

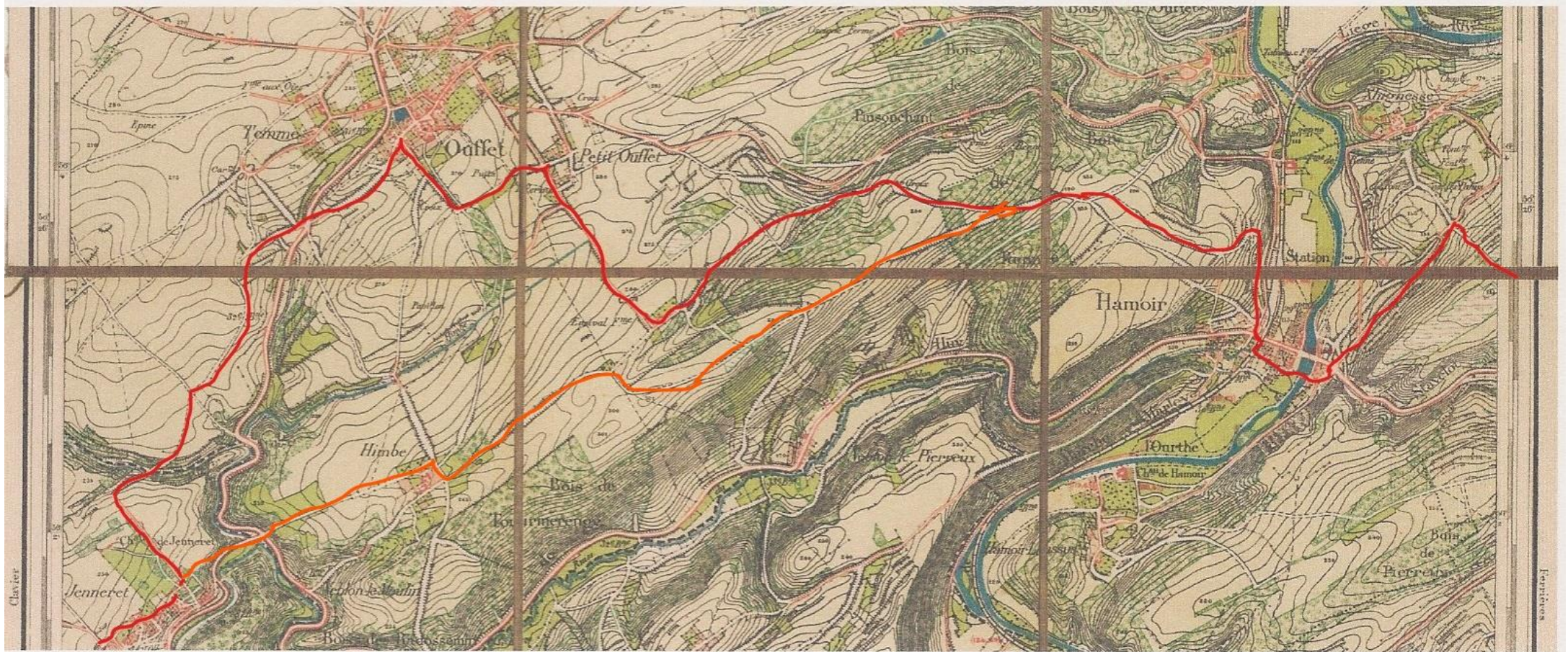
Ocquier vers Amas et Oneux en bleu

vers Amas et Jenneret en rouge

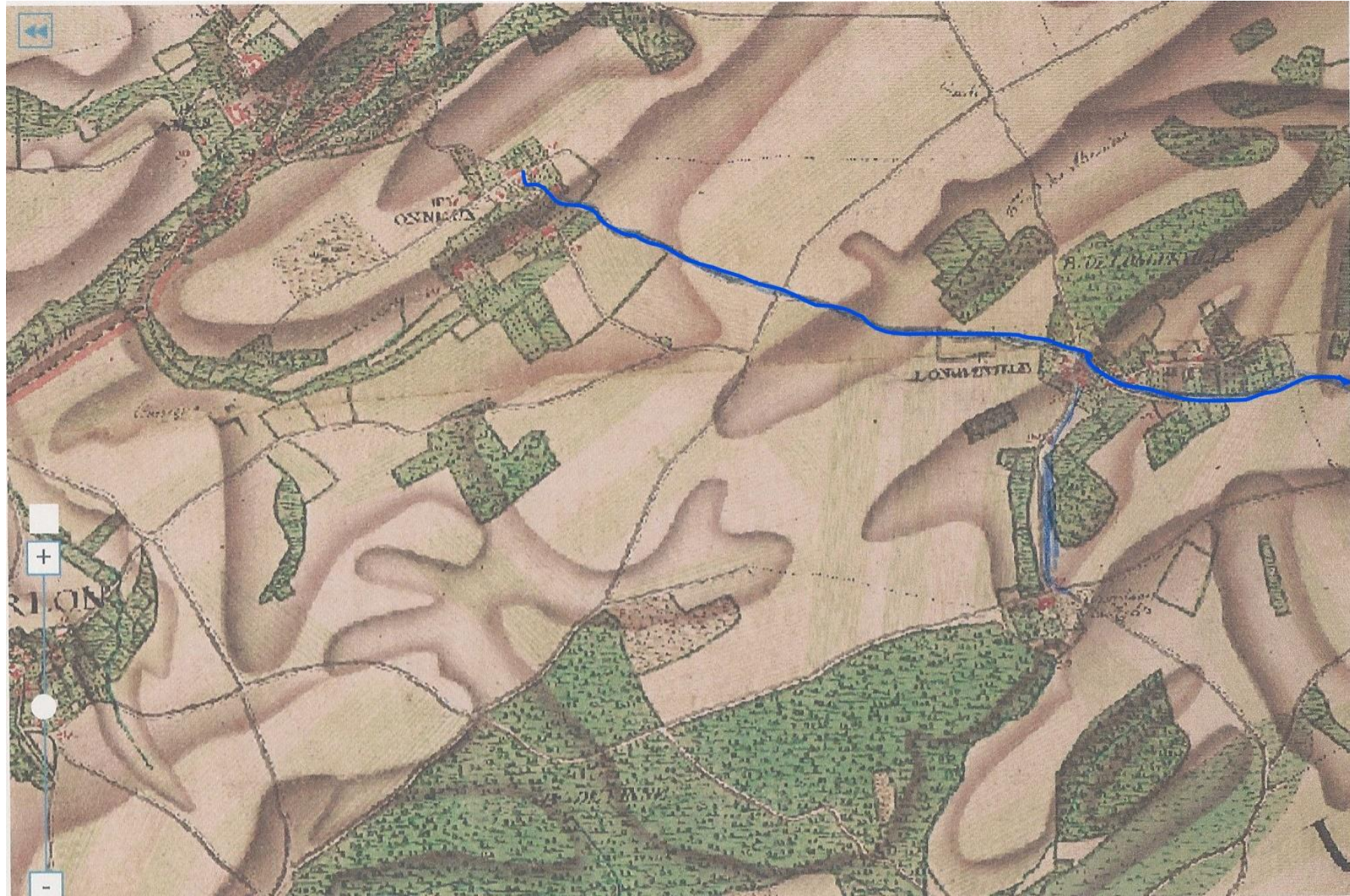


De Jenneret à Hamoir

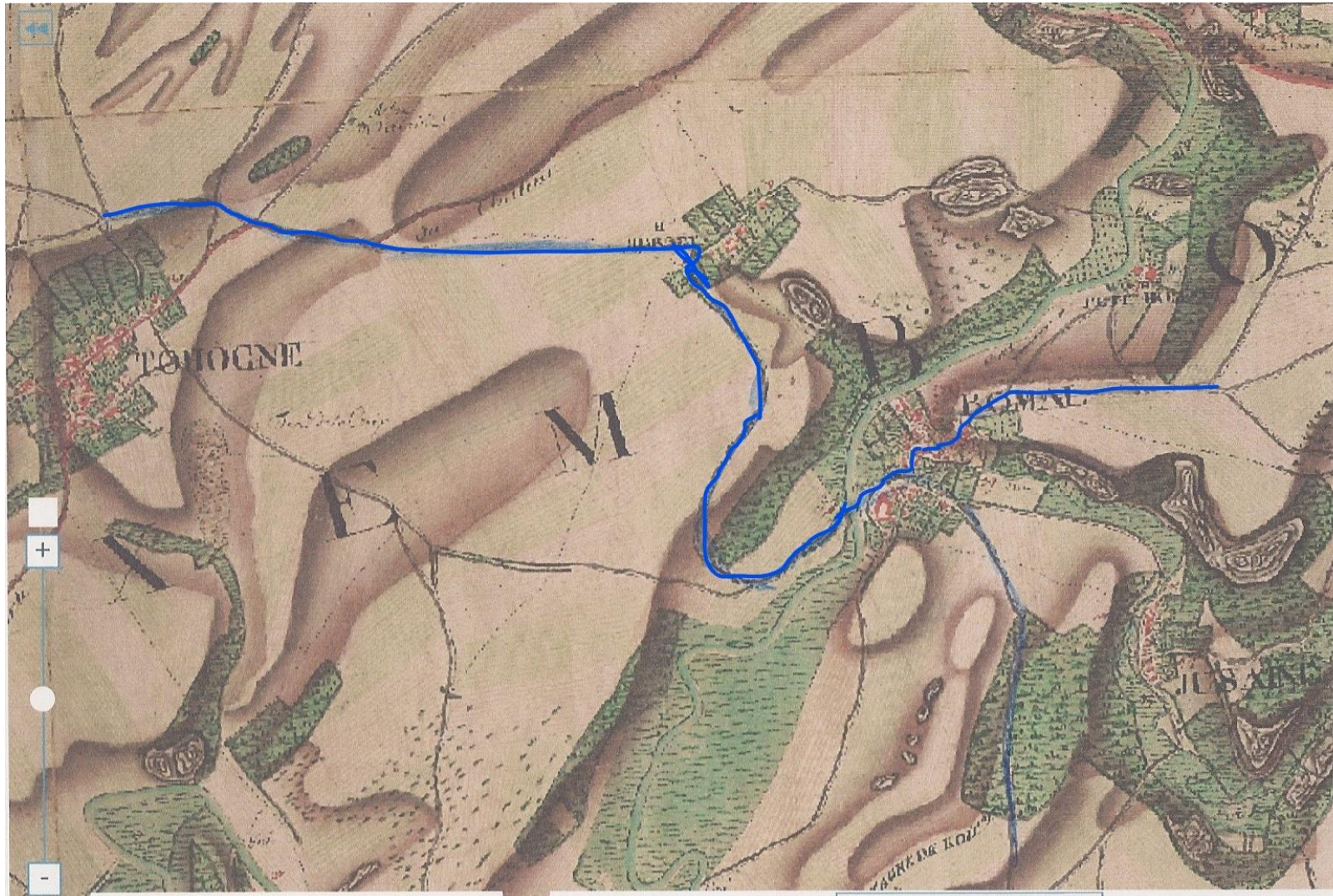
En rouge : via l'ancienne chaussée en passant par petit Ouffet. Ouffet dépendait de Liège.
En orange : en passant par Himbe puis Renal. Himbe dépendait de Stavelot.



De Oneux – Tohogne – vers Herbet



De Tohogne à Herbet puis Bomal



Section: de Oneux vers Bomal

Extrait carte IGN de 1877. Le chemin de fer n'existe que depuis la 2^e moitié du 19^e siècle.
Entourées de rouge, les croix qui jalonnent ce chemin.

