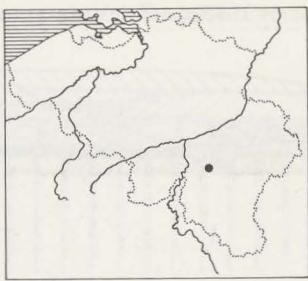


M.-H. CORBIAU



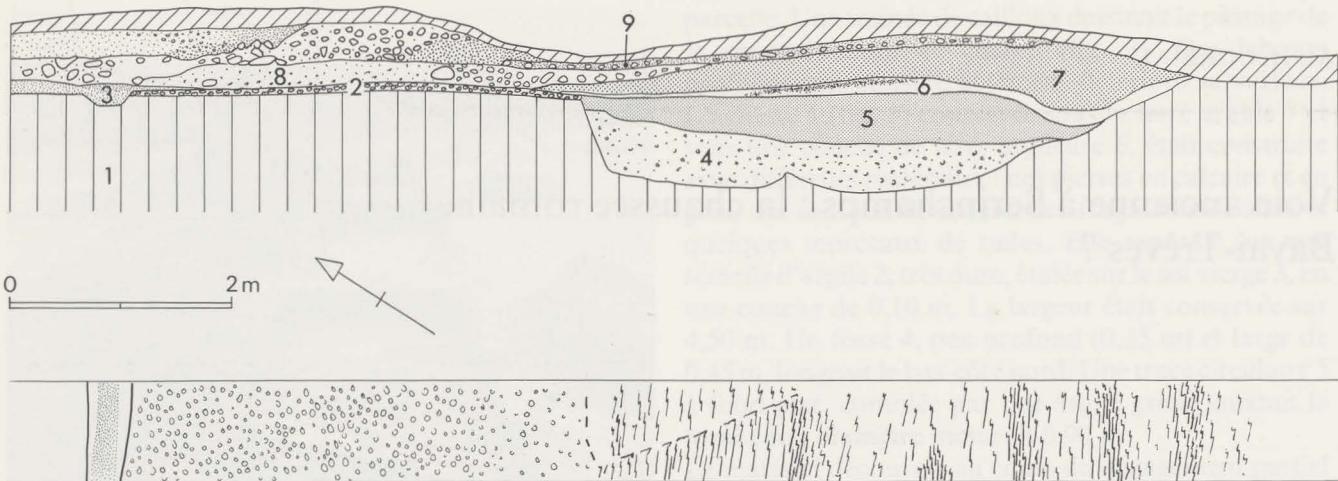
Voie ancienne à Serinchamps : la chaussée romaine Bavai-Trèves ?

L'ancienne commune de Serinchamps, rattachée à l'entité de Ciney, est traversée par une longue crête schisteuse, particulièrement élevée sur laquelle repose

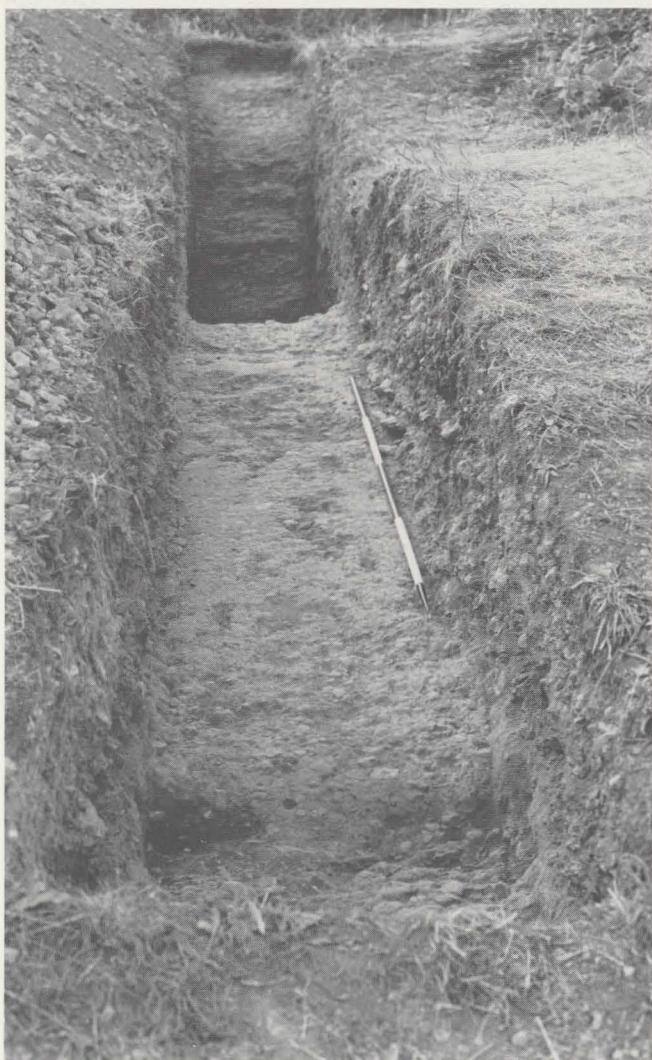
le plateau d'Haversin. Ce plateau qui s'étire suivant l'orientation générale du substrat géologique, du sud-ouest vers le nord-est, est ponctué de petits sommets



1 Carte topographique ; localisation des sondages.



2 Sondage 1. Profil et plan.



3 Sondage 1. Assise de l'ancienne voie.

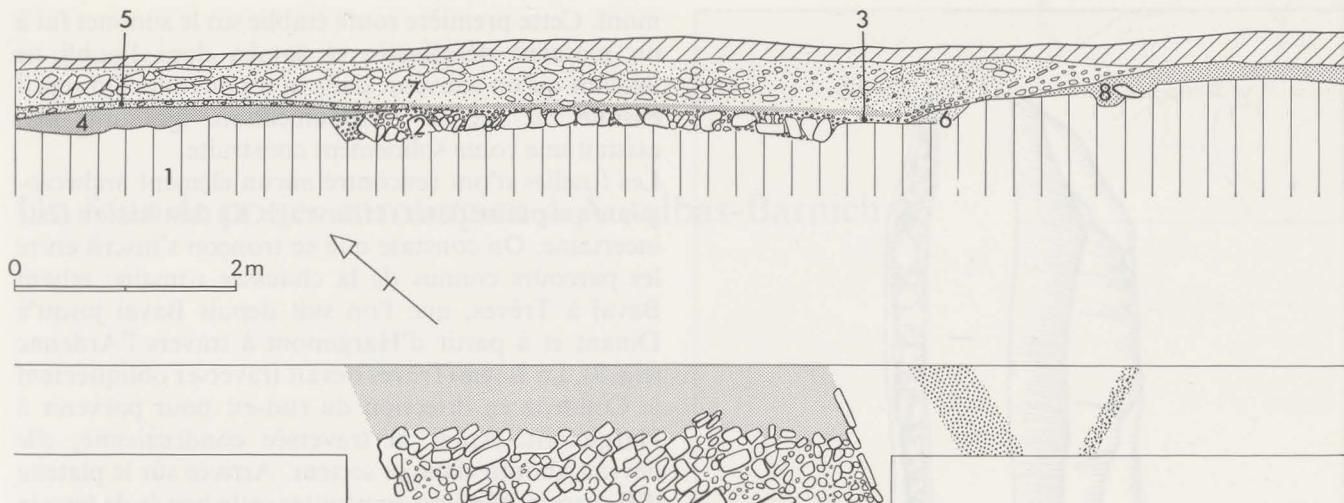
dont certains culminent à 340 m d'altitude ; il débute à l'ouest de Serinchamps, au niveau de Mont-Gauthier et de Chevetogne. Ce sommet domine la dépression centrale de la Famenne.

La route venant de Houyet que l'on nomme à Forzée le *Tige* et le *Tige de Saint Lambert*, court sur le rebord méridional du plateau ; au-delà du carrefour avec la route Rochefort-Ciney, elle se prolonge en ligne directe par un chemin de campagne qui passe dans le bois des *Halleux* en direction de la chapelle Saint-Lambert, puis des *Basses* (fig. 1). A Serinchamps, depuis des générations, les habitants de la commune l'appellent la *Chaussée romaine* ou la *Vie Chaussée*. Les sondages menés au cours de l'été 1984 sur ce tracé ont mis au jour les vestiges d'une ancienne route¹.

Le premier sondage fut effectué dans l'angle formé par la route de Buissonville et le chemin venant des *Halleux*, là où ce dernier bifurque quelque peu vers le nord pour emprunter le pont du chemin de fer (fig. 1 : 1). Les vestiges routiers anciens sont apparus à 0,70 m sous le niveau du sol actuel (fig. 2). Cette voie, conservée sur 4,20 m de largeur, était construite sur le schiste soigneusement raclé 1, formant une surface légèrement bombée, sur 0,10 m de hauteur. Son assise était constituée par une couche de cailloux en calcaire 2, de petit calibre n'excédant pas 0,07 m de longueur, de formes peu régulières et dont la face était polie par l'usure ; ils formaient une croûte homogène très dure, entassés dans le schiste et bordés d'un peu de terre argileuse (fig. 3). Au nord, un fossé à fond plat 3, large

1 Nous adressons nos remerciements à l'Administration communale de Ciney et au Comte Ch. Cornet d'Elzius, Bourgmestre, à l'Administration des Eaux et Forêts et à M. A. Leruth, Ingénieur responsable du cantonnement de Rochefort, au Centre Public d'Aide Sociale de Ciney et à M. H. Charlier, Président, à MM. Bourlon, d'Harcourt et Jouant qui nous ont accordé l'autorisation de fouilles. Nous remercions M. J. Lavis pour son aide précieuse et MM. P. Antoine, Chr. de Barquin, Y. Goffaux, R. Lambert et J.D. Wathelit qui ont réalisé les travaux de terrassement.

2 Identification Fr. Hubert.



4 Sondage 2. Profil et plan.

de 0,20 m et profond de 0,10 m longeait le bord de la voie. Il fut ensuite comblé par une terre argileuse beige. De l'autre côté, au sud, l'extrémité de la route avait été emportée par des travaux qui avaient entaillé le schiste obliquement et régulièrement à une profondeur d'environ 0,75 m dessinant une cuvette de 4 m de large, au fond inégal, remblayée ensuite par un amas de cailloux de schiste et de terre 4, puis par une couche de terre plus foncée et plus fine 5. Abandonnée on ne sait quand, la route fut recouverte de couches de remblais de schiste et de terre 6, 7, 8. Plus tard, on aménagea un nouveau chemin de campagne 9, également avec des cailloux en calcaire, le long de l'ancien tracé.

Quelques mètres plus à l'est, entre la route de Buissonville à Haversin et le chemin de fer (fig. 1 : 2), une seconde coupe fut tracée obliquement par rapport à l'axe du chemin actuel et à la direction de l'ancienne voie (fig. 4). Les vestiges d'une solide route empierre, de 4,05 m de largeur, parfaitement encastrée dans le schiste, se trouvaient à environ 0,60 m de profondeur, sous un remblai de grosses pierres de schiste 7. Le schiste 1 fut creusé à une profondeur de 0,20 m, également suivant un profil bombé d'une hauteur maximale de 0,16 m. Des moellons en calcaire bruts 2, mais choisis en fonction de leur régularité, de dimensions diverses, étaient placés directement sur le schiste, alignés et juxtaposés à certains endroits ; les extrémités étaient bordées par des pierres plus longues et plus volumineuses (fig. 5). Cet assemblage soigné était couvert par un cailloutis très dur 3, également en calcaire, laissant apparaître en certains endroits le sommet usé des pierres. Une mince couche d'argile 4 séparait cette route des remblais de cailloux de schiste déversés ultérieurement.

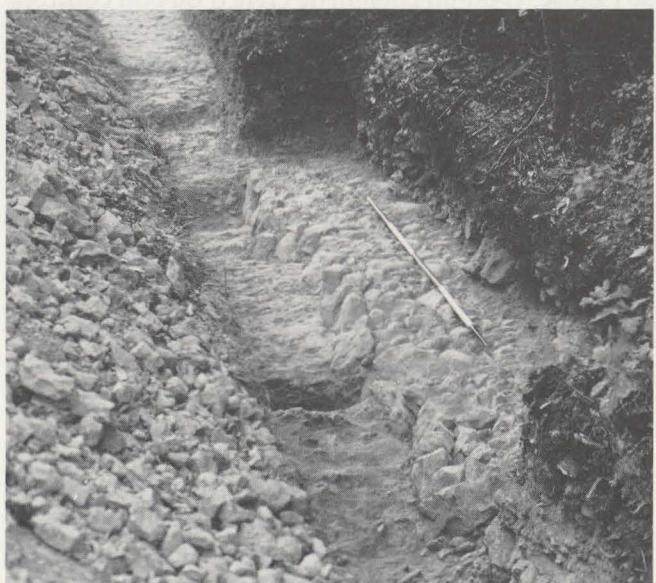
Le chemin d'époque moderne 5, constaté dans la précédente tranchée, était établi tout proche de la voie plus ancienne, la recouvrant sur quelques dizaines de centimètres. Au sud, à 1,75 m du bord de la voie, le schiste 6 était taillé sur une largeur de 0,60 m ; une terre argileuse grise avait recouvert cette entaille. A 1,25 m,

une petite rigole 8 était ménagée dans le schiste, sans relation évidente avec la route.

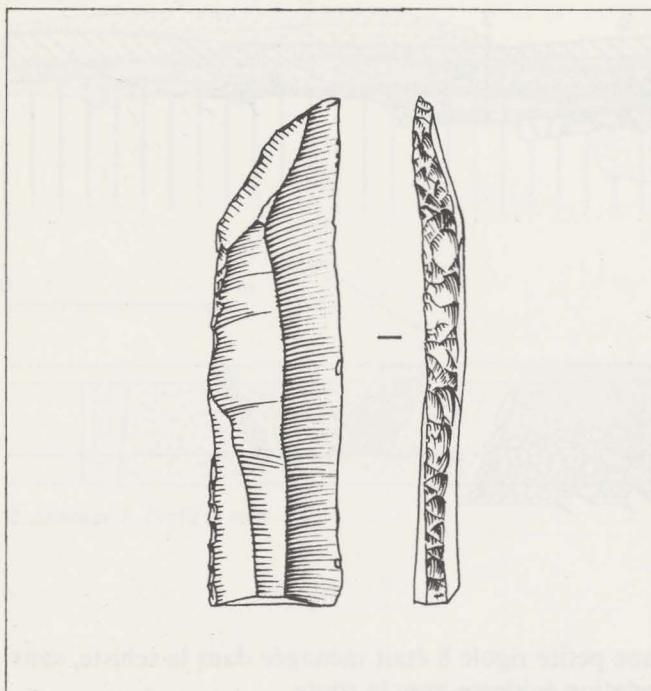
Deux autres tranchées furent ouvertes sur le tracé de ce chemin, vers l'ouest (fig. 1 : 3-4). La tranchée 3 recoupait les abords immédiats de la route actuelle, là où la charrue ramène régulièrement des pierres en grande quantité. Aucune trace de voie ancienne n'était décelable.

Dans le bois des Halleux, la tranchée 4 tracée perpendiculairement au chemin forestier, se prolongeait vers le sud jusqu'au bord d'un ravin. Sous l'humus et sous l'assise du chemin de terre, aucune trace d'un passage antérieur ne se dessinait dans l'épaisse couche de limon brun orange déposé sur la croûte rocheuse du sol vierge.

Une lame de type Châtelperron fut recueillie dans cette couche limoneuse à 0,70 m de profondeur (fig. 6).



5 Sondage 2. Empierrement de l'ancienne voie.



6 Lame de type Châtelperron. Ech. 1/1.

L'extrémité de l'artefact présente une cassure par flexion, dont la patine est plus fraîche que celle de l'ensemble qui est luisante et pénètre toute la masse. Le silex à grain fin pourrait être du type d'Obourg, mais dénaturé par un sol de forêt jusqu'à y perdre la couleur gris perle. Cet objet est le témoin d'un passage au Paléolithique supérieur².

Les vestiges routiers mis au jour en 1984 appartiennent à une voie ancienne, réalisée avec soin et efficacité. Les matériaux en calcaire employés pour la construction ne se trouvaient pas sur place et ont dû être amenés d'une carrière voisine, éloignée de plusieurs km. L'assemblage des pierres a résisté aux intempéries, au temps et à un trafic long et assez soutenu comme le révèle l'usure de l'assise. C'est un chemin de crête d'où l'on contrôle bien la région, particulièrement vers le sud : on y voit le massif ardennais qui prend naissance au sud d'Hargimont.

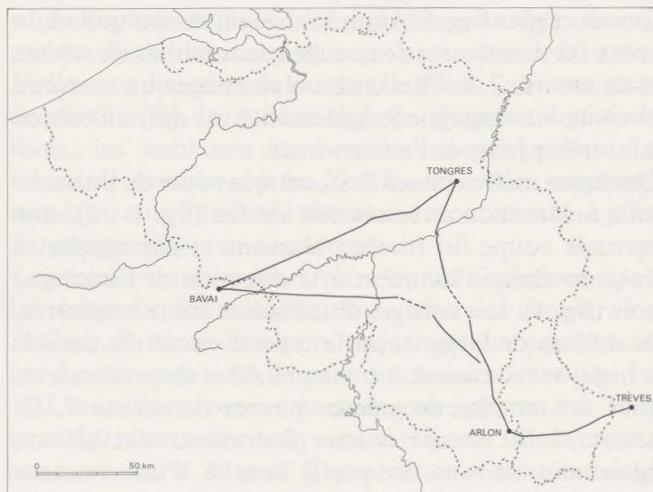
2 Identification Fr. Hubert.

mont. Cette première route établie sur le sommet fut à un moment désaffectée et tomba dans l'oubli ne laissant qu'un souvenir dans la toponymie. On reprit ensuite cet axe de communication, ignorant qu'il existait une route solidement construite.

Les fouilles n'ont rencontré aucun élément archéologique qui puisse dater cet ouvrage. La destination reste incertaine. On constate que ce tronçon s'inscrit entre les parcours connus de la chaussée romaine reliant Bavai à Trèves, que l'on suit depuis Bavai jusqu'à Dinant et à partir d'Hargimont à travers l'Ardenne (fig. 7). La Bavai-Trèves devait traverser obliquement le Condroz en direction du sud-est pour parvenir à Hargimont. Après la traversée condruzienne, elle devrait aboutir dans ce secteur. Arrivée sur le plateau d'Haversin, elle a pu emprunter cette bande de terrain surélevé où le schiste affleurant pouvait constituer une base solide, afin d'éviter les dénivellations trop accentuées et les zones des fonds marécageux de la Famenne.

BIBLIOGRAPHIE

CORBIAU M.-H. 1985 : La chaussée romaine Bavai-Trèves : itinéraire entre Dinant et Nassogne, *Les Etudes Classiques* 53, 69-78.



7 Les chaussées romaines Bavai-Trèves, Tongres-Arlon-Trèves et Bavai-Tongres.