

M.-H. CORBIAU

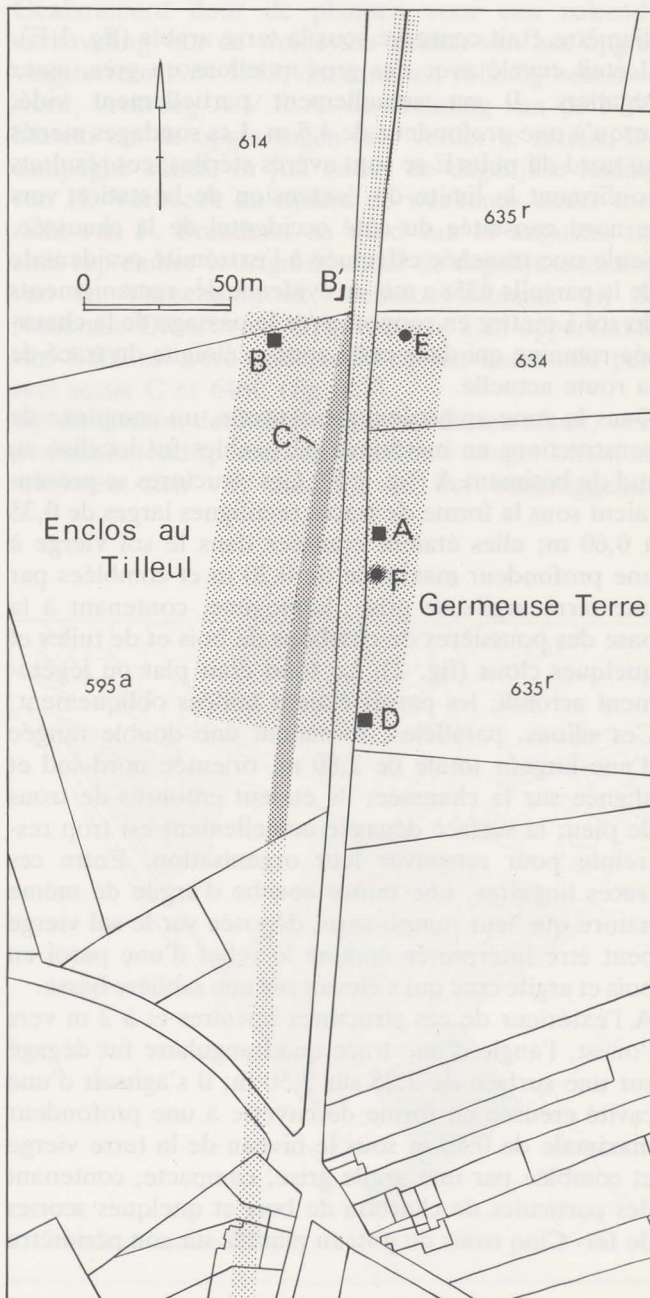
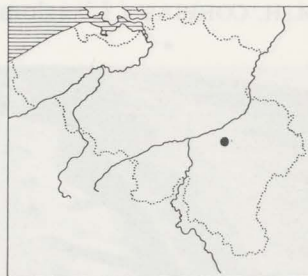
L'agglomération routière romaine de Strée (com. de Modave)

Une troisième courte campagne de fouilles consacrée à l'étude de la station routière fut menée en 1985, tributaire comme les précédentes, de la vocation agricole des terrains examinés. La bourgade romaine s'est implantée sur un site vierge, en contrebas d'un plateau ondulé, sur un versant exposé au nord. L'agglomération est construite en bordure de la chaussée romaine Arlon-Tongres, sur le sommet d'une ondulation dominante à l'est et à l'ouest des fonds régulièrement inondés. Trois habitations découvertes jusqu'à ce jour, sont alignées sur la route antique. Ces bâtiments ont été fortement endommagés. Néanmoins, l'infrastructure des constructions est conservée et fournit des renseignements sur l'organisation de l'habitat et de la vie de la communauté humaine qui s'est installée sur ce site en relation étroite avec le passage routier.

Les travaux ont été poursuivis de part et d'autre de la chaussée romaine, dans les secteurs septentrionaux et centraux de l'agglomération¹ (fig. 1). Au nord-est et en contrebas de la construction B, une canalisation d'évacuation desservant cette habitation fut mise au jour dans la parcelle 614 (fig. 1:B'). Le canal orienté d'est en ouest était creusé dans le sol vierge à une profondeur de 0,20/0,40 m; le fond était recouvert de larges dalles rectangulaires en grès local violacé, posées à plat. Arrivé au niveau de la voie antique, cet aménagement formait un coude et longeait ensuite le bord de la route. Hors d'usage, le conduit fut rempli par des débris de construction parmi lesquels ont été recueillis trois monnaies en bronze du II^e siècle, frappées à l'effigie des empereurs Hadrien, Antonin et Marc-Aurèle ainsi que quelques fragments de poteries². La propriété du bâtiment B devait se trouver à la lisière septentrionale de la bourgade; au cours de l'exploration de la partie méridionale de la parcelle 614, aucun vestige archéologique n'a été mis au jour. De l'autre côté de la voie et à 15 m à peine de celle-ci, dans la parcelle 634, un puits circulaire de 0,95 m de

1 Nous adressons nos remerciements au Baron Y. de Moffart, à MM. J. Delloy et J. Charlier qui nous ont accordé l'autorisation de fouilles.

2 Nous remercions Mme J. Lallemand, du Cabinet des Médailles, qui a assuré l'identification des monnaies.



1 Localisation des vestiges et de la chaussée Arlon-Tongres.



2 Le complexe de constructions F.

diamètre était conservé sous la terre arable (fig. 1:E). Il était cuvelé avec des gros moellons en grès, assez réguliers. Il est actuellement partiellement vidé, jusqu'à une profondeur de 4,5 m. Les sondages menés au nord du puits E se sont avérés stériles; ces résultats confirment la limite de l'extension de la station vers le nord constatée du côté occidental de la chaussée. Seule une tranchée effectuée à l'extrémité occidentale de la parcelle 635r a mis en évidence des remaniements du sol à mettre en rapport avec le passage de la chaussée romaine qui dans cette zone, s'éloigne du tracé de la route actuelle.

Dans la zone archéologique centrale, un complexe de constructions en matériaux périssables fut localisé au sud du bâtiment A (fig. 1:F). Ces structures se présentaient sous la forme de traces rectilignes larges de 0,35 à 0,60 m; elles étaient creusées dans le sol vierge à une profondeur maximale de 0,20 m et comblées par une terre argileuse grise, homogène, contenant à la base des poussières de charbons de bois et de tuiles et quelques clous (fig. 2). Le fond était plat ou légèrement arrondi; les parois étaient taillées obliquement. Ces sillons, parallèles, formaient une double rangée d'une largeur totale de 2,80 m, orientée nord-sud et alignée sur la chaussée; ils étaient entourés de trous de pieu; la surface dégagée actuellement est trop restreinte pour retrouver leur organisation. Entre ces traces linéaires, une mince couche d'argile de même nature que leur remplissage, déposée sur le sol vierge peut être interprétée comme le relief d'une paroi en bois et argile crue qui s'élevait sur une sablière basse.

A l'extérieur de ces structures linéaires et à 2 m vers l'ouest, l'angle d'une trace quadrangulaire fut dégagé sur une surface de 2,25 sur 2,50 m; il s'agissait d'une cavité creusée en forme de cuvette à une profondeur maximale de 0,50 m sous le niveau de la terre vierge et comblée par une argile grise, compacte, contenant des particules de charbon de bois et quelques scories de fer. Cinq trous de poteau plantés sur son périmètre

lui étaient associés. Ces vestiges pourraient appartenir à des locaux agricoles ou à des petits ateliers. L'extrémité du sondage a recoupé un second puits également situé à une quinzaine de mètres de la voie antique. La partie supérieure était démantelée. L'orifice, de section irrégulière, mesure 1,10 m sur 0,90 m. Le cuvelage édifié avec des moellons en grès, présentait un profil en encorbellement.

Les bas-côtés de la chaussée romaine ont été observés à l'extrémité des parcelles 614 et 635r; les fouilles précédentes avaient déjà démontré que le parcours de la voie contemporaine qui a conservé le nom de *Chaussée des Romains*, ne se superposait pas exactement au tracé antique.

On peut désormais mieux cerner le périmètre de l'agglomération. L'extrémité de l'extension septentrionale a été repérée. Dans le secteur méridional, on n'a plus retrouvé de trace d'occupation antique lors de travaux effectués au sud de la maison D. La superficie occupée par la station s'étend sur une longueur estimée à 145 m, répartie de part et d'autre de la chaussée romaine, axe principal auquel est subordonnée l'architecture du site. Deux modes de construction destinés à des affectations distinctes se côtoient. Les bâtiments en pierre sont réservés aux habitations, tout au moins à leurs infrastructures. Les puits ont également un parement en pierre. Les constructeurs ont employé le calcaire, le grès et dans certains cas le schiste, qui sont des matériaux locaux disponibles dans des carrières proches. Les constructions édifiées en matériaux périssables doivent plutôt être associées à la vie professionnelle de la station. On ne retrouve pratiquement pas de fragments de tuiles à l'emplacement de ces aménagements secondaires tandis qu'elles constituaient la couverture des maisons. L'approvisionnement en eau était assuré par des puits creusés à distance égale de la chaussée.

A ce stade de la fouille, on comprend encore mal la destinée de cette agglomération routière installée si près du vicus d'Amay. A peine 6 km séparent Strée du vicus; de plus, sur cette distance, d'autres sites d'habitats romains jouxtent la chaussée. L'identification avec un relais postal est des plus délicate; son éventuelle vocation administrative doit rester une hypothèse. La fonction est d'autant plus difficile à définir que l'on ne peut s'appuyer sur des sources antiques car la chaussée Arlon-Tongres dont l'existence dès le 1^{er} siècle n'est plus à remettre en question, ne figure pas sur les documents routiers antiques qui nous sont parvenus. La localisation intermédiaire entre une zone rurale et une liaison routière prédestinait la bourgade à développer des échanges commerciaux. La campagne condruzienne est une riche terre agricole, intensément occupée et régulièrement exploitée durant l'époque romaine. La présence des bâtiments annexes laisse supposer l'exercice d'activités artisanales et agricoles peut-être à échelle réduite.