

BB 1008

ARCHAEOLOGIA BELGICA

33

LES ROUTES ROMAINES DE LA BELGIQUE

par

Joseph MERTENS

*attaché aux Services des fouilles de l'Etat,
chargé de cours à l'Université de Louvain.*

BRUXELLES, 1957

ES DE L'ETAT
Bruxelles

Extrait de la revue INDUSTRIE n° 10 d'octobre 1955

Z5

ARCHAEOLOGIA BELGICA

33

LES ROUTES ROMAINES DE LA BELGIQUE

par

Joseph MERTENS

*attaché aux Services des fouilles de l'Etat,
chargé de cours à l'Université de Louvain.*

BRUXELLES, 1957

Extrait de la revue INDUSTRIE n° 10 d'octobre 1955



AVANT-PROPOS

EN octobre 1955, Industrie consacrait un numéro spécial aux routes de Belgique. Aux grandes synthèses évoquant tous les problèmes que la voie pose chaque jour à une civilisation dont la caractéristique essentielle est peut-être de circuler, nous avons voulu joindre une étude d'histoire économique, comme il est de tradition dans notre revue. Et quand on veut évoquer le passé de la route, ne pense-t-on pas d'abord au prodigieux réseau où Rome enserra son Empire de l'Ecosse aux confins de la Perse, de l'Atlantique à la Mer Noire ?

Je demandai donc à Joseph Mertens de nous confier une étude sur les routes romaines de la Belgique. Ses fouilles menées avec une impeccable rigueur, ses belles études théoriques, lui avaient assuré la maîtrise d'un sujet auquel il consacrera un jour ce grand livre que, déjà, nous attendons impatiemment.

L'étude, sitôt parue, connut en Belgique et à l'étranger un succès unanime et immédiat. En moins d'un mois, nos stocks étaient complètement épuisés...

Nous décidâmes alors, en collaboration avec le Service des Fouilles de l'Etat, de la rééditer rapidement en y ajoutant quelques compléments qui font écho aux recherches les plus récentes.

C'est cette réédition que je suis heureux de présenter aujourd'hui au public. Qu'il veuille bien y voir un témoignage nouveau de l'esprit d'estime mutuelle et de collaboration qui anime si souvent les rapports de l'industrie et de la science.

GEORGES VAN DEN ABELEN,
directeur d'« Industrie ».



Vue du nœud routier de Bavai (photo Service de Photogrammétrie)

1 : Bavai-Tongres ; 2 : Bavai-Tournai ; 3 : Bavai-Dinant ; 4 : Bavai-Asse ; 5 : Bavai-Blicquy ; A : Bavai-Vermand ; B : Bavai-Reims.

LES ROUTES ROMAINES DE LA BELGIQUE

*Les soldats de César ont construit cette route,
Qui persiste sur le sol âpre et caillouteux ;
Cet éboulis, là-haut, fut leur fort ; ce sont eux
Qui donnèrent son nom au village sans doute.*

.....
*Aujourd'hui les froments, les avoines, les seigles
Rentrent par ce chemin sur de grands chars branlants ;
Vaches, chèvres, brebis défilent à pas lents
Sur la route romaine où passèrent les aigles.*

René PRESLEFONT (1913).

LES chaussées construites par les ingénieurs romains ne frappent pas notre imagination comme le feraient les restes d'une enceinte urbaine, de thermes ou de tumuli majestueux ; quand on considère cependant leur dispersion et l'influence qu'elles ont exercée, on peut leur accorder la première place parmi les documents que l'Antiquité nous a laissés ; elles appartiennent au réseau dont Rome a couvert le monde ancien ; durant des siècles, elles sont restées les seules voies de communication du continent et plusieurs forment encore la base de nos routes actuelles ⁽¹⁾.

Le tracé des routes est en rapport direct avec l'importance économique ou stratégique d'une région et leur étude permet de mieux saisir le développement d'un pays. Dans cette courte notice, nous essayerons de préciser quelques données générales sur le réseau des grandes voies de communication dont les ingénieurs romains ont couvert le territoire de la Belgique actuelle ; nous les compléterons par quelques détails sur leur technique de construction routière. Ces divers éléments seront repris en détail dans l'ouvrage sur les routes romaines en Belgique, que nous préparons en ce moment.

FONCTION DES ROUTES ROMAINES

Avant la conquête romaine, le territoire des Belges était certainement sillonné de nombreux chemins et sentiers. Mais nous ne croyons pas qu'il y ait eu à proprement parler de grandes voies directes. César, quoiqu'il ait pu déplacer ses légions avec une rapidité surprenante, prétend qu'il n'y avait pas de routes chez les Belges ; ils évitaient ainsi, dit-il, d'être amollis par les excès de la civilisation méridionale (César, *De bello gallico*, I, 1, 3).

(1) T. CODRINGTON, *Roman Roads in Britain*, 1918, introduction.

Aussi, le premier travail après la conquête consista-t-il à améliorer les voies de communication existantes et surtout à en créer de nouvelles — comme actuellement, après la bataille, on répare les lignes de chemin de fer ou les autostrades ; l'importance de ces nouvelles chaussées s'accroît à mesure que la conquête se poursuit et ce fut surtout en Gaule Belgique qu'elles allaient jouer un rôle de premier rang, nos régions étant bientôt devenues zone de front et base de départ pour la conquête de l'Angleterre.

*

Les routes romaines de nos contrées avaient surtout au début une importance militaire ; mais plus tard elles jouèrent également un rôle économique, culturel et administratif.

Située dans l'angle septentrional de l'Empire romain continental, entre le Rhin, — voie naturelle, — et la mer du Nord, la Belgique sera une zone frontière, un pays de transit militaire, une base *stratégique* non seulement lors des conquêtes ultérieures mais également au cours des nombreuses attaques perpétrées par les peuplades vivant au delà des frontières impériales.

On peut dès lors affirmer sans crainte que, dans notre pays, *toutes les grandes routes répondaient à des besoins stratégiques*. Le but principal du réseau était d'établir un contact permanent entre le Rhin et la mer du Nord, en constituant ainsi une liaison directe derrière le front, — le *limes*, — proprement dit ; il s'agissait d'assurer non seulement les communications entre les différents postes du *limes* mais aussi leur approvisionnement régulier.

A l'intérêt stratégique des routes se superpose, — surtout après le premier stade de la conquête et de l'occupation, — l'importance *économique* : les routes permettent l'acheminement des produits agricoles et industriels des régions qu'elles traversent, tout en favorisant dans ces mêmes contrées le commerce avec des centres situés en d'autres endroits de l'Empire ; il suffit d'examiner les objets que l'on trouve chez nous au cours de chaque fouille d'un site romain, pour comprendre immédiatement l'importance des échanges commerciaux que les routes avaient permis : céramique en terre sigillée du midi, du centre et de l'est de la Gaule, verreries de Cologne, terres-cuites des pays rhénans et de l'Auvergne, huile et vins d'Espagne, bronzes de la vallée du Rhône et de l'Italie ⁽²⁾. La domination romaine est caractérisée chez nous par un commerce intense, une importation massive d'objets manufacturés ; notre industrie locale, de son côté, déjà importante avant la conquête, exporte en quantités : bronzes et fibules de l'Entre-Sambre-et-Meuse sont acheminés vers

(2) M. P. CHARLESWORTH, *Les routes et le trafic commercial dans l'Empire romain*, 1938, pp. 183-207.

les pays rhénans ou plus loin encore. L'agriculture, favorisée par la présence d'importants corps d'armée sur le Rhin, connaît, jusqu'à la fin du troisième siècle, un véritable « boom ».

Par la route aussi, l'*administration* romaine régentait le pays, dépêchant ses ordres, ses agents, ses fonctionnaires. C'est la poste impériale, le *cursus publicus* ⁽³⁾, qui est le principal usager du réseau, employant dans ses services un personnel abondant et varié ; échelonnée le long des routes, cette population de fonctionnaires y fait naître bourgades et relais, vrais centres colonisateurs.

Mais le rôle le plus durable, le plus important des routes fut certainement *culturel*. A ce sujet, nous ne pouvons mieux faire que de reprendre les paroles d'Albert Grenier : « *La route, c'est la voie ouverte, non seulement aux marchandises qui cheminent de province en province, non seulement aux hommes qui prennent contact les uns avec les autres et par ce contact affinent la civilisation ; c'est surtout la voie ouverte à l'idée qui, partie du centre de l'Empire et des rives de la mer latine, atteint les terres les plus lointaines du continent européen et s'y diffuse* » ⁽⁴⁾.

A pas égal marchent sur la route les légions de Rome, et sa civilisation.

LA POLITIQUE DE CENTRALISATION ROUTIERE

« Rien ne semble mieux concrétiser la mission impériale de Rome dans le monde antique et en particulier la politique routière sur laquelle elle s'appuyait, que ce « milliaire d'or », point de départ symbolique de toutes les grandes voies de l'Empire, érigé au Forum de la capitale par Octave-Auguste, le souverain qui créait en même temps le premier service de courriers officiels sur les routes d'Etat. Ces deux initiatives impériales traduisaient un état d'esprit, un principe même que, depuis ses humbles origines, la civilisation latine manifestait en toute occasion : la route appartient à l'arsenal de la guerre, elle est un instrument fondamental de domination. » ⁽⁵⁾

Domination militaire, domination culturelle, domination administrative ; c'est par une guerre de routes que l'Empire établit ces dominations ; le centralisme romain se manifeste dans la politique routière : Rome, pivot de l'Empire, était reliée par route à toutes les capitales des provinces ; à leur tour, celles-ci communiquaient directement avec les chefs-lieux des *pagi*.

⁽³⁾ H. G. PFLAUM, *Essai sur le Cursus Publicus sous le Haut-Empire*, Mém. Ac. Inscr. Belles-Lettres, XIV, Paris 1948.

⁽⁴⁾ A. GRENIER, *Les voies romaines en Gaule*, Mém. d'archéol. et d'hist., 53 (1936), pp. 5-6.

⁽⁵⁾ P. SALAMA, *Les voies romaines de l'Afrique du Nord*, Alger, 1951, p. 30.

En Gaule, Lyon fut le premier centre relié directement à Rome ; de là partait la route la plus importante pour la Gaule Belgique, faisant communiquer Lyon à la côte atlantique par Reims, Amiens et Boulogne. Reims est le second centre, relié à son tour à d'autres chefs-lieux par une série de voies. Pour nos régions, le centre routier, la véritable plaque tournante, est Bavai, *Bagacum*, capitale des Nerviens ; par cette ville passait la chaussée mettant le Rhin-Cologne en communication directe avec l'Atlantique-Boulogne ; c'est l'épine dorsale du réseau routier de la Gaule septentrionale.

A Bavai, un monument ancien célébrait les sept voies partant de la ville vers les cités voisines ; c'étaient, disait-on au moyen âge, les sept « Chaussées Brunehaut » : elles communiquent avec les principaux centres romains de nos régions : avec Trèves par Arlon, avec Cologne par Tongres, avec Cassel par Tournai, avec Reims et Amiens ensuite ; les deux dernières partent vers le nord, une en direction des Flandres, l'autre vers Utrecht, par Asse et Rumst. Cette étoile routière est le résultat d'une impressionnante volonté centralisatrice ; elle constitue la trame du réseau routier de la Belgique romaine.

COMMENT ON ETUDIE LES ROUTES ROMAINES

Avant de donner une description plus détaillée de ce réseau, nous croyons utile de fournir quelques précisions

1° sur le concept chaussée romaine, tel que nous l'entendons dans cette notice ;

2° sur la méthode employée dans la recherche des routes romaines et sur les sources antiques et modernes.

1°) *Les agronomes latins divisaient les routes en trois catégories :*

les voies publiques, construites et entretenues par l'Etat ;

les voies vicinales, reliant une voie publique à une bourgade plus importante, un *vicus*, à un chef-lieu de *pagus* ou plusieurs *pagi* entre eux ; leur construction et leur entretien incombent aux provinces ou *pagi* ;

les voies privées, enfin, relient un domaine à une voie publique ou vicinale ; souvent elles forment aussi la limite entre plusieurs domaines ; leur réseau se retrouve parfois dans notre cadastre actuel ⁽⁶⁾.

(6) Il ne nous est malheureusement pas possible d'approfondir dans cette notice cet intéressant problème, dont nous avons entrepris l'étude à l'aide de cartes à grande échelle et de photos aériennes ; signalons seulement que l'on retrouve chez nous la trace d'une centuriation antique en Hesbaye, dans les environs de Tongres, en Condroz et aux environs de Gembloux.

De ces trois catégories de routes, seules les deux premières nous intéressent ici, c'est-à-dire les voies tracées et construites par les pouvoirs publics : Etat ou province.

2^o) *Méthode et sources.*

Pour retracer les routes romaines, nous avons à notre disposition une série de sources anciennes soit littéraires, soit épigraphiques. Notons, parmi les premières, l'*Itinéraire Antonin*, qui mentionne entre autres la route Bavai-Boulogne par Théroouanne, Cassel, Wervik, Tournai, Escaupont ; la route Théroouanne, Arras, Tournai ; la route Cassel, Arras, Cambrai, Bavai, Tongres, Cologne ; et la route Reims-Trèves par Arlon ⁽⁷⁾. La *table de Peutinger* (fig. 1), copie médiévale d'une carte antique, donne plusieurs routes anciennes : Nimègue-Tongres, par la rive gauche de la Meuse, Tongres-Cologne, Boulogne-Tournai-Bavai-Tongres, Reims-Cologne à travers nos Ardennes ⁽⁸⁾. Quelques renseignements moins importants sont fournis par le géographe Claude Ptolémée, par certaines vies de saints relatant une translation de reliques ou les pérégrinations des premiers missionnaires ; le patronat des paroisses peut également livrer des indications : on peut constater ainsi que plusieurs paroisses ayant comme patron saint Martin se trouvent le long des routes romaines.

Les bornes milliaires et les itinéraires constituent les sources épigraphiques ; elles sont rares en Belgique. L'itinéraire de Tongres (fig. 2), une colonne octogonale en pierre noire ⁽⁹⁾, porte l'indication de routes vers Cassel-Bavai, Reims-Amiens, Bonn-Worms. Une seule borne milliaire a été retrouvée en Belgique : celle de Buzenol, dressée en 44, sous l'empereur Claude, le long de la route Reims-Arlon, probablement près d'Etalle ⁽¹⁰⁾.

Si ces divers documents prouvent l'existence d'une route, ils ne nous fournissent cependant pas son tracé exact. Pour retrouver celui-ci, nous devons procéder autrement.

Le premier travail se fait sur des cartes générales à grande échelle ; on repère directement des tracés rectilignes reliant deux villes anciennes ou partant d'une ville et se perdant sans raison apparente.

On peut suivre ainsi, dans le nord de la France par exemple, — même sur une carte Michelin, — les voies Arras - environs de Calais, Amiens - Saint-Quentin, Amiens-Soissons, Bavai-environs de Saint-

(7) A. GRENIER, *Manuel d'Archéologie gallo-romaine. Les routes*, pp. 133-138 ; H. VAN DE WEERD, *Inleiding tot de Gallo-Romeinse Archæologie*, pp. 11-13.

(8) A. GRENIER, *o.c.*, pp. 123-133 et H. VAN DE WEERD, *o.c.*, pp. 13-15.

(9) A. DE LOË, *Belgique ancienne*, III, pp. 51-54.

(10) *Ibid.*, p. 51. Nous ne prenons pas en considération ici l'itinéraire en terre cuite trouvé récemment à Macquenoise (Hainaut) et dont l'ancienneté est fort discutée : cfr J. VANNERUS, dans *Bull. Acad. Belg.*, 1951, pp. 458-498 et P. LEBEL, dans *Rev. Arch. de l'Est*, 1952, pp. 43 et ss.

constitue la limite entre deux territoires : les plans cadastraux donnent des indications intéressantes car ils nous indiquent les chemins ne coupant pas la disposition parcellaire, preuve de leur ancienneté.

Tout au long de son parcours, une route ancienne présente parfois des aspects inattendus ; mais un tracé retrouvant chaque fois la ligne droite est la meilleure indication de son authenticité.

Il nous faut aussi noter tous les restes d'occupations anciennes, les trouvailles, les fouilles effectuées, c'est-à-dire faire la carte archéologique de la région examinée : villas romaines, nécropoles romaines et mérovingiennes, tumuli, etc. ⁽¹¹⁾

Actuellement, l'étude des voies antiques est grandement facilitée par l'emploi de la photographie aérienne ⁽¹²⁾ qui indique non seulement les traces visibles de la route encore existante, et la division parcellaire, mais montre aussi des traces uniquement repérables de haut, soit par la décoloration du sol (végétation plus claire là où le sous-sol est rocailleux — route, mur — ou plus foncée, où les plantes ont suffisamment d'humidité (ancien fossé, puits), soit par le relief (photos prises à lumière rasante et révélant ainsi, par les ombres, les moindres dénivellations). En plusieurs endroits, nous avons eu la chance de retrouver ainsi l'ancienne route, actuellement tout à fait disparue.

Les figures 3 et 4 montrent respectivement un tronçon de la Tongres-Tirlemont (n° 9) et de la Bavai-Trèves (n° 3), indiqué par la subdivision parcellaire ; fig. 5 : tronçon de la Tongres-Arlon (n° 7), avec indication du tracé se détachant en plus clair ; sous le même aspect se présentent la Bavai-Trèves (fig. 6) et la Bavai-Velzeke (fig. 7-8).

⁽¹¹⁾ Sans oublier de parcourir les ouvrages traitant des routes antiques en Belgique : C. VAN DESSEL, *Topographie des voies romaines de la Belgique*, 1877 ; VAN DER RIT, *Les grandes chaussées de l'empire romain créées en Belgique*, 1852 ; V. GAUCHEZ, *Topographie des voies romaines de la Belgique*, 1882 ; J. BREUER, *Le strade romane nel Belgio*, 1938 ; bibl. dans VAN DE WEERD, o.c., pp. 38-40.

⁽¹²⁾ L'emploi de photos aériennes est devenu courant dans plusieurs domaines ; au point de vue archéologique, ce sont surtout les Anglais, avec Crawford, qui ont employé et adapté cette nouvelle technique, grâce en partie au sol calcaire particulièrement révélateur ; depuis la guerre, la photographie aérienne se pratique couramment dans tous les pays. Contrairement à ce qu'on pense généralement, la Belgique n'est pas en retard en ce qui concerne cette méthode moderne : plusieurs années déjà avant la guerre, dès 1931 Monsieur Breuer, Directeur du Service des Fouilles de l'Etat, fit photographier plusieurs sites archéologiques en employant la photographie aérienne pour examiner divers problèmes, tels celui du limes belge et celui des routes romaines. Actuellement, une étroite collaboration existe entre le Service des Fouilles et les services spécialisés en photographie aérienne, en premier lieu le Service de Photogrammétrie du ministère des Travaux Publics. Je saisis cette occasion pour remercier M. Cattelain, Directeur de ce Service qui, à notre demande et d'après nos indications, a bien voulu survoler et photographier des centaines de kilomètres de routes romaines en Belgique.



Fig. 3. — *La chaussée Tongres-Tirlemont (n° 9) près de Tongres*
(photo Service de Photogrammétrie, publiée avec l'autorisation du Ministère D.N.)



Fig. 4. — *Route Bavai-Trèves (n° 3), près de Bavai.*
(photo Service de Photogrammétrie, Min. Trav. Publics)



Fig. 5. — La route Arlon-Tongres (n° 7), près de Clavier
(photo publiée avec l'autorisation du Min. D.N.)

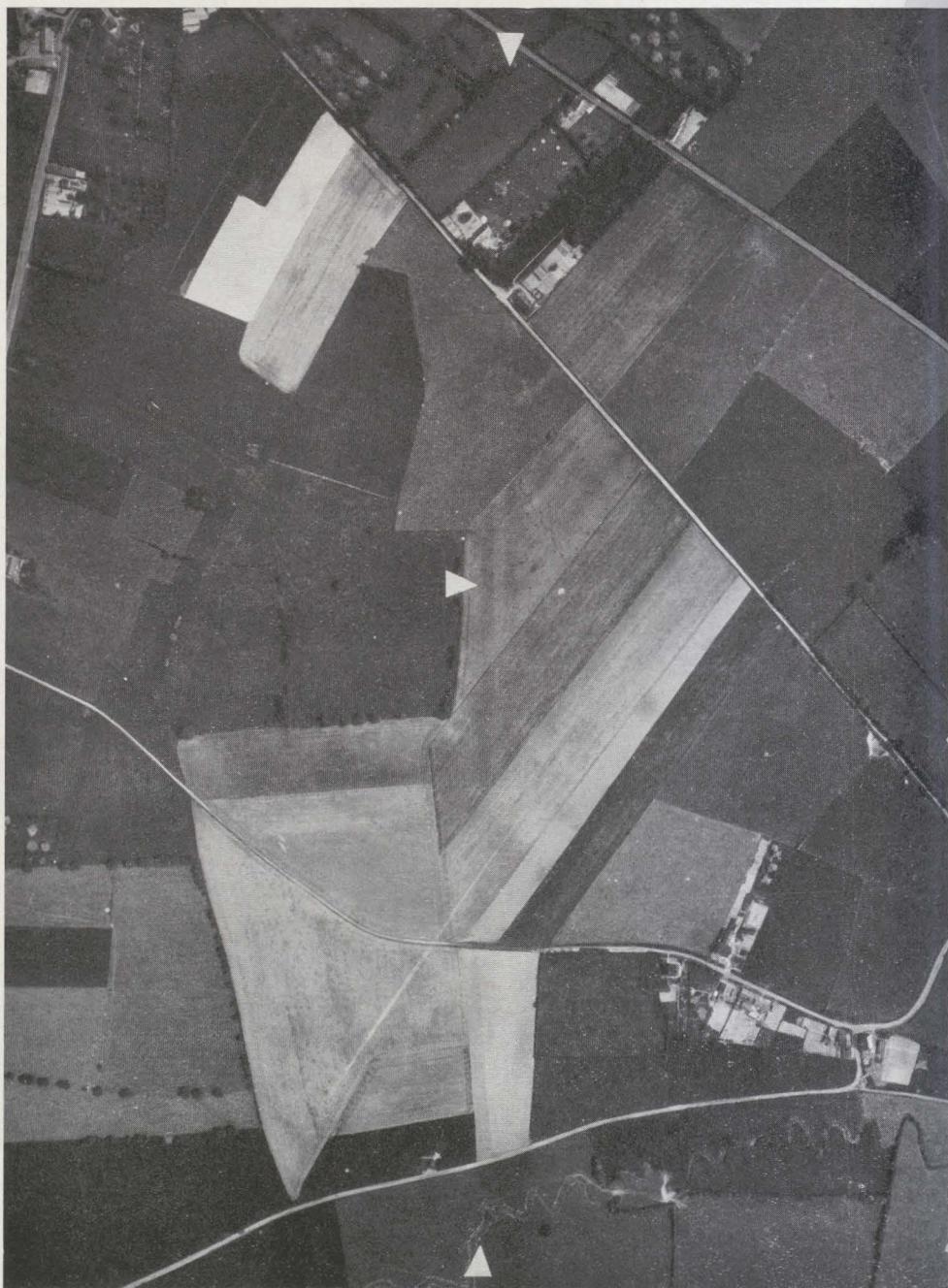


Fig. 6. — *La route Bavai-Trèves (n° 3), près de Maubeuge*
(photo Service de Photogrammétrie, Min. Trav. Publ.)



Fig. 7. — La route Bavai-Velzeke (n° 6), au nord de Blicquy
(photo Service de Photogrammétrie, publiée avec l'autorisation du Min. D.N.)



Fig. 8. — La route Bavai-Velzeke (n° 6), au sud de Velzeke
(photo Service de Photogrammétrie, publiée avec l'autorisation du Min. D.N.)

Après ces diverses recherches préliminaires, l'étude de la voirie doit être complétée par l'examen sur place.

*

Tous ces renseignements anciens et modernes une fois récoltés, que savons-nous du réseau routier romain en Belgique ? Un coup d'œil à la carte ci-jointe apportera immédiatement la réponse.

Nous la commenterons en fournissant quelques précisions sur chaque route, suivant la numérotation de la carte. Cette étude n'est pas exhaustive ; nous espérons encore pouvoir compléter plusieurs tracés et peut-être découvrir d'inconnus.

LES ROUTES RAYONNANT DE BAVAI

1. *Bavai-Tongres-Maastricht.*

Le tracé de cette route est presque partout encore visible et conservé.

Partant de Bavai en direction nord-est, la chaussée, — appelée « Chaussée Brunehaut », — continue en ligne droite jusqu'aux environs de Gembloux, passant par Givry, Estinne-au-Mont, Waudrez (le *Vogdoriacum* des itinéraires antiques), Morlanwelz (*castellum* du quatrième siècle), Liberchies (fortin du quatrième siècle et agglomération importante aux premiers siècles de notre ère), et enfin Villers-Perwin ; entre Gembloux et Braives, la chaussée s'incurve légèrement, contournant les vallées de la haute Méhaigne et de ses affluents : nous y passons par Sauvenière, Baudecet (un *vicus* antique), Noville, l'importante agglomération romaine de Tavieres (*Tabernae* ?), Ambresin et Braives (*Perniciacum* ?) ; de là, la route est à nouveau rectiligne jusqu'à Tongres où elle pénètre dans la ville par la porte ouest, mise à jour au cours de fouilles.

Outre les nombreuses agglomérations qu'elle traverse et où souvent aboutissent des routes secondaires, — route venant d'Elewijt à Baudecet, la Namur-Tirlemont à Tavieres, carrefour à Liberchies, — elle est jalonnée, surtout dans son parcours hesbignon, d'une impressionnante série de tumuli, tombes majestueuses d'opulents propriétaires terriens (fig. 9). Cette route, tracée sur la crête séparant les bassins de la Meuse et de l'Escaut, a eu pendant toute l'époque romaine et même au moyen âge, une importance militaire et économique considérable ; après avoir rendu possible le déplacement rapide des troupes au début de la conquête, elle servit plus tard à l'écoulement de l'approvisionnement fourni par les agriculteurs hesbignons aux armées du Rhin.



Fig. 9. — Chaussée Bavai-Tongres avec le tumulus de Hottomont.

2. Le tracé de la *Bavai-Tournai* sur territoire belge est très court, mais d'autant plus rectiligne.

Entrant en Belgique par Bléharies (où furent découverts de nombreux restes romains), elle passe par Saint-Maur et se dirige droit sur le centre du Tournai romain, le site de la Loucherie, — où nous avons fouillé récemment les substructions d'un important bâtiment du Haut-Empire.

3. Une troisième route reliait *Bavai par Arlon à Trèves*.

Le tracé, bien reconnaissable de Bavai jusqu'à la Meuse, se perd ensuite dans les vallonnements de l'Ardenne.

Partant de Bavai en direction est-ouest exactement, elle entre en Belgique par Montignies-Saint-Christophe où elle passe le petit ruisseau de l'Hantes à gué et non sur le pont mémorable que l'on prétend romain, mais qui date en réalité du dix-huitième siècle⁽¹³⁾. La route poursuit alors, admirablement rectiligne, par Strée (nom évocateur), Rognée, Chastres (éperon surveillant ce passage important) et les vastes hauts plateaux de l'Entre-Sambre-et-Meuse, avec leurs villas luxueuses et leurs riches nécropoles : Flavion, Anthée, Serville. Après avoir traversé la Meuse, probablement à hauteur de

(13) Voir à ce sujet J. BREUER, dans *Miscellanea Van de Weerd, Antiquité Classique*, 1948.

Bouvignes, la route s'engage dans les fonds de Leffe, y escalade hardiment la pente rocheuse et aboutit à Sorinne-Taviet (*Taberna* ?) où elle croise un diverticule dirigé sud/ouest-nord/est (n°16) ; s'inclinant vers le sud-est, elle se dirige, — toujours sur les hauteurs, — vers Trèves, par Nassogne, Amberloup (sites renommés au Bas-Empire), Morhet et le Grand-Duché du Luxembourg.

4. *Aux provinces du Nord, Bavai était relié par une route directe, quittant la ville par le nord-est.*

Passant par Genly, Cibly, elle contournait les plaines marécageuses à l'ouest de Mons pour reprendre son tracé rectiligne, bien conservé dans la voirie actuelle, par Petit-Enghien, Castre et Asse. Peu de villages sur cette chaussée, que les ingénieurs romains ont tracée en visant sur la butte d'Asse, dominant de loin les environs. Asse était un *vicus* et une station importante d'où partaient des diverticules vers l'est (Elewijt) et vers l'Ouest (Hofstade, Velzeke).

Au nord d'Asse, la route a pratiquement disparu mais on peut supposer son tracé par les restes d'établissements romains le long de son parcours : Merchtem, Rumst, Kontich, Hove.

5. Deux autres routes reliaient *Bavai* à la *Flandre* proprement dite.

Leur tracé est connu entre Bavai et Blicquy, important *vicus* dont les restes s'étalent sur plusieurs hectares.

La chaussée menant de Blicquy vers le nord-est, vers la côte, est très difficile à suivre au sol ; cependant le tracé apparaît nettement, et bien rectiligne, sur les plans cadastraux et les photos aériennes : traversant d'abord une région très romanisée (les riches tombes des environs de Renaix en font foi), par Moustier, Frasnes, les collines de l'Ardenne flamande (mont de l'Enclus comme point de visée), par Castres (fortin ?) ; ensuite, elle franchit la Lys près de Vyve-Saint-Eloi et monte vers les points culminants de la Flandre, les collines de Tielt-Pittem ; s'inclinant légèrement vers l'ouest, à hauteur de Ruddervoorde, elle aboutit bientôt, par Aatrijke, à Oudenburg, où la tradition place un établissement de l'époque romaine, dont l'importance ne fit que s'accroître au Bas-Empire.

6. Un embranchement se dirigeait vers le nord par Mainvault, — excellent point de visée dominant toute la région (fig. 10), Flobecq, Nederbrakel et Elst. Le tracé est rectiligne et assez bien connu jusqu'au *vicus* de Velzeke ; arrivée en cet endroit, la route se perd dans le sol sablonneux.

Elle continuait soit vers Gand, soit vers le pays de Waes, région à occupation romaine très dense et où elle rejoint le diverticule reliant la Flandre maritime au bassin de l'Escaut (n° 20).

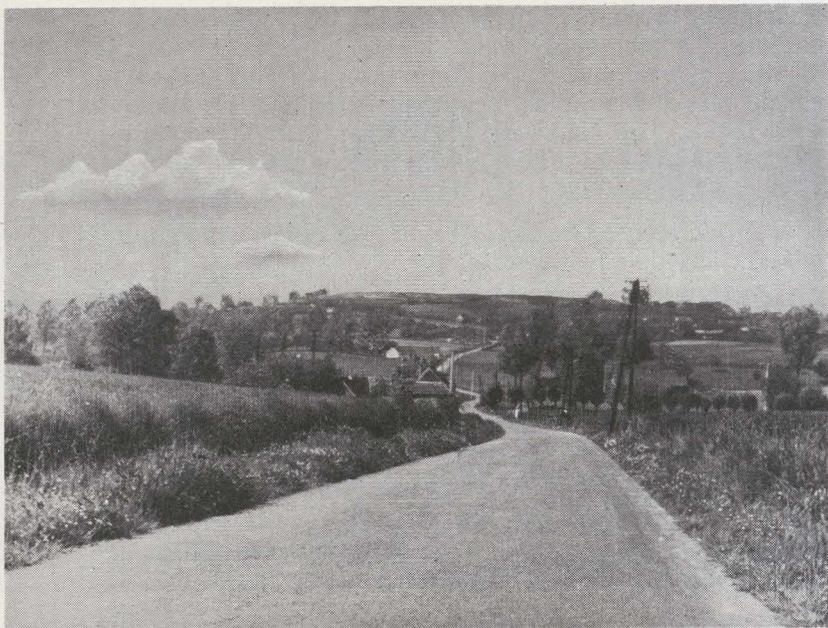


Fig. 10. — La pointe de Mainvault, sur la route Bavai-Velzeke, prise du sud, dans l'axe de la chaussée.

LES ROUTES RAYONNANT DE TONGRES

A l'autre bout de l'axe Bavai-Cologne, en territoire belge, nous trouvons la capitale des Tongres, *Aduatuca Tungrorum*, carrefour important pour toute la région limbourgeoise et hesbignonne.

7. Outre la chaussée Bavai-Cologne (n° 1), qui traversait la ville, nous avons la route *Tongres-Arlon*, par la crête des Ardennes ; de Tongres jusqu'à la Meuse, le tracé, jalonné de tumuli, est repris par la route provinciale moderne Tongres-Amay ; ce n'est qu'à proximité de cette dernière ville que l'ancienne route se détache pour traverser la Meuse à hauteur d'Ombret, où subsistent les substructions d'un pont et où une colline fortifiée garde le passage. Après avoir escaladé la pente sud de la vallée de la Meuse, la route franchit en ligne droite le haut-plateau condruzien par Strée (toujours le même nom de lieu indicateur), Ramelot, Terwagne, le site important de Vervoz et Chardeneux-Bonsin ; elle franchit l'Ourthe dans son cours le moins accidenté, — Grand-Han, Hotton, — et traverse ensuite le plateau ardennais par Tenneville, les sites romains de Wyompont et Roumont, continue sur Mande-Saint-Etienne, où elle coupe la Reims-Cologne (n° 15), Hollange, le *vicus* de Warnach, Schockville, Metzert et Arlon.

Cette route a été étudiée de façon exhaustive et exemplaire par feu le chanoine Dubois, et plusieurs coupes y ont été pratiquées par l'équipe de *Curia Arduennae*.

8. La route longeant la rive gauche de la Meuse et reliant *Tongres par Maastricht à Nimègue*, n'est en fait qu'une route secondaire, une doublure de la chaussée plus importante située sur la rive opposée.

Son tracé n'est pas entièrement rectiligne mais suit exactement le bord de la zone alluvionnaire de la vallée mosane, contournant même les boucles de l'ancien cours du fleuve, actuellement comblées ; en territoire belge nous la retrouvons à Lanaken, Rekem, Vucht, Dilsen (l'ancien *Feresne* ?), Maaseik, Ophoven et Kessenich.

9. Plus importante nous semble *la route sortant de Tongres par la porte ouest*, en même temps que la route de Bavai, mais quittant bientôt celle-ci *pour se diriger exactement est-ouest, vers Tirlémont* ; son tracé, parfaitement rectiligne, est aisément reconnaissable sur une bonne carte routière ; à peine passée l'enceinte extérieure de Tongres, elle grimpe la pente, flanquée d'un tumulus, traverse l'extrémité du Beukenberg (long talus artificiel, peut-être les restes d'un aqueduc) et se campe alors sur les hauteurs bordant vers le nord la plaine hesbignonne ; nous la retrouvons, sous l'aspect d'un large chemin de campagne, à Bommershoven, au sud de Brustem, à Maserode (*Maceriæ* (?), *ruines*), Hakendover, devant les fameux tumuli de Grimde, et à Tirlémont ; ici, près de la gare, devait se trouver un important *vicus*, situé à un carrefour de chemins, centre économique de cette partie de Hesbaye, habitée par de grands seigneurs terriens dont les tombes nous ont révélé l'existence aisée et raffinée ⁽¹⁴⁾.

Il est probable que cette route continuait vers l'est en traversant toute la Belgique ; jusqu'à Courtrai et Cassel, son tracé n'est pas encore repéré sur toute la distance : nous n'en connaissons que les extrémités : Tongres-Tirlémont et Courtrai-Cassel ainsi que le carrefour de Kester (avec la n° 4) ; elle passait vraisemblablement par Uccle.

10. *Au sud de Tongres subsiste encore un bout de route*, dont le tracé rectiligne peut être suivi jusqu'à la Meuse, par Wihogne, Paifve, Liers et Vottem ; elle devait se diriger vers Jupille et gagner ainsi les hauteurs du pays de Herve pour rejoindre enfin la *Mansuerisca* (n° 14) ou la Reims-Cologne (n° 15).

⁽¹⁴⁾ A. DE LOË, *Exploration des tumulus de Tirlémont*, *Annales Soc. Arch. Brux.*, 9 (1895), p. 419-453 ; J. MERTENS, *Une riche tombe gallo-romaine découverte à Tirlémont*, *Arch. Belg.* 7, 1952.

11. Encore moins bien connue est la *chaussée sortant de Tongres par la porte nord*.

Un tracé, très hypothétique, pourrait être reconstitué à l'aide des établissements romains ou mérovingiens situés le long de son parcours : Munsterbilzen, As, Bree et Hamont.

LES ROUTES RAYONNANT D'ARLON

Tout comme Bavai, Tournai, Tongres et aussi Cassel, Arlon fut un carrefour routier très important à l'époque romaine; l'*Orolaunum vicus*, agglomération déjà florissante au premier siècle, était situé dans les environs de la gare au pied de la butte sur laquelle s'élève l'actuelle ville haute; c'est là que les routes principales aboutissaient, que s'élevaient les constructions importantes : thermes, temples, etc. Ce n'est qu'au quatrième siècle que les habitants, reculant devant le danger imminent des invasions, se retirent sur la colline et entourent celle-ci d'une enceinte monumentale, dont plusieurs restes sont encore visibles actuellement.

12. La *chaussée Reims-Trèves* est l'artère la plus importante pour la région d'Arlon et le pays gaumais, pays intensément romanisé dès le premier siècle de notre ère.

Nous avons étudié cette route plus en détail au cours d'une exploration dans le sud du Luxembourg. Entrant en Belgique à l'extrême point méridional du territoire de Florenville, face à l'éperon fortifié de Williers, elle passe la forêt, sous le nom de « Chaussée Brunehaut », jusqu'au sommet de la colline d'Izel, où se trouvait un établissement romain connu sous le nom de « Tour Brunehaut ». Changeant de direction en cet endroit, la route se dirige sur Bellefontaine, remonte à nouveau vers le Nord-Nord-Est par Sainte-Marie et Etalle (où se trouvait probablement la borne milliaire signalée plus haut), traverse à gué la Semois, gagne les hauteurs de Vance et Sampont, d'où la butte d'Arlon se dessine à l'horizon; contournant au nord les marais de la Semois, elle traverse une nouvelle fois la rivière à Fouches, — où un cimetière important du premier siècle a été découvert récemment, — et fonce tout droit sur la ville basse d'Arlon par Stockem. Au-delà de la ville, elle continue par Clairefontaine et Steinfort.

Sur la plus grande partie de son parcours, la *chaussée* se présente sous l'aspect d'un large chemin de campagne, rectiligne, restant sur les parties élevées et évitant le plus possible la vallée marécageuse de la Semois.

13. De la route *Arlon-Metz*, nous avons en territoire belge un tout petit tronçon, formant la continuation de la Tongres-Arlon par Wolkrange et Selange.

CHAUSSEES D'ARDENNE

Avant de reprendre les routes de la partie occidentale du pays, nous devons dire un mot encore de quelques chaussées importantes traversant nos Ardennes, mais dont le tracé reste sujet à caution :

14. Plusieurs actes du moyen âge, et notamment un diplôme de Childéric II, datant de 670, signalent une *Via Mansuerisca*, traversant le plateau des Hautes Fagnes.

Cette voie, qui reliait Maastricht à Trèves, a été étudiée et examinée en détail par l'abbé Bastin ⁽¹⁵⁾; elle traversait plus ou moins en ligne droite les marais de la Fagne. Son intérêt réside surtout dans la technique de la construction; nous en reparlerons ci-dessous.

15. Une autre route, signalée par les itinéraires antiques, est la chaussée Reims-Cologne au travers de nos Ardennes; son tracé est commun avec la Reims-Trèves, jusqu'à la « Tour Brunehaut » à Izel, citée plus haut (n° 12). Un peu au nord de cet emplacement, la carte de Peutinger situe un *Meduantum* que l'on pourrait retrouver dans le nom actuel du village de Moyen ⁽¹⁶⁾; que l'emplacement fut connu des Romains est prouvé par la présence d'importantes substructions d'un établissement romain, dont le luxe est attesté par les restes d'une mosaïque.

Passant la Semois à gué à Moyen, la route continue vers le nord, par Straimont, Grapfontaine, Tournay, Morhet, Bastogne ⁽¹⁷⁾, Bourcy, Saint-Vith, puis Zülpich (Tolbiacun) et Cologne. Le tracé en Ardenne est rectiligne pour autant que le relief du terrain le permette; au nord-est de Bastogne, la route suit la crête séparant les bassins de la Meuse et de la Moselle.

16. Une quatrième chaussée enfin traversait nos Ardennes, mais elle n'était qu'une route secondaire; elle dédoublait en une certaine mesure la Bavai-Cologne et servait surtout à acheminer les produits industriels (de l'Entre-Sambre-et-Meuse) et agricoles (du Condroz) vers les marchés plus importants; son rôle était surtout économique.

Son tracé est étonnamment rectiligne quand on considère la région qu'elle traverse. Elle entre en Belgique, venant probablement de Cambrai ou de Saint-Quentin, par Bourslers, au sud de Chimay; elle suit alors une ligne de faite entre l'Eau Noire et l'Eau Blanche par Boussu-en-Fagne, Frasnes, passe au pied de la Roche à l'Homme

⁽¹⁵⁾ J. BASTIN, *La Via Mansuerisca*, *Ant. Class.*, 3 (1934), 363 ss.

⁽¹⁶⁾ J. VANNERUS, *Les chaussées romaines de Reims à Trèves et à Cologne dans leur traversée du Pays Gaumais*, dans *Pays Gaumais*, 6/7 (1945-46), pp. 41 ss.

⁽¹⁷⁾ C. DUBOIS, *Les origines lointaines de Bastogne dans Parcs nationaux*, 8 (1953), pp. 88-92.

(point fortifié du quatrième siècle), continue par Dourbes, Gimnée et Doische, pour traverser la Meuse à Heer; de là, elle gagne les hauteurs de Mesnil-Saint-Blaise, Gendron (Celles) et se maintient ensuite sur la crête condrusienne: Scy, Mohiville, Vervoz, Clavier (important *vicus* et carrefour de la route Arlon-Tongres (n° 10), Ouffet, Comblain-au-Pont et coupe la *Via Mansuerisca* (n° 14). Les substructions de cette route ont été repérées près de Mohiville et à Dourbes.

LES ROUTES RAYONNANT DE TOURNAI

Ci-dessus, nous avons déjà mentionné la route Bavai-Tournai (n° 2). Il est probable que Tournai était également reliée à la chaussée Bavai-Oudenburg (n° 5), par une route passant par Quartes (Quatrième Borne ?). D'après les itinéraires antiques, nous connaissons l'existence de chaussées reliant Tournai à Cassel, à Arras et à Cassel par Merville.

17. Tournai-Arras. Le court trajet en territoire belge est mal connu; il passait probablement par Esplechin.

18. Tournai-Cassel par Merville; tracé également incertain: probablement Froyennes-Blandain.

19. Tournai-Cassel. La route sort de *Tornacum* par la porte nord, et continue en ligne droite par Bailleul et Estampuis; elle s'incurve légèrement vers l'ouest pour gagner Wervicq, le *Viroviacum* de la carte de Peutinger et se dirige alors rectiligne vers Cassel par Houthem, Reningelst et Steenvoorde (toponyme caractéristique); de Reningelst à Cassel, le tracé s'est conservé dans la voirie actuelle.

ROUTES SECONDAIRES

20. De Steenvoorde se détache un embranchement quittant la route décrite ci-dessus (n° 19) et se dirigeant vers le nord-est, vers les environs d'Oudenburg; ce chemin secondaire, appelé la *Steenstraat*, longe sur tout son parcours les parties basses de la plaine maritime, tout en conservant un tracé étonnamment rectiligne; son parcours est jalonné d'établissements romains: Poperinge, Klerken, Werken, Aartrijke, Zedelgem; en cet endroit, elle coupe la route Bavai-Blicquy-Oudenburg et continue, — le tracé devenant incertain, — vers le pays de Waas, tout en longeant toujours le bord méridional des terres inondées du Bas-Escaut: Assebroek, Syssele, Maldegem-Balgerhoeke, Zelzate, Stekene, St-Gillis-Waes.

Ce n'est pas une route de premier ordre, mais seulement un moyen de communication entre les différentes stations disséminées le long de la côte de la Flandre maritime. Du même ordre sont les quelques routes que nous mentionnons encore ci-après.

21. Les chaussées Bavai-Tongres (n° 1) et Tongres-Tirlemont (n°s 9 et 23) sont reliées entre elles par une route secondaire orientée nord-sud.

Quittant la Bavai-Tongres à l'emplacement du *vicus* de Baudecet, elle se dirige vers l'agglomération romaine d'Elewijt, sise au bord de la Campine sablonneuse, par Saint-Martin (faubourg de Nil-Saint-Vincent), Basse-Wavre (et sa villa luxueuse), Duisburg, Nossegem et Perk; tous ces endroits sont connus par les restes d'époque romaine qui y ont été découverts (cf. la carte publiée ici même, *Industrie*, novembre 1954, page 662); au-delà d'Elewijt la route continuait vers Rumst, où elle rejoint la chaussée venant de Bavai (n° 4) (18).

22. *Namur-Tirlemont* — Le tracé de cette route coupant le pays du nord au sud est très mal connu et pratiquement n'a pas été conservé.

Nous devons le conjecturer à l'aide des sites romains se trouvant le long de son parcours : Namur et Tirlemont; il est certain que ces deux centres importants étaient reliés avec les autres *vici* gallo-romains

La chaussée quittait probablement la Bavai-Trèves (n° 3) à hauteur de Bouvignes, pour arriver à Namur par la vallée de la Meuse. Après avoir traversé la Sambre dans la ville même (19), elle monte les pentes du plateau hesbignonn par Waret-la-Chaussée, coupe la Bavai-Cologne (n° 1) à Tavier (dont les fouilles récentes ont souligné l'importance à l'époque romaine (20), et continue ensuite par Ramilies, Piétrain, Hoegaarde, Rommersom et Tirlemont; dans toute cette région, d'innombrables tumuli jalonnent le tracé. Au nord de Tirlemont, dans la région sablonneuse, la route a disparu : elle passait probablement par Vissenaken-Saint-Martin, Attenrode, Rillaar (important site romain), Herselt, Herentals et Hoogstraten (toponyme parlant).

23. Un chemin secondaire, dont l'importance est surtout économique, longe la bordure méridionale de la zone sablonneuse reliant une série de *vici* entre eux. S'embranchant à Tirlemont sur la route venant de Tongres (n° 9), elle se dirige vers le nord-ouest, passant par Louvain, Berg, Elewijt, où elle coupe la route venant de Baudecet (n° 21), s'incurve vers l'ouest par Weerde, passe la Senne à Vilvorde, continue sur Brussegem et traverse à Asse la route de Bavai

(18) J. MERTENS, *De Romeinse Vicus te Elewijt*, *Arch. Belgica*, 19, 1954; *Id.*, *Een Romeinse kassei te Elewijt*, *Eigen Schoon en de Brabander*, 33 (1950), n° 6; *Id.*, *Elewijt, un centre commercial de la Belgique romaine*, *Industrie*, 8 (1954), pp. 662-667.

(19) H. DEMEULDRE, *Le développement de la ville de Namur*, *Ann. Namur*, 47 (1953).

(20) P. CLAES, *Découvertes de l'époque romaine à Tavier (Namur)*, *ibid.*, pp. 225-255; cfr. une note récente dans *La Libre Belgique* du 22 septembre 1955.

(n° 4) ; de là elle continue sur Hofstade près d'Alost ⁽²¹⁾ et Velzeke ⁽²²⁾ où elle rejoint une autre route de Bavai (n° 6) ; il est probable qu'elle continuait plus loin vers l'ouest par Eine, Steenbrugge et Heirweg (Anzegem), Courtrai (*Cortoriacum*) ⁽²³⁾ et Wervick (n° 19).

TOPOGRAPHIE ET CONSTRUCTION DES VOIES ROMAINES

Nous arrivons ainsi à la dernière partie de cette notice : les éléments topographiques et constructifs des voies romaines.

a. Caractères topographiques

Contrairement aux chemins sinueux du moyen âge féodal, les routes romaines, nous l'avons dit, sont rectilignes, expression claire et nette de l'idée centralisatrice et administrative qui a procédé à leur construction. Cet alignement rectiligne est la principale caractéristique des voies romaines dans le nord de la Gaule.

Il y a cependant des exceptions et lorsque la route suit une crête ou traverse les vallées, elle adopte le cours sinueux le moins accidenté, quoique souvent l'on puisse constater que cette sinuosité peut se décomposer en plusieurs éléments rectilignes. La route Bavai-Tongres (n° 1) par exemple, arrivée à Baudecet, s'incurve vers le nord et contourne les vallées de la haute Méhaigne; de même la Bavai-Asse (n° 4) contourne les marais de la vallée de la Trouille près de Mons; la Tongres-Nimègue (n° 8) suit, sur la hauteur, l'ancien cours de la Meuse.

En principe, une route romaine est une route de haut-plateau, bien qu'elle n'en suive que rarement la crête; elle court souvent légèrement en contre-bas, d'où l'on peut encore bien surveiller les environs, sans être soi-même exposé.

La nature du sol rend souvent impossible de garder le tracé absolument rectiligne; les passages de fleuve, points fixes, attirent les routes et les obligent parfois à obliquer : la voie Arlon-Tongres passe la Meuse près d'Amay; Bavai-Arlon (n° 3) passe la Meuse à Bouvignes. Lorsque les vallées à traverser sont profondes, la route s'incurve pour prendre la pente de biais, généralement vers l'amont de la rivière; arrivée sur la hauteur, elle reprend son tracé rectiligne prévu : ainsi la descente de l'Arlon-Tongres vers Ombret, la traversée de la Reims-Arlon du ruisseau de Williers à la frontière

⁽²¹⁾ S. J. DE LAET, *De Romeinse Nederzetting te Hofstade bij Aalst*, dans *Cultureel Jaarboek Oost-Vl.*, 1952, II, pp. 281-301.

⁽²²⁾ S. J. DE LAET - J. NENQUIN, *Een Gallo-Romeinse Vicus te Velzeke-Ruddervoorde*, dans *Cultureel Jaarboek Oost-Vl.*, 1953.

⁽²³⁾ J. VIERIN, *Trouvailles gallo-romaines à Courtray*, « *Cortoriacum* », *Ann. Fédération Archéol.*, 35 (1953), pp. 81-104.

belge, qui se fait par un vallon latéral; c'est de la même façon que la Bavai-Trèves (n° 3) sort de la vallée de la Meuse par les fonds de Leffe et reprend, arrivée au-dessus, son alignement définitif.

Le même principe est de rigueur lorsque la route, se dirigeant vers une colline élevée ayant servi de point de visée, arrive au pied de celle-ci : c'est le cas notamment à Waudrez, Asse, Mainvault, Mont de l'Enclus, etc.

A part les exceptions citées plus haut, — traversée de rivière, point de visée, — les changements de direction se font toujours sur une hauteur, d'où l'arpenteur antique a pu calculer ses alignements en visant le point élevé suivant : un bel exemple est la Reims-Arlon, changeant de direction sur les hauteurs d'Izel, visant de là les hauteurs de Bellefontaine, la crête de Sampont ensuite et enfin la butte d'Arlon. Les routes d'Arlon sont toutes dirigées sur le sommet de la butte mais elles contournent celle-ci en restant dans la ville basse. Sur ces points de visée, se trouve souvent un carrefour qui se développe bientôt en bourgade et en ville; les meilleurs exemples en sont Tongres, Arlon, Bavai, Asse, Velzeke, etc.

Ces changements de direction sont également un des éléments distinctifs des routes romaines : les tronçons rectilignes continuent jusqu'à l'angle même, sans décrire auparavant une courbe plus ou moins large, comme le feraient nos routes modernes.

b. *La structure des voies romaines*

Par sa nature même, une route sert au transport; il est donc nécessaire qu'on puisse l'employer par tous les temps et en toutes saisons : elle ne peut devenir un bourbier.

Pour arriver à cette fin, les ingénieurs romains ont, le plus souvent, assis leur route sur une surélévation de terrain, un *agger*, permettant un drainage parfait; la hauteur et la largeur de ces banquettes de terre varient suivant l'importance de la route et il est impossible d'énoncer une règle fixe à ce sujet. Généralement l'*agger* s'élève à environ un mètre au-dessus du terrain adjacent : c'est le cas par exemple pour la route Bavai-Tongres sur presque tout son parcours, pour la Reims-Arlon, à Florenville-Izel, l'Arlon-Tongres à Bonsin, entre Tongres et la Meuse, etc. La largeur également est très variable. Elle dépend le plus souvent, dans son état actuel, de la nature des champs qui la bordent : en général la largeur totale est de 8 à 10 mètres.

Le noyau de l'*agger* est constitué par l'assise de la chaussée proprement dite, dont la largeur dépend de plusieurs facteurs : les possibilités du terrain et l'importance administrative de la route.

Le naturaliste Pline l'Ancien préconise les largeurs de 18 pieds (5,40 mètres) et de 10 pieds (3 mètres) ; en fait ce sont surtout ces dimensions que nous retrouvons le plus souvent chez nous : à Asse,

la Bavai-Asse (n° 4) avait une largeur de 5,80 mètres ; à Florenville, la Reims-Trèves (n° 12) avait 5,60 mètres ; aux environs de Gembloux, la Bavai-Cologne (n° 1) avait 6,50 mètres de large ; à Saint-Maur, la largeur de la Bavai-Tournai (n° 2) est d'environ 5,40 mètres.

En campagne, l'*agger* était flanqué de deux fossés parallèles, qui assuraient le drainage de la route; dans la coupe de la Reims-Arlon (n° 12) à Florenville, nous avons pu les repérer; ils étaient distants entre eux de 14 mètres.



Fig. 11. — Coupe dans la Bavai-Tongres (n° 1), à Villers-Verwin.

En ce qui concerne les matériaux servant à la construction de la route, une seule règle fixe : emploi, autant que possible, des matériaux locaux : silex, grès, schiste, sable, argile, etc.; dans les régions industrielles sont employées à profusion les scories de fer : c'est le cas pour la chaussée Bavai-Trèves (n° 3), dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. Pour la disposition de ces différents matériaux, les ingénieurs s'adaptent au terrain; pas de règle fixe non plus du moment que la route est drainée et solide : « ...les prescriptions théoriques des ingénieurs romains n'ont été observées qu'assez mal : tout au plus la grosseur des pierres augmente-t-elle avec la profondeur des lits. Des coupes pratiquées en Ardenne, dans la route d'Arlon à Tongres, ont montré que, d'un endroit à un autre, la structure peut beaucoup varier, non du fait des matériaux, qui sont toujours les

mêmes, mais bien de leur disposition. Il semblerait que les équipes, lors de la construction, aient travaillé chacune à sa façon » ⁽²⁴⁾.

Devant cette diversité, nous nous bornerons à décrire brièvement quelques coupes faites dans des voies romaines en Belgique.



Fig. 12. — Vue générale de la coupe dans la route Reims-Trèves, à Florenville.

Bavai-Tongres (n° 1) : environs de Gembloux (coupe Stainier).

L'assise est composée de six couches, d'une épaisseur totale de 1,25 mètre. La couche inférieure était faite d'argile locale (épaisseur 35 centimètres) ; au-dessus, une seconde couche d'argile (20 centimètres), mélangée à du schiste; assise de plaques de schiste de 15 à 20 centimètres et épaisses de 5, noyées dans l'argile (35 cen-

⁽²⁴⁾ J. BREUER, *La Belgique romaine*, pp. 49-50.

timètres) ; couche de sable et de gravier (5 centimètres) ; épaisse couche (20 centimètres) de gros gravier ; la surface est faite d'une couche de gravier roulé, de 10 centimètres.

Les talus de la route étaient renforcés d'argile; les matériaux proviennent de la vallée de la Meuse, du Hainaut et de la vallée de l'Orne ⁽²⁵⁾.

Avec la collaboration de M. W. Lassance, nous avons coupé cette même route à Villers-Perwin; comparée au relevé de Stainier, la structure y est considérablement simplifiée; il faut cependant



Fig. 13. — *L'assise de la route Reims-Trèves à Florenville ; on voit nettement les dalles placées de champ.*

tenir compte de l'usure de cette route au cours des siècles, puisqu'elle est encore employée actuellement. L'assise, épaisse de 30 cm, se composait de deux couches distinctes : sur une hauteur de 20 cm une couche de moellons posés plus ou moins à plat, sur une largeur de 4 m ; au-dessus s'étendait une couche de cailloutis plus fin, épaisse de 10 cm et ce sur une largeur d'environ 6 m ; cette largeur a été modifiée au cours des siècles, l'axe de la chaussée ne restant pas toujours la même. Toute cette assise reposait sur un fond d'argile compacte et très dure (fig. 11).

⁽²⁵⁾ X. STAINIER, *L'infrastructure de la chaussée de Tongres à Bavay dans la traversée de Gembloux*, *Ann. Soc. Arch. Brux.*, 22 (1908), pp. 377 ss.

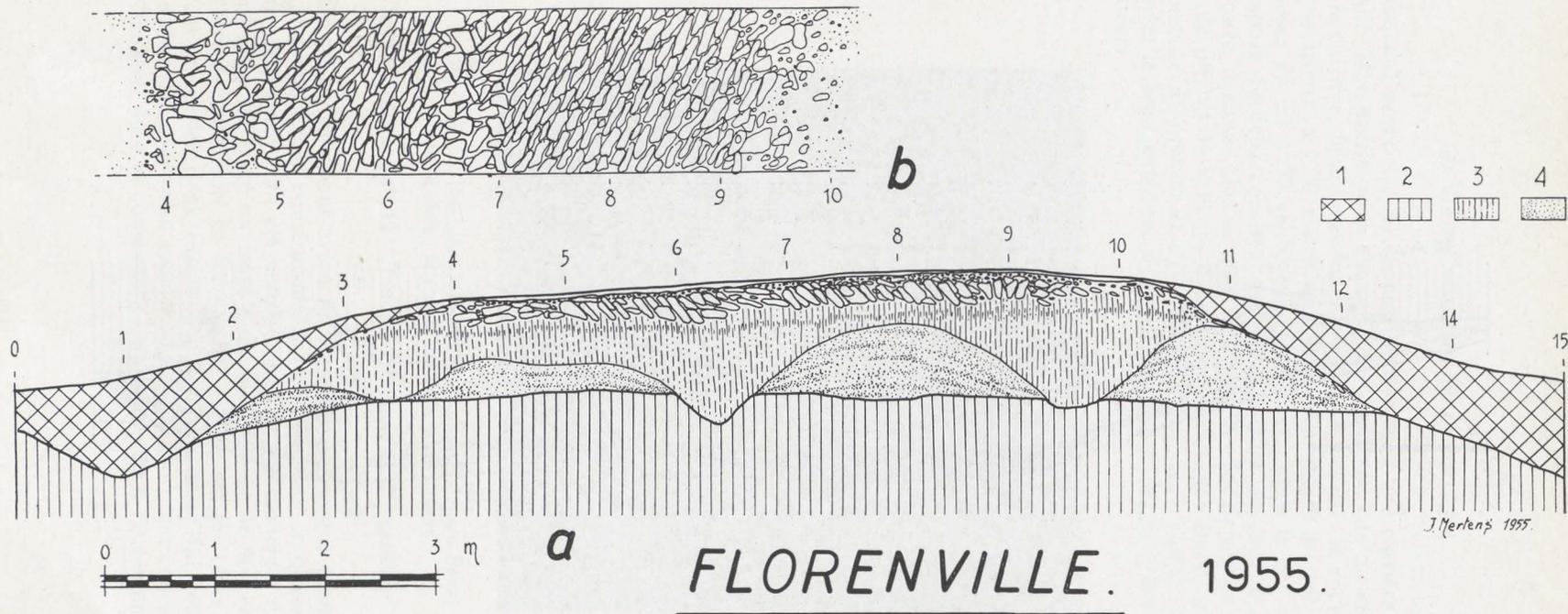


Fig. 14. — Coupe dans la Reims-Trèves (n° 12), à Florenville.
 a : coupe ; b : aspect de la disposition de l'assise.
 1. Remblai récent, 2. Terrain vierge, 3. Argile, 4. Sable.

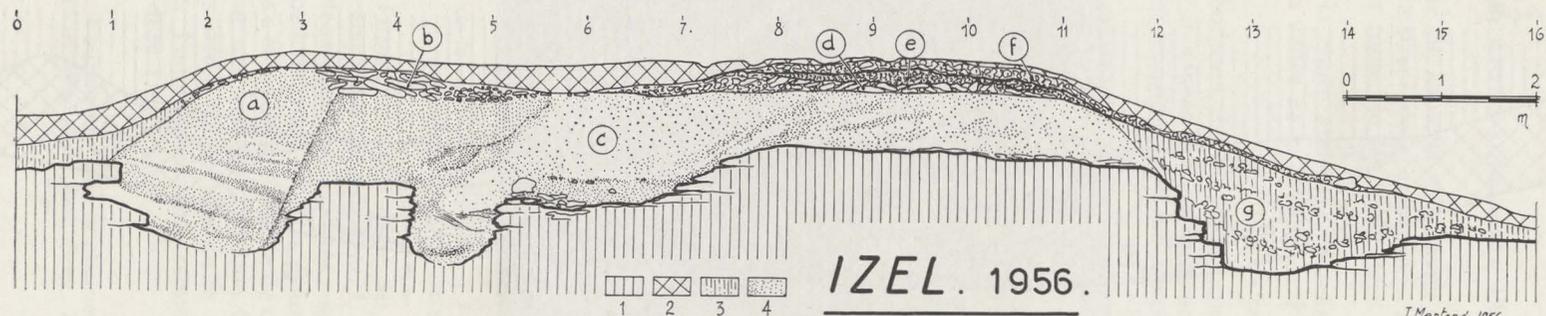


Fig. 15. — Coupe dans la Reims-Trèves (n° 12), à Izel.
 1. Terrain vierge, 2. Remblai récent, 3. Remblai ancien, 4. Sable.

Bavai-Tournai (n° 2). Coupe visible dans une carrière à Saint-Maur. Une partie de la chaussée a été enlevée lors du creusement de la carrière. Nous y avons fait le relevé suivant : la route ancienne se trouve à 1,20 mètre sous le niveau actuel du sol. L'assise, épaisse de 40 à 50 centimètres et creusée dans le sol vierge, se compose de deux couches : couche inférieure en gros moellons de calcaire, disposés plus ou moins en deux bandes parallèles et entourés de pierres de moindre dimension; au-dessus s'étend une couche composée de gravier et de cailloux roulés dans l'argile fortement tassée; le bord extérieur de la route est fait de terre battue et de gravier.



Fig. 16. — Vue générale de la coupe dans la route *Bavai-Asse à Asse* ; la couche supérieure est dégagée.

Reims-Trèves (n° 12). Coupe Mertens à Florenville (fig. 12, 13 et 14).

En cet endroit, nous avons pu reconstituer presque complètement le processus de la construction de la route : sur le passage de la route, le terrain avait été nettoyé jusqu'au sable vierge; dans l'axe avait alors été tracé un fossé d'une profondeur de 40 centimètres, la terre provenant de ce fossé étant rejetée sur les côtés. Ensuite furent tracés les deux fossés latéraux et la terre fut rejetée vers l'intérieur; on construisit ensuite l'*agger* : d'abord une couche d'argile verdâtre, dure et consistante, épaisse de 60 à 70 centimètres sur

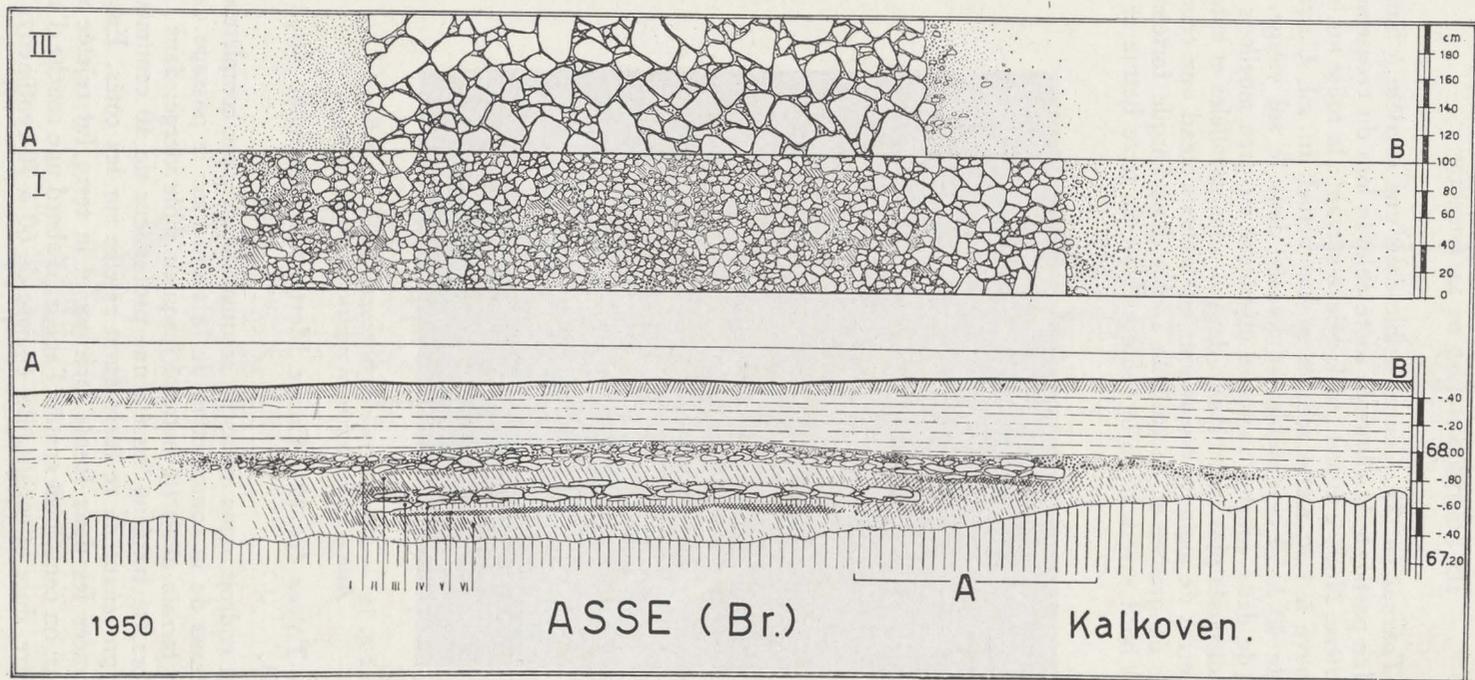


Fig. 17. — Coupe dans la route Bavai-Asse (n° 4), à Asse.

laquelle furent posées soigneusement de champ, et légèrement obliques, des dalles de grès, serrées les unes contre les autres, sur une épaisseur de 25 centimètres.

Enfin, le tout fut recouvert d'une mince couche de gravier et de sable, rendant la surface carrossable. L'épaisseur totale de l'assise est ainsi d'environ 1,40 mètre.

Coupe Mertens à Izel (fig. 15), à une centaine de mètres à l'est de la tour Brunehaut; à cet endroit, la chaussée est construite sur une pente; l'*agger* est composé de sable et d'argile, sur une épaisseur de 60 cm; au-dessus, on a disposé, plus ou moins comme à Florenville, des dalles en grès local; une couche de cailloutis couvre le tout. La route primitive, large de 6 mètres environ, fut élargie ensuite vers le haut de la pente, jusqu'à atteindre les 8,50 mètres; les fossés latéraux sont taillés dans le roc.



Fig. 18. — Coupe à Kester.

Reims-Cologne (n° 15). Coupe Lassance-Thiry à Copon.

Les ornières de la route étaient encore visibles. L'assise de cette route dans le sol schisteux se composait de quatre couches d'une épaisseur totale de 65 centimètres. Le fond de l'assise était fait d'éclats de schiste; dessus on avait posé un noyau de grosses pierres (épaisseur 20 centimètres), puis une assise de terre plus claire, assez compacte; la surface était composée de grès, de terre et d'un gravier de cailloutis (26).

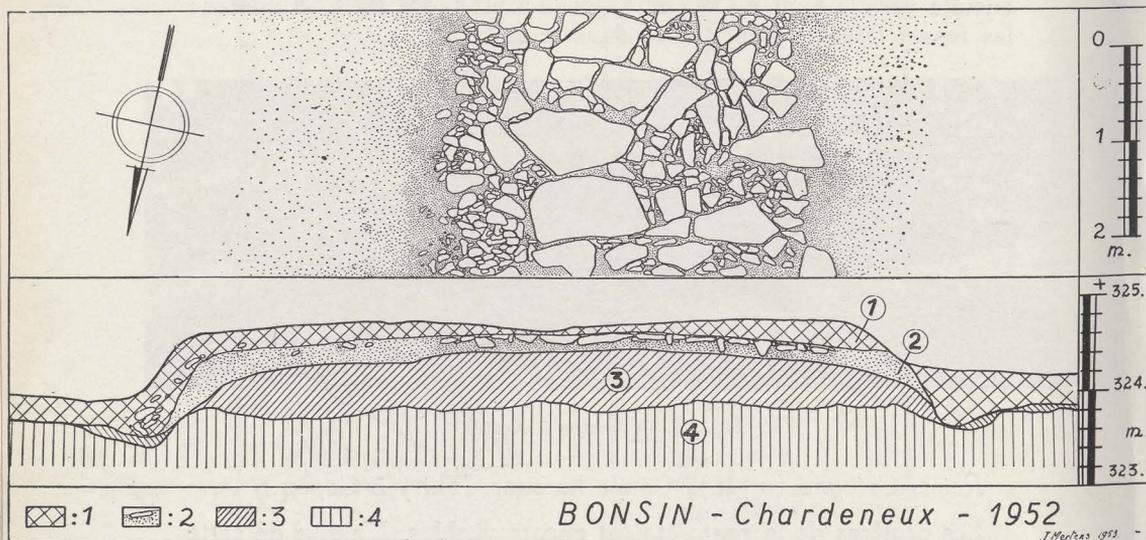
Bavai-Asse (n° 4). Coupe Mertens à Asse (fig. 16 et 17).

La route se trouve à 40 centimètres en dessous de la surface actuelle du sol. L'assise est formée de six couches superposées: la première, large de 5,80 mètres, est composée de gravier et de petits cailloux roulés; elle repose sur une menue couche d'argile sableux; la troisième couche, le noyau de la route, est faite de

(26) W. LASSANCE - A. THIRY, dans *Curia Arduennae*, 1953, n° 4, p. 12.

dalles de grès placées soigneusement les unes contre les autres ; elle a 3,80 mètres de large ; les trois couches sous-jacentes se composent de sable et d'argile. L'épaisseur totale de cette assise est de 75 centimètres. Dans le remblai ayant servi à construire cette infrastructure, nous avons trouvé quelques objets permettant de dater la route de la fin de la première moitié du premier siècle de notre ère ⁽²⁷⁾.

Au cours de fouilles effectuées à Kester en 1956, nous avons repéré un carrefour routier à l'endroit où la *Bavai-Asse* (n° 4) coupe la *Tongres-Cassel* (n°s 9 et 19) ; la construction des deux routes y était identique ; l'assise de la route reposait sur de l'argile damée ; elle avait une épaisseur totale de 45 centimètres et se composait de deux couches : une couche inférieure de 20 centimètres, faite de



1 : Remblai moderne ; 2 : Dallage ; 3 : Terre damée ; 4 : Terrain vierge.

Fig. 19. — Coupe dans la route Tongres-Arlon à Bonsin.

dalles de grès ferrugineux posées à plat et noyées dans l'argile ; au-dessus une couche de cailloux roulés et du gravier de grès ferrugineux vert et brun ; on distingue nettement dans cette couche supérieure divers rechargements postérieurs. La largeur de l'empierrement est ici de 4,70 mètres (route *Tongres-Cassel*, à l'intérieur du vicus) (fig. 18).

Cassel-Oudenburg (n° 20). Coupes Adriaen à Poperinge.

La route se trouve à une profondeur de 75 à 125 centimètres ; l'assise a une épaisseur de 20 centimètres et est faite de cailloux

⁽²⁷⁾ J. MERTENS, *Archaeologisch onderzoek van een Romeinse straat te Asse*, *Arch. Belgica*, 4, 1951.

roulés et de moellons de grès, posés à même sur l'argile vierge. La largeur de la route varie de 4,50 à 5 mètres. ⁽²⁸⁾

Elewijt-Rumst (n° 21). Coupe Mertens à Elewijt.

Largeur de la route : 3,65 mètres. L'assise est formée de trois couches : une couche de sable durci et tassé est à la base de l'assise; au-dessus est placée une couche épaisse (de 10 à 15 centimètres)



Fig. 20. — *Dallage supérieur de la route Tongres-Arlon à Bonsin.*

de moellons de grès local (épaisseur de 5-7 centimètres) ; la surface, qui a beaucoup souffert, est faite de dalles de grès, posées les unes contre les autres.

⁽²⁸⁾ *Archéologie* 1943, p. 114, et 1945, p. 176.

D'après les tessons de poterie, cette route secondaire date de la fin du deuxième siècle (29).

Arlon-Tongres (n° 7). Coupe Mertens à Bonsin (fig. 19).

Le dallage de la route est partiellement conservé et consiste en de grandes dalles de calcaire (fig. 20) ; celles-ci sont posées sur une infrastructure de terre schisteuse damée, amenée dans une bande taillée dans le schiste en place. L'épaisseur totale de l'assise est d'environ un mètre.

D'autres coupes ont été faites par feu le chanoine Dubois, tout au long du parcours ardennais ; la structure de la voie y change continuellement ; en certains endroits l'infrastructure était composée de dalles de schiste placées en *opus spicatum*, c'est-à-dire en arêtes de poisson (30).

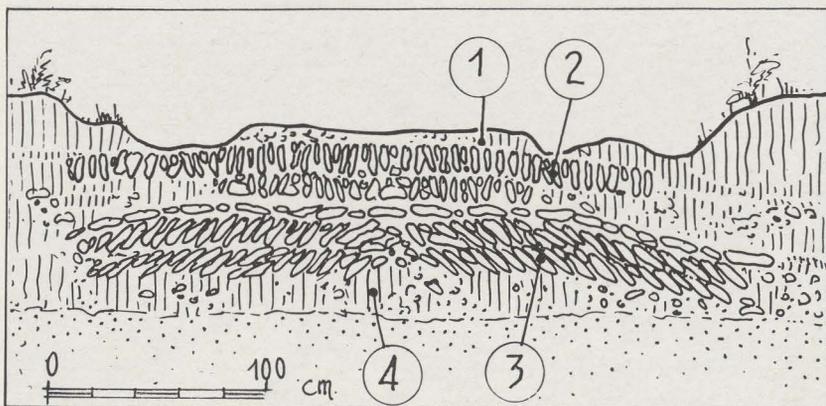


Fig. 21. — Coupe dans la Bavai-Trèves (n° 3) à Sibret.

Bavai-Trèves (n° 3). Coupe Lassance à Sibret. Terrain schisteux ; l'assise de la route a une épaisseur de 80 cm environ et à la surface on voit encore les traces nettes d'usure ; on peut distinguer quatre couches différentes (fig. 21) : 1) revêtement de terre, pierraille et schiste ; 2) hérisson de plaques de schiste, placées sur champs ; 3) assise de dalles en schiste inclinées, disposées en deux couches superposées ; 4) blocage de pierraille et de schiste. En surface, l'empierrement est lié par de la terre brune, très légère, et par une terre grise collante, provenant de la décomposition du schiste (31).

Quelques routes sont d'une construction plus spéciale, telles celles passant à travers une zone marécageuse. Le meilleur exemple

(29) J. MERTENS, dans *Eigen Schoon en de Brabander*, 30 (1950), n° 6.

(30) *Ann. Inst. Arch. Lux.*, 1920, p. 51 et *ibid.*, 1939, pp. 40-82.

(31) W. LASSANCE, *La chaussée romaine Bavay-Trèves. Itinéraire Ardennais*, dans *Curia Arduennae* n° 2, 1953, p. 9.

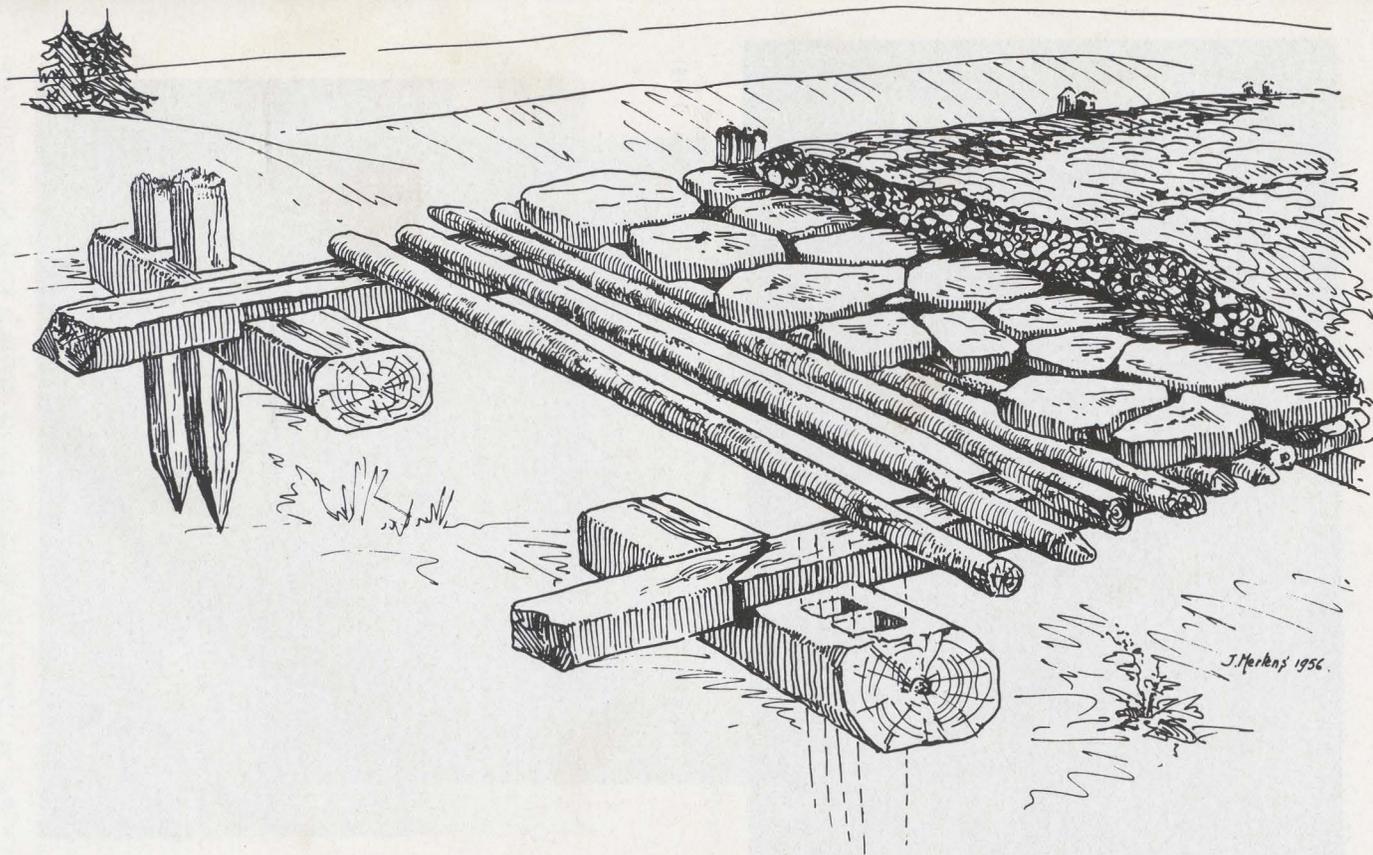


Fig. 22. — Croquis de la construction de la Via Mansuerisca (Hautes Fagnes) (n° 14).



Fig. 23. — Détails de l'infrastructure en bois de la Via Mansuerisca.
(d'après l'Ant. Class. 1934).



Fig. 24. — La « Via Mansuerisca » (n° 14), dans les Hautes Fagnes.
(d'après l'Ant. Class. 1934).

en Belgique nous est fourni par la « *Via Mansuerisca* » (n° 14), étudiée par l'abbé Bastin : deux rangées de madriers transversaux étaient posées sur le sol marécageux tout le long de la route; la distance séparant les madriers est de 2 mètres ; les traverses ne se touchent pas vers l'intérieur et dépassent l'assise de la route d'envi-

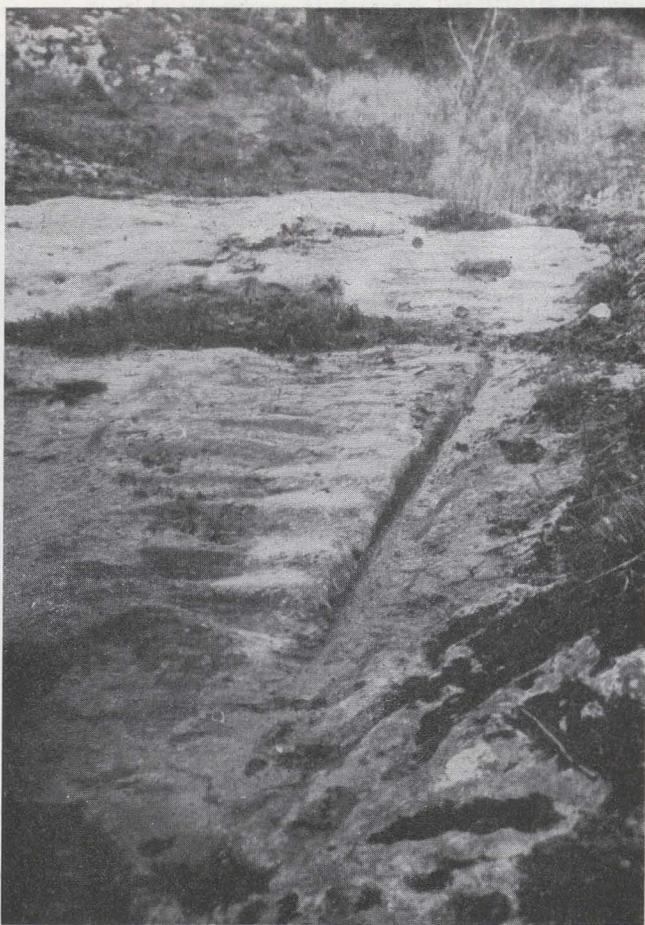


Fig. 25. — Le « cherau de Charlemagne » (n° 3), dans les Fonds de Leffe (Dinant).

(Photo MRAH)

ron 40 centimètres ; leurs extrémités sont perforées et permettent d'y placer un pieu vertical, clouant cette assise au sol; sur les madriers sont placées, dans le sens de la route, deux rangées de poutres, le long des bords de la voie; sur ces poutres est placée une couche de toncs d'arbres posés perpendiculairement à la route; sur cette infrastructure en bois sont posées des blocs de calcaire,

jointes au moyen d'argile; la surface de la route consiste en une couche de gravier et de cailloux (fig. 22 à 24). ⁽³²⁾

Des troncs d'arbres furent trouvés sous d'autres routes au passage de rivières : sous la Tongres-Tirlemont à l'ouest de Tongres, sous la Bavai-Velzeke à Opbrakel, sous la Bavai-Tongres à Villers-Perwin et sous la Bavai-Asse, à Hove-lez-Enghien.



Fig. 26. — La Bavai-Trèves (n° 3) dans les Fonds de Leffe (Dinant).

(Photo MRAH)

Le bois est également employé pour certaines routes de montagne, tel le fameux « *Cherau de Charlemagne* » dans les fonds de Leffe; les entailles dans le rocher où devaient se poser les poutres sont encore nettement visibles (fig. 25-26) ⁽³³⁾. Nous connaissons l'aspect de ces routes vertigineuses par la description de certaines routes alpestres ou de l'ancienne route du Grand-Saint-Bernard (fig. 27).

Nous ne connaissons aucun pont romain en Belgique; mais il y en a eu probablement sur la Meuse, au passage des routes men-

⁽³²⁾ *Ant. Class.*, 3 (1934), pp. 163 ss. et C. DUBOIS dans *Folklore Stavelot-Malmédy*, 11 (1947), p. 24.

⁽³³⁾ A. DE LOË - E. RAHIR, *Vestiges de voies antiques dans les rochers*, *Ann. Soc. Arch. Brux.*, 21 (1907), pp. 375 ss.

tionnées ci-dessus, à Herstal (n° 10), Amay-Ombret (n° 7), Namur (n° 22) et Bouvignes (n° 3).

LA DATE DES ROUTES ROMAINES

Un dernier mot enfin sur la chronologie de ces routes. Il existait certainement déjà des chemins importants lors de la conquête par César; mais les vraies chaussées romaines sont plus récentes; les

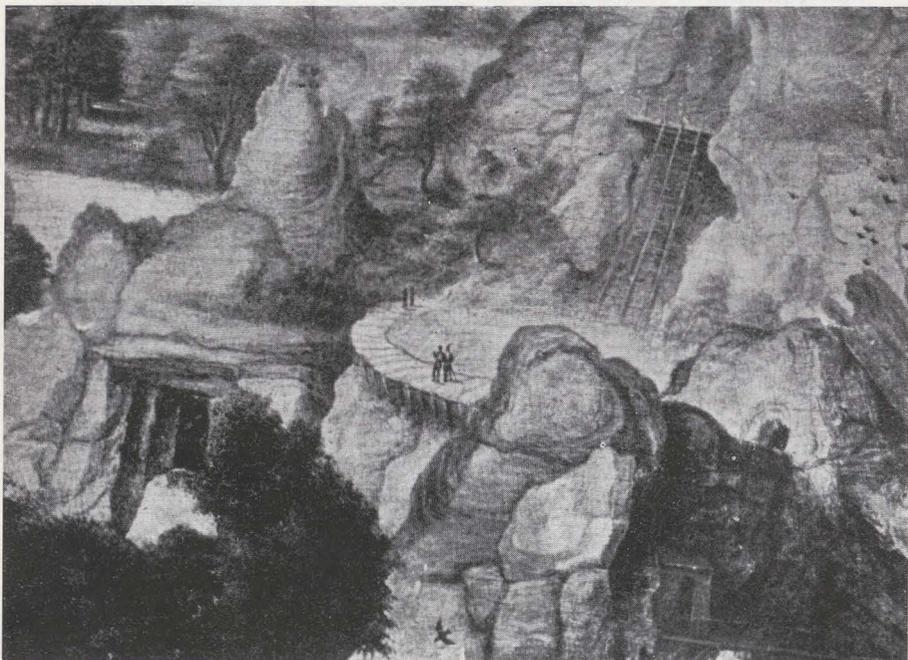


Fig. 27. — Route de montagne en bois (d'un tableau de H. Bles, *Paysage avec bon Samaritain*, Mus. Namur).

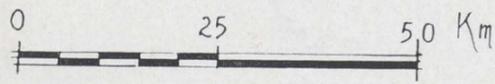
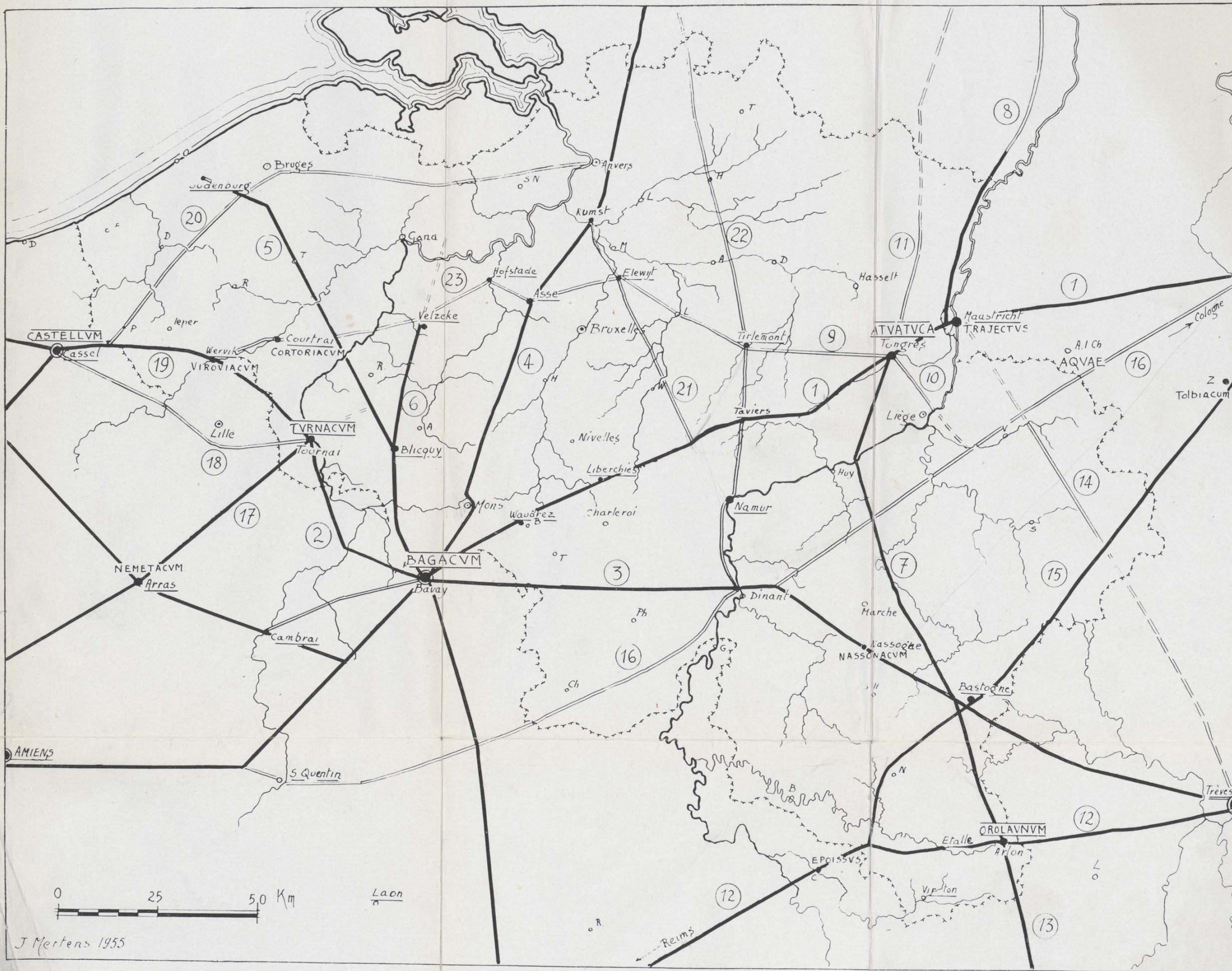
(Copyright A.C.L.)

routes rayonnant de Lyon datent du début de notre ère; puis le travail se fit progressivement; notre réseau routier date en grande partie du milieu du premier siècle de notre ère, époque où l'empereur Claude organise complètement cette région en vue de sa conquête de l'Angleterre. La route Reims-Arlon est datée de l'année 44 par la borne milliaire de Buzenol. La chaussée de Bavai vers le nord date de la même époque; en général, toutes les voies rayonnant de Bavai peuvent être considérées comme contemporaines, ainsi que celles qui partent de Reims vers Cologne et Trèves. Après Claude, le réseau connut un développement lent mais constant; la route Arlon-Tongres paraît tardive, d'après les études récentes;

le diverticule Elewijt-Rumst date de la fin du deuxième siècle. Faute de coupes et d'études approfondies, la date des autres routes n'a pas encore pu être précisée ⁽³⁴⁾.

Il ressort clairement de ces quelques pages que, sur le sol de la Belgique, la trace de Rome est bien marquée et que l'influence de l'Empire a été durable et profonde. Concluons par un mot de Daniel Rops (*L'Eglise des Apôtres et des Martyrs*) : « De Rome aux colonnes d'Hercule, ou au Danube, ou à l'extrême pointe de l'Armorique, les chaussées admirables, dallées superbement, s'en vont, droites, à travers les montagnes et les plaines, comme le symbole de ce filet indéchirable que Rome a jeté sur le monde ».

⁽³⁴⁾ En vue d'une datation éventuelle par les méthodes modernes de la palynologie et de la radioactivité du carbone (C^{14}), des échantillons de tourbe et de bois ont été prélevés tout récemment à la via Mansuerisca, ainsi qu'à la route Bavai-Asse à Hove-lez-Enghien.



Laon

J Mertens 1955