

# LES VOIES ROMAINES PAR LA WALLONIE

LA VOIE REIMS-COLOGNE





Les voies romaines principales de la Gaule du Nord. © M.-H. CORBIAU.

# LES VOIES ROMAINES PAR LA WALLONIE

LA VOIE REIMS-COLOGNE

---

## **DIFFUSION ET VENTE**

### **Service public de Wallonie**

Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie  
Département du patrimoine,  
Rue des Brigades d'Irlande 1  
B-5100 Jambes

En cas de litige, Médiateur de Wallonie :  
Marc BERTRAND  
Tél. : 0800 191 99 – le-mediateur.be

*Le texte engage la seule responsabilité des auteurs.  
L'éditeur s'est efforcé de régler les droits relatifs aux illustrations conformément aux prescriptions légales. Les détenteurs de droits qui, malgré ses recherches, n'auraient pu être retrouvés sont priés de se faire connaître à l'éditeur.*

## **RÉFÉRENCE BIBLIOGRAPHIQUE**

CORBIAU M.-H., 2017. *Les voies romaines par la Wallonie. La voie Reims-Cologne*, Namur, SPW- Département du Patrimoine (Vestiges, 011), 56 p.  
1<sup>ère</sup> édition 2017

Dépôt légal : D/2017/11802/56

## **COPYRIGHT**

*Attribution : L'œuvre doit être attribuée de la manière indiquée par le ou les auteurs de l'œuvre et les titulaires des droits, mais sans suggérer qu'ils soutiennent ou approuvent cette utilisation.*

*Utilisation commerciale : Cette œuvre ne peut être utilisée à des fins commerciales.*

*Travaux dérivés : Cette œuvre ne peut être copiée, modifiée, transformée ou adaptée.*

Contact : M.-H. CORBIAU, marie-helene.corbiau@unamur.be

## **Service public de Wallonie**

Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie  
Département du patrimoine  
Annick FOURMEAUX, Directrice générale  
Rue des Brigades d'Irlande 1  
B-5100 Jambes

## **ÉDITEUR RESPONSABLE**

Pierre PAQUET,  
Inspecteur général f.f.

## **COORDINATION ÉDITORIALE**

Alain GUILLOT-PINGUE, Directeur f.f., Direction de l'archéologie

## **NUMÉRISATION CARTOGRAPHIQUE**

Jean-Christophe SAINTE, Direction de la géomatique

## **CONCEPTION GRAPHIQUE DE LA COLLECTION**

Ken DETHIER, Département du patrimoine

## **MISE EN PAGE**

Imprimerie Doneux - Mettet

## **IMPRIMERIE**

Imprimerie Doneux - Mettet

## **COUVERTURE**

La voie romaine Reims-Cologne, dite le *Grand Chemin* à Steinbach. Photo © M.-H. CORBIAU.

# LES VOIES ROMAINES PAR LA WALLONIE

LA VOIE REIMS-COLOGNE

---

Marie-Hélène CORBIAU

Service public de Wallonie  
Namur, 2017



Pavement moderne sur le tracé antique de la voie Bavay-Tongres passant à Bertinchamps (Gembloux) sous l'appellation de *Chaussée romaine*. Photo © M.-H. CORBIAU.

# 1. LES VOIES ROMAINES. UN PROGRAMME POLITIQUE ET DES PERFORMANCES TECHNIQUES

---

## 1.1. Prendre la route

Dans le cadre des Journées du Patrimoine 2017, dédiées aux voies de communication, la Direction de l'archéologie (SPW) a formulé le projet de publier les voies romaines traversant la Wallonie : dans un premier temps, les chaussées Bavay-Tongres, Bavay-Trèves, Bavay-Velzeke, Reims-Cologne et Metz-Tongres. Chacune est présentée dans un fascicule suivant un canevas commun.

L'initiative est concentrée sur le réseau routier romain principal. La priorité est donnée à la topographie surtout, à l'architecture et à leur pérennité dans le paysage. L'environnement archéologique ou historique des voies ainsi que les chemins secondaires ne sont pas abordés dans ces volumes. Une introduction précise succinctement le cadre dans lequel sont instaurées et ont fonctionné les grandes voies de l'Empire dans nos régions. Les itinéraires qui synthétisent les résultats de recherches approfondies, sont développés sur des cartes au 1/50.000<sup>e</sup>. Toutefois, ils sont envisagés dans le cadre plus large des destinations antiques ; les sections parcourant les pays voisins sont présentés à une échelle plus petite. Une brève description et des illustrations complètent le parcours cartographié en attirant l'attention sur des témoignages archéologiques ou toponymiques significatifs, des faits techniques particuliers, une relation privilégiée entre la voie et l'environnement.

Les tracés routiers sont reportés en couleur transparente sur les cartes suivant trois symboles de trait afin de donner la possibilité de suivre la voie suivant le mode de locomotion choisi, mais aussi afin de susciter la collaboration de ceux qui connaissent bien le terrain ; les observations seront les bienvenues en vue de rectifier la présente proposition. Le trait continu traduit un tracé connu et conservé dans la voirie actuelle toute importance confondue (de l'autoroute au sentier en terre) ; le trait discontinu rend compte d'un tracé connu, mais aujourd'hui désaffecté ; le pointillé indique un tracé présumé.

Puisse ce livret inviter à la balade patrimoniale, à la découverte et à la recherche des voies romaines qui se sont inscrites durablement dans notre paysage, et de la civilisation qui a marqué cinq siècles de notre histoire.

## 1.2. Un projet impérial

Les voies romaines, planifiées à l'échelle de l'Empire et ouvrages d'art de grande qualité, sont encore aujourd'hui des témoins remarquables de la grandeur de Rome.

Dans nos régions, l'établissement de ces grandes artères routières fait partie du programme politique d'Auguste, le premier empereur (27 avant-14 après Jésus-Christ). Celui-ci organise le territoire conquis quelques années auparavant par Jules César (57-51 avant Jésus-Christ) en le divisant en trois provinces : la Belgique (*Gallia Belgica*) à laquelle appartient notre territoire, l'Aquitaine et la Lyonnaise. Les provinces sont elles-mêmes subdivisées en espaces plus petits, les cités (*civitates*) qui chacune sont dotées d'un chef-lieu; elles sont l'interlocuteur privilégié de Rome et ont la responsabilité de la gestion municipale. Pour assurer la liaison de ces nouveaux centres administratifs avec Rome, mais aussi pour permettre le déplacement rapide des militaires, Auguste suivant le projet routier d'Agrippa, gouverneur de la province et également son gendre, prolonge les principaux axes de communication du sud vers le nord. Il privilégie les relations entre les villes, capitales de cité. D'autres routes viendront progressivement étoffer ce canevas, se doublant d'une dimension économique et culturelle.

Le territoire est ainsi couvert par une trame routière dense, sériée en trois grandes catégories suivant leur destination ; elles sont bien connues grâce au témoignage antique de l'arpenteur romain, Siculus Flaccus (1<sup>e</sup> siècle) : les voies principales (*viae publicae ou militares*) correspondent aux liaisons administratives et stratégiques. Ce sont celles que nous connaissons le mieux et dont l'une fait l'objet de ce fascicule. Les voies secondaires ou *vicinales* ont une vocation régionale et sont très nombreuses ; entre les artères majeures elles sillonnent les campagnes et peuvent conduire jusqu'aux voies d'eau ou aux propriétés privées. Elles soutiennent la dynamique économique et sociale de la cité.



Statue d'Auguste, vers 12-10 avant J.-C. Arles. N° inv. FAN.92.00.215/2679 (MDAA) © R. Bénali et J.-L. Maby. Autorisation : 2017-26.

On peut facilement imaginer les multiples contacts entretenus entre les campagnes et les bourgs grâce aux voies vicinales, mais elles se laissent encore mal saisir par l'archéologie. Enfin les voies privées ou *privatae* assurent la circulation intérieure des domaines ruraux.

Cette hiérarchisation n'est pas restrictive. Tout le monde peut circuler sur ces voies.

Les routes sont complétées par les voies d'eau, fleuves et rivières navigables.



### 1.3. Une topographie linéaire planifiée en symbiose avec la nature

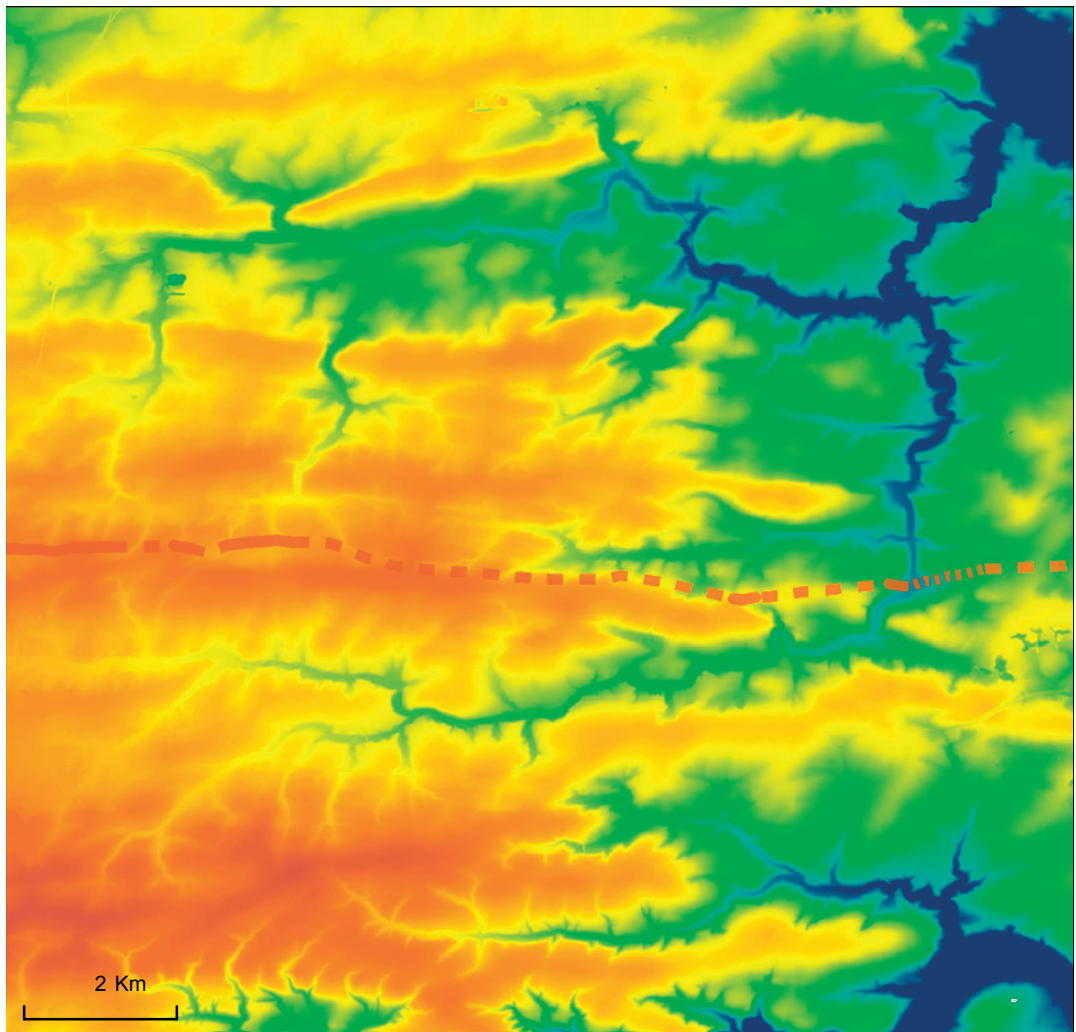
La destination, le substrat naturel, le réseau hydrologique ainsi que le climat conditionnent l'implantation des voies romaines. Celles-ci suivent un itinéraire le plus direct possible et doté d'une bonne visibilité. Elles sont plutôt des parcours de hauteurs et se maintiennent sur les plateaux et les crêtes naturelles, légèrement en contre-bas de celles-ci.

En fonction des conditions naturelles énoncées, on observe que le tracé se décline souvent en

une série de lignes droites et brisées, sur des distances très variables. Les points forts du relief sont l'occasion de réorienter la direction.

Un certain nombre des grandes routes sont de nouvelles initiatives, mais vraisemblablement elles ont dû utiliser des sections de chemins antérieurs fréquentés par les Gaulois. Toutefois les techniques routières romaines ont dû bien souvent les oblitérer par le nivellement du terrain jusqu'au sol vierge au moment de leur construction.

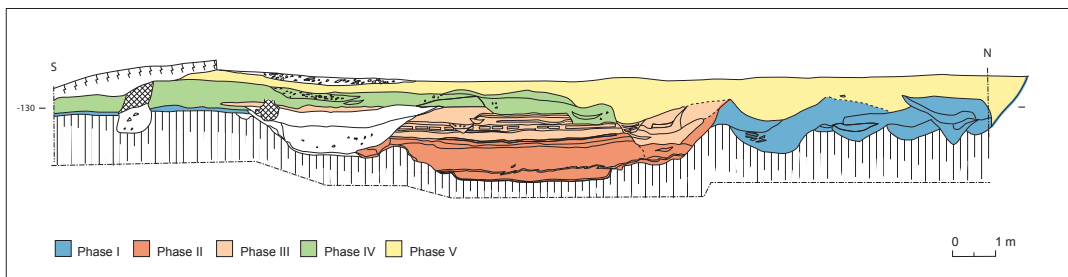
Tracé de la voie Bavay-Trèves entre Weillen et Florennes sur fond oro-hydrographique. Source des données © SPW. Sources du tracé archéologique © M.-H. CORBIAU.



## 1.4. L'architecture : un défi technique séculaire

Instrument de la politique impériale, les routes doivent être efficaces, c'est-à-dire praticables, rapides et sûres.

Quelques principes architecturaux président à l'édification des routes, tandis qu'une grande diversité caractérise l'agencement des matériaux et les équipements immédiats. La préoccupation majeure est d'établir un ouvrage solide, résistant à l'humidité et à l'usure.



Coupe dans la Bavay-Tongres à Waudrez. Deramaix I., 2006. p. 27, fig. 15 © SPW.

Une voie romaine est construite sur un terrain nivelé, stable, généralement le sol vierge.

Quelquefois un ou plusieurs sillons sont tracés, au centre pour définir l'axe routier et sur les côtés pour déterminer l'emprise publique.

L'assise de la voie comporte deux ou plusieurs couches de matériaux de différentes qualités, mais de provenance locale. Les produits fins à la base (argile, sable ou gravier) sont compactés et surmontés de pierres, posées à plat ou sur chant, ou de cailloux. Ces couches peuvent alterner. Parfois des blocs plus importants sont placés en bordure de la construction pour renforcer l'ouvrage. Le revêtement supérieur est fréquemment un empierrement ou un cailloutis fortement tassé plutôt qu'un beau dallage tel qu'on le voit si souvent aux environs de Rome. Enfin une couche de roulement en matériaux fins couronne l'ouvrage et adoucit les aspérités

de la surface ; généralement, elle a disparu.

Un profil bombé et si nécessaire un ou deux fossés latéraux contribuent à l'écoulement des eaux. Il n'y a pas de règle stricte pour leur présence. La largeur n'est ni uniforme, ni constante ; elle avoisine plutôt 6 m, mais elle peut être nettement supérieure ou inférieure.

À l'occasion d'entretien ou de rénovation, la voie peut avoir été rechargée, parfois à plusieurs reprises. On peut constater de légers déplacements de l'assise, un élargissement ou un rétrécissement

de la surface carrossable.

Dans quelques cas, on a constaté que le premier état d'une route antique était un chemin de terre battue, ultérieurement empierré.

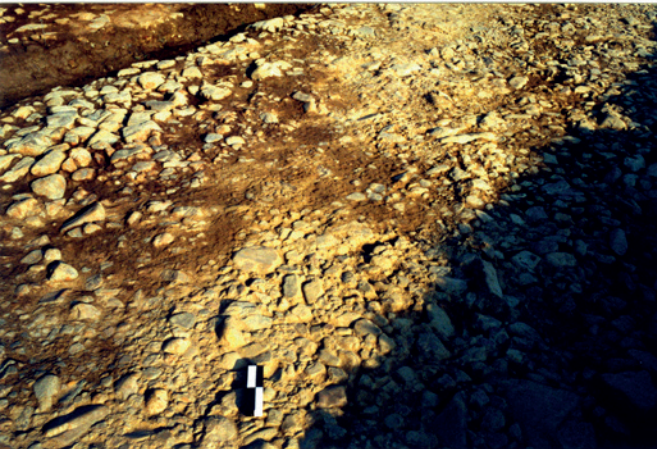
Lorsque le terrain est marécageux, on recourt à une infrastructure en bois pour supporter la construction en pierre. Les solutions architecturales sont multiples, évoluant entre le lit de fascines, l'alignement de troncs d'arbres ou le radier de madriers.

Le franchissement des cours d'eau nécessite des aménagements spécifiques comme un gué, une mise à l'eau ou un pont. Les gués correspondent aux lieux les plus favorables à la traversée ; ils utilisent des hauts fonds, quelquefois améliorés par la mise en place de pavage. Les ponts répondent à différents modèles architecturaux qui utilisent le bois et/ou la pierre.

## 1.5. La circulation

Des traces d'ornières parfois livrent des informations sur le trafic et sur les convois.

À l'époque romaine on se déplace à pied, à cheval ou en voiture à traction animale. Il y a plusieurs modèles; pour le déplacement des personnes, les plus courants sont le *cisium*, léger cabriolet



Ornières dans la voie Metz-Tongres, à Wyompont. Photo M.-H. CORBIAU © SPW.



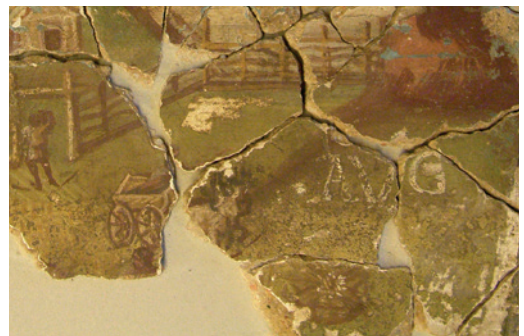
*Cisium*. © Institut Archéologique du Luxembourg, Musée Archéologique d'Arlon.

à deux roues, la *raeda*, une sorte de char à banc à quatre roues, ouvert ou protégé par une capote et la *carruca*, aussi à quatre roues, plus lourde, bâchée, adaptée au voyage plus long.



*Raeda*, mosaïque des *Cisiarii* à Ostie. Photo M.-H. CORBIAU.

Les véhicules sont tractés par des animaux, des mules, des chevaux ou des bœufs ; ces derniers tirent plutôt les chariots comme le *carrus* ou le *plaustrum*. Pour le transport de produits de plus



Chariot tiré par deux bœufs ; extrait d'une peinture représentant un calendrier, découverte à Tongres. Photo Alain Vanderhoeven. © OE.

faible charge, on utilise la *benna*, plateau monté sur deux roues.



*Benna*. © Institut archéologique du Luxembourg, Musée Archéologique d'Arlon.

## 1.6. Signalisation et services routiers

Les bornes milliaires sont des petits monuments cylindriques en pierre portant des inscriptions ; elles jalonnent très régulièrement les bords des routes. Outre des précisions politiques qui concernent l'empereur, elles donnent des informations pratiques sur le territoire traversé et informent le voyageur sur les distances parcourues par rapport au chef-lieu de la cité concernée.

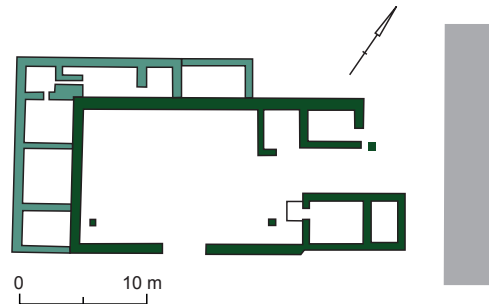
La résistance des montures et des convois nécessite des haltes environ tous les 10 / 15 km.



Convoi passant devant une borne milliaire. © Institut archéologique du Luxembourg, Musée Archéologique d'Arlon.

Le parcours d'une journée correspondrait à trois ou quatre, voire cinq étapes. On ne circule pas la nuit. Les routes devront donc être équipées d'une chaîne de relais assurant l'accueil et la restauration des hommes, l'entretien des animaux et des véhicules, l'hébergement et la sécurité des attelages et des biens transportés.

On retrouve ces bâtiments de services routiers dans les villes et agglomérations, ainsi que isolés dans les campagnes ; ils adoptent une architecture spécifique, alignée sur la route, fermée vers l'extérieur, avec notamment un vaste espace intérieur auquel on accède par une porte charretière, des bains, présents particulièrement dans les établissements ruraux et un point d'alimentation en eau. Certains sont équipés d'un atelier de forge. Ils sont de diverses tailles, parfois regroupant plusieurs constructions.



Plan du relais d'Anlier en bordure de la voie Metz-Tongres. Établissement isolé à 13 km d'Arlon construit en 2 phases. L'espace central est bordé d'une galerie couverte. © M.-H. CORBIAU.

## Mesures antiques

L'unité de mesure utilisée est généralement le mille, soit environ 1.478,5 m ; mais en Gaule Belgique, on emploie aussi la lieue équivalant à environ 2.222 m, au moins à partir de Septime Sévère (193-211). Cette dernière est ainsi utilisée sur la colonne de Tongres, et sans doute pour les indications de distances concernant les régions septentrionales figurant sur la Table de Peutinger ou dans l'Itinéraire d'Antonin.

## 1.7. Guides pour le voyage

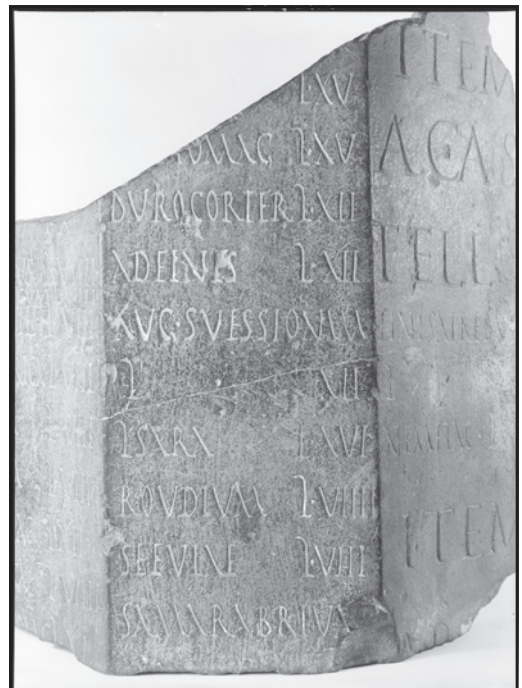


La ville de Reims/ Durocortoro, carrefour routier vers Bayav/Baga conervio et vers Cologne/Agripina. Extrait de la Table de Peutinger, fac-similé de Konrad Miller, 1887. Sources : Wikipédia.

Pour établir leur itinéraire, les voyageurs avaient à leur disposition divers documents d'informations comme l'Itinéraire d'Antonin et la Table de Peutinger. Tous deux sont des compilations de la période romaine tardive, parvenues jusqu'à nous par des copies. La Table de Peutinger est une carte qui reproduit un grand nombre de voies majeures sillonnant l'Empire; elles sont dessinées schématiquement d'un trait rouge, avec la mention de villes généralement illustrées, et d'autres étapes, ainsi que de la valeur de leur éloignement respectif. Le document se présente sous la formée étirée d'un long rouleau, divisés en douze sections. L'Itinéraire d'Antonin (*Itinerarium Antonini Augusti*) est un recueil de routes importantes de l'Empire, qui énumère le nom de localités antiques traversées et les distances qui les séparent.

D'autres monuments, de portée régionale, renseignent plusieurs itinéraires, comme la colonne itinéraire de Tongres.

Itinéraire de Tongres. Petit monument octogonal en pierre dont 3 faces sont partiellement conservées. Sur l'une, la mention de Reims/Durocorter, visible, indique l'étape d'un parcours. © KIK-IRPA, Bruxelles.

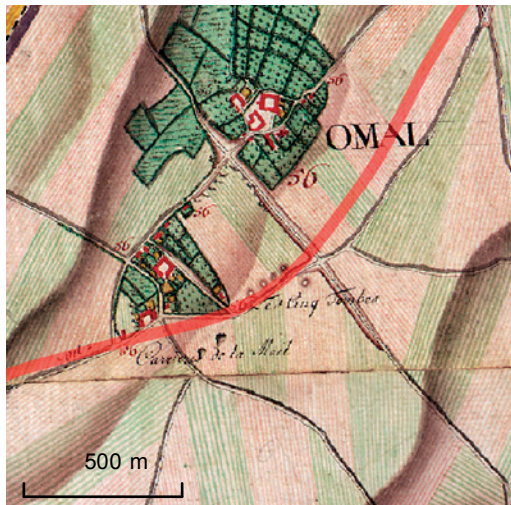


## 1.8. Aujourd'hui, où sont les voies romaines ?

### Comment les retrouver ?

Bon nombre de voies romaines restent fort présentes dans notre paysage. Elles peuvent encore être parcourues, soit qu'elles sont toujours utilisées par le trafic actuel ou comme chemin de terre, soit qu'elles sont restées des limites administratives d'états, de provinces, de communes, de propriétés privées, ou simplement se signalent par un relief appuyé, un parcellaire régulier ou une végétation linéaire. En maints endroits, on peut constater combien elles dominent le découpage des parcelles. Établies de préférence sur des socles naturels, elles contiennent d'imprimer l'environnement. Elles sont restées des axes directeurs de l'urbanisme dans les villes et bourgs établis dès l'antiquité.

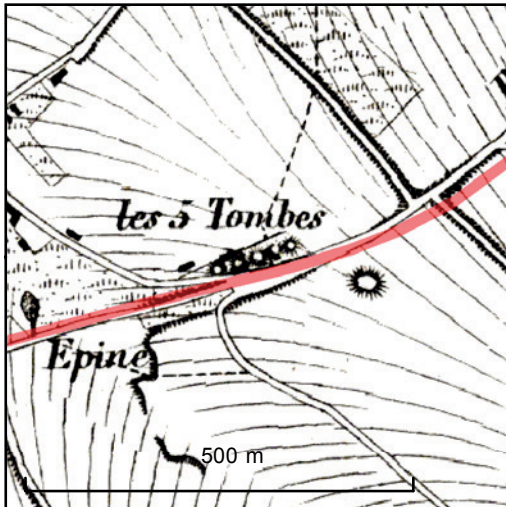
Signalisation routière évocatrice sur le tracé de la Bavay-Trèves à Dinant, avant d'entamer la descente de Bonsecours. Photo M-H. CORBIAU.



Tumulus bordant la voie Bavay-Tongres à Omal. Carte de Ferraris, 1777. Sources des données ©SPW.

La toponymie est un appui précieux à la recherche archéologique ; elle ponctue également plusieurs parcours d'appellations significatives,





À gauche : Tumulus bordant la voie Bavay-Tongres à Omal. Carte Vander Maelen, 1850. Sources des données © SPW.

routiers évoqués et de rares milliaires ; néanmoins les témoignages des périodes suivantes sont très utiles, notamment dans l'application de la méthode régressive.

Les photos aériennes constituent un outil à la recherche. Les résultats de prises de vues sont cependant tributaires de diverses conditions naturelles qui assurent les résultats utilisables par l'archéologie. Les modèles numériques de terrain par leur mise en évidence de relief invisible au sol proposent des informations nouvelles et précises.

et souvent dérivées et/ou assorties de qualificatifs, parfois en des lieux inattendus, comme « chemin », « voie » ou « chaussée romaine »... Les voies antiques sont aussi associées à des personnages passés dans la légende comme Brunehaut, Charlemagne, les Sarrazins ou le Diable. La signalisation actuelle y fait parfois écho et contribue à baliser leur tracé millénaire. À ces témoignages, il convient d'appliquer toute la critique nécessaire pour s'assurer de leur potentielle antiquité ou au moins de leur ancienneté.

Les diverses prospections sur le terrain et les mises au jour des vestiges routiers liées à des opérations archéologiques ou des découvertes fortuites sont des témoignages solides dans la détermination d'un parcours.

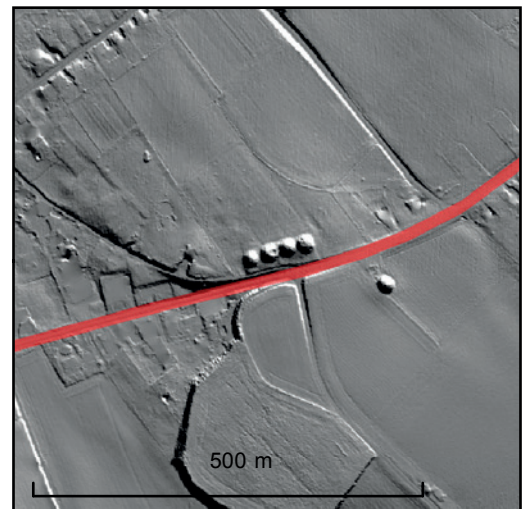
La documentation écrite qui relate les découvertes anciennes reste toujours à consulter.

À côté de ces indices contemporains, d'autres informations peuvent être livrées par la cartographie ancienne qui a conservé leurs tracés mais aussi par certains guides routiers qui remontent à l'Antiquité, la Table de Peutinger et l'Itinéraire d'Antonin. Ces deux documents comportent des informations inestimables pour aider à fixer le parcours des voies et les haltes, mais ils ont certaines limites. Ni l'un, ni l'autre ne reprennent systématiquement toutes les grandes routes en service à leur époque, ni pour chaque voie envisagée, toutes les étapes ; de plus, il faut tenir compte que lors des copies des erreurs se sont glissées dans la transcription des distances.

Les résultats de ces démarches doivent être cumulés et confrontés pour établir l'antiquité ou au moins l'ancienneté d'un tracé.

Ci-dessous : Tumulus bordant la voie Bavay-Tongres à Omal. Photo MNT. Sources des données © SPW.

Les sources historiques romaines concernant le réseau routier pour notre région sont pratiquement inexistantes, à l'exception des documents



DUROCORTORO



XII NOVIOMAGUS XXV

MOSE VIII

MEDUANTO

MENERICA VI

LINDESINA XVI

AGRIPINA





## 2. LA VOIE REIMS-COLOGNE

La voie Reims-Cologne est une longue artère routière qui unit deux capitales de province respectivement la Gaule Belgique et la Germanie Inférieure et qui à Zulpich se branche sur la voie Trèves-Cologne. Son itinéraire est illustré sur la Table de Peutinger, avec les étapes principales, Noviomagus, Mosa, Meduanto, M.nerica, et peut-être Lindesina, entre Durocortoro/Reims et Agripina/Cologne. Après plusieurs discussions engagées surtout aux 19 et 20<sup>e</sup> siècles, les deux premières stations sont localisées respectivement à Saint-Loup-Champagne (France) et à la traversée de la Meuse à Warcq-Charleville-Mézières. Meduanto a fait couler beaucoup d'encre et reste sans solution. Plusieurs propositions ont été avancées pour identifier M.nerica dont l'une retient Gemünd (Allemagne), mais le dossier d'argumentation devrait être étoffé. Le site mis en cause n'est pratiquement pas connu. Le positionnement oblique de Lindesina sous l'itinéraire rend la relation de cette localité avec la route hypothétique.

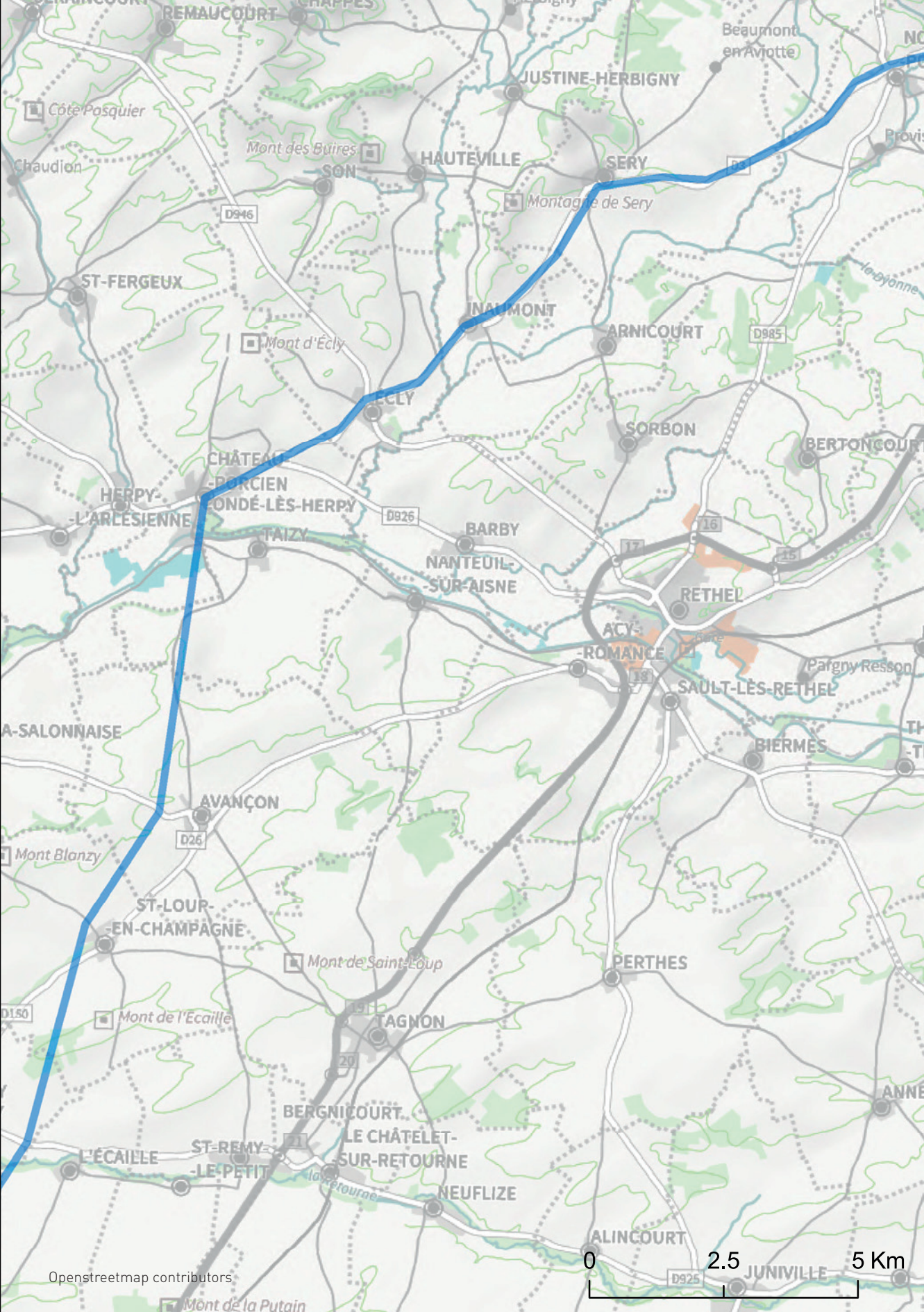
Aucun milliaire n'a été mis au jour sur le parcours de cette chaussée.

L'itinéraire est en grande partie déterminé, confirmé par des découvertes archéologiques, des toponymes et des configurations de terrain significatifs ou des traces particulières enregistrées sur différents documents cartographiques et photographiques. Il reste deux zones incertaines. Après le franchissement de la Meuse à Warcq-Charleville-Mézières, les vallées mosane et de la Semois présentent une topographie tourmentée et sont boisées, ce qui rend la prospection mal aisée. Plus loin en direction de Cologne, différentes solutions s'offrent pour la section qui traverse la zone du massif ardennais, entre Thommen et Rocherath.

La voie qui rallie Cologne quitte Reims par la porte de Cérés, au nord-est, et file tout droit jusque Saint-Loup-Champagne, puis par trois longs segments rectilignes parvient à Château-Porcien. Elle y traverse l'Aisne et prend une direction plus appuyée vers l'est jusqu'à Viel-Saint-Remy. Elle s'engage alors à travers champs jusqu'à Jandun où elle bifurque pour atteindre la vallée de la Meuse qu'elle traverse au *Gué des Romains* à Warcq vers Charleville-Mézières, grâce un gué et un pont dont la première installation remonte à la période gauloise. Son parcours a suscité l'éclosion d'une vaste occupation polynucléaire à Warcq, dans la plaine de *La Warenne*, à Saint-Julien, ainsi que au-delà du plateau de Berthaucourt, à Saint-Laurent et Ville-sur-Lumes. Là, la voie antique est confrontée aux vallées étroites et encaissées qu'à abandonnées la Meuse pour se replier vers l'ouest: deux propositions au moins, parfois dédoublées peuvent l'amener à la Semois, en Belgique. L'une passerait à Gesponsart, suivant deux tracés parallèles, vers Bagimont (Belgique), qui correspondent en grande partie à une très ancienne voie; l'autre par Gernelle, prendrait la direction de Pussemange (Belgique).

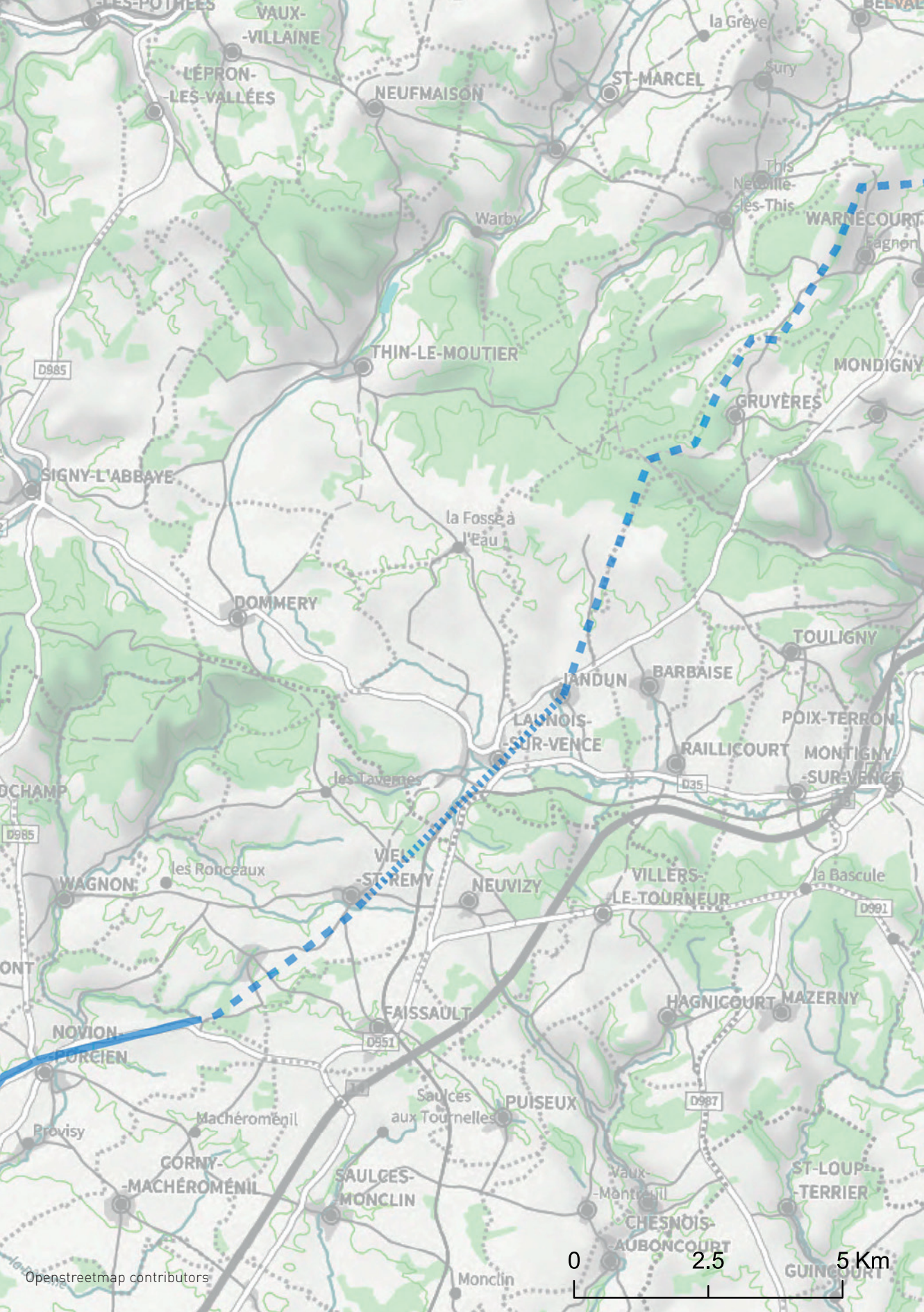
La voie romaine entre Reims et Warcq doit être associée à la *via regia* citée au 11<sup>e</sup> siècle entre autres dans un épisode concernant la vie du martyr Arnoul (10<sup>e</sup> siècle).





Openstreetmap contributors





VAUX-VILLAINE  
LÉPRON-LES-VALLÉES

NEUFMAISON

ST-MARCEL

THIN-LE-MOUTIER

WARNÉCOURT

GRUYÈRES

SIGNY-L'ABBAYE

DOMMERY

LANDUN

BARBAISE

TOULIGNY

LAUNOIS-SUR-VEUCE

RAILLICOURT

POIX-TERRON

MONTIGNY-SUR-VEUCE

WAGNON

les Ronceaux

les Taverres

VIEIL-ST-REMY

NEUVIZY

VILLERS-LE-TOURNEUR

la Bascule

NOVION-PORCIEN

FAISSAULT

HAGNICOURT

MAZERNY

CORNY-MACHÉROMÉNIL

SAULCES-MONCLIN

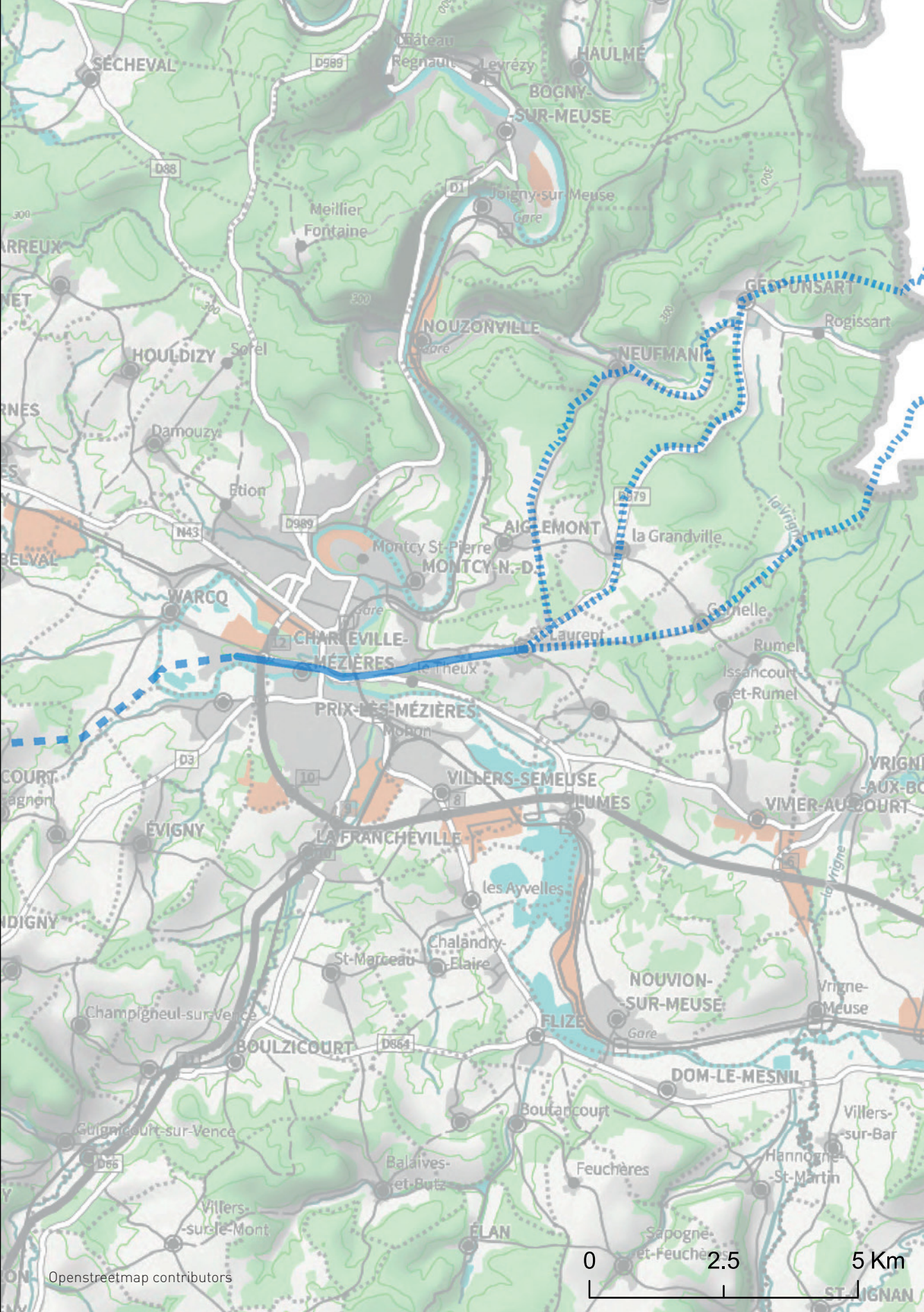
PUISEUX

CHESNOIS-AUBONCOURT

ST-LOUP-TERRIER

0 2.5 5 Km

Openstreetmap contributors



SÉCHEVAL

Château Regnault

HAULMÉ

BOGNY-SUR-MEUSE

Joigny-sur-Meuse  
Gare

Meillier  
Fontaine

NOUZONVILLE  
Gare

NEUFMONT

GESUNSAT

Rogissart

HOULDIZY

Sofel

Darmouzy

Etion

D989

Montcy St-Pierre

AIGEMONT

MONTCY-N.-D.

la Grandville

WARCO

CHARLEVILLE-MÉZIÈRES

St-Laurent

PRIX-LES-MÉZIÈRES

VILLERS-SEMEUSE

FLUMES

VIMER-AUCOURT

ÉVIGNY

LA-FRANCHEVILLE

les Ayvelles

NOUVION-SUR-MEUSE

FLIZE  
Gare

Vrigne-Meuse

BOULZICOURT

St-Marceau

Chalandry-Elaire

DOM-LE-MESNIL

Boutancourt

Feuchères

Hannogne-St-Martin

Guignicourt-sur-Vence

Villers-sur-le-Mont

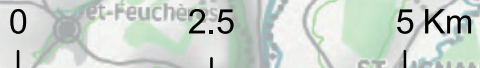
Balaives-et-Butz

FLAN

Sapogne-et-Feuchères

Villers-sur-Bar

ST-IGNAN



Openstreetmap contributors

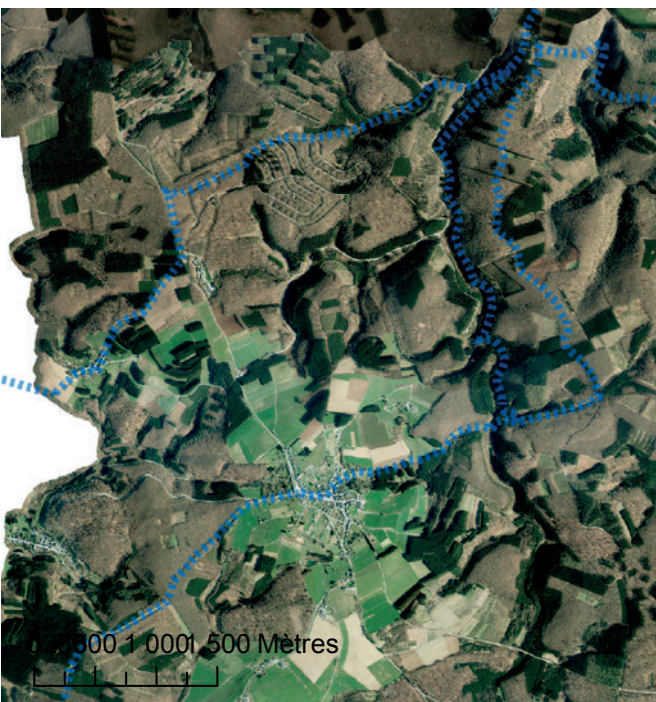


Le tracé présumé venant de Gesponsart entre en Belgique à Bagimont. Suivant les opportunités géographiques, il profite des profondes vallées d'affluents de la Semois pour se rapprocher de la rivière, sans y descendre. Il traverse la Semois à l'ancien gué de Vresse, et de là bifurque de 90° vers l'est.

L'autre proposition en provenance de Gernelle, entre en Belgique par le Sud, passe au sud de Pussemange, coupe Sugny et suivant deux hypothèses parallèles, l'une par la vallée du ruisseau, Membre, l'autre à mi-hauteur de cette vallée, mais ponctuée de petits sommets, plus à l'est approche la Semois, mais la traverse à deux endroits différents. Le chemin de la vallée se branche sur la première solution et passe la Semois à l'ancien gué de Vresse. La voie qui court à mi-hauteur poursuit son trajet jusqu'à Mouzaive où elle traverse la Semois ; elle suit le cours de la rivière sur quelques centaines de mètres, puis se hisse à Chairière, d'où suivant deux possibilités rejoint la proposition qui vient de Vresse.



Traversée de la Semois à gué à Vresse. Carte de Ferraris, 1777. Sources des données © SPW.



Parcours routiers présumés de la voie Reims-Cologne dans la vallée de la Semois entre Pussemange et Mouzaive. MNT. Sources des données © SPW.



Autorisation n°A3471



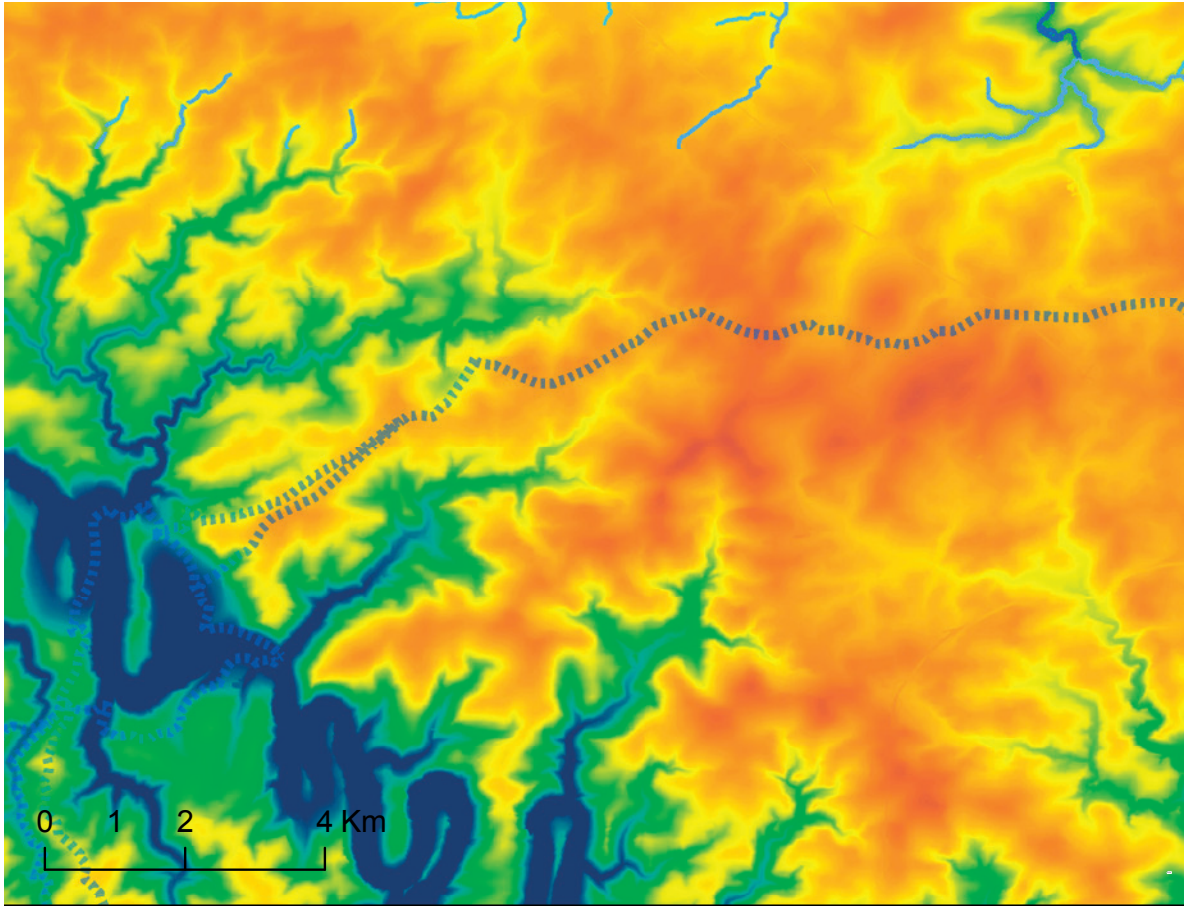
© 2010 Institut National de l'Énergie Atomique (INB)



Heimol

Securité





Les deux tracés présumés se rejoignent à la sortie de la vallée de la Semois. Le parcours s'ancre ensuite sur l'interfluve de la Semois et de l'Ourthe. Il chemine par Oizy, passant dans la localité ou au plus au sud comme le *Chemin des Pèlerins*. En certains endroits, un pavement grossier et solide était visible au siècle dernier. La voie antique souligne la limite des provinces de Namur et Luxembourg en entrant à Carsbourg. Dans le village, elle est masquée par la route moderne N853 qu'elle abandonne à la sortie pour continuer sous un chemin communal.

Parcours routier entre Vresse et Carsbourg sur fond de carte oro-hydrographique. Sources des données © SPW.



Autorisation n°A3471  
Scoutontape



Bellevaux





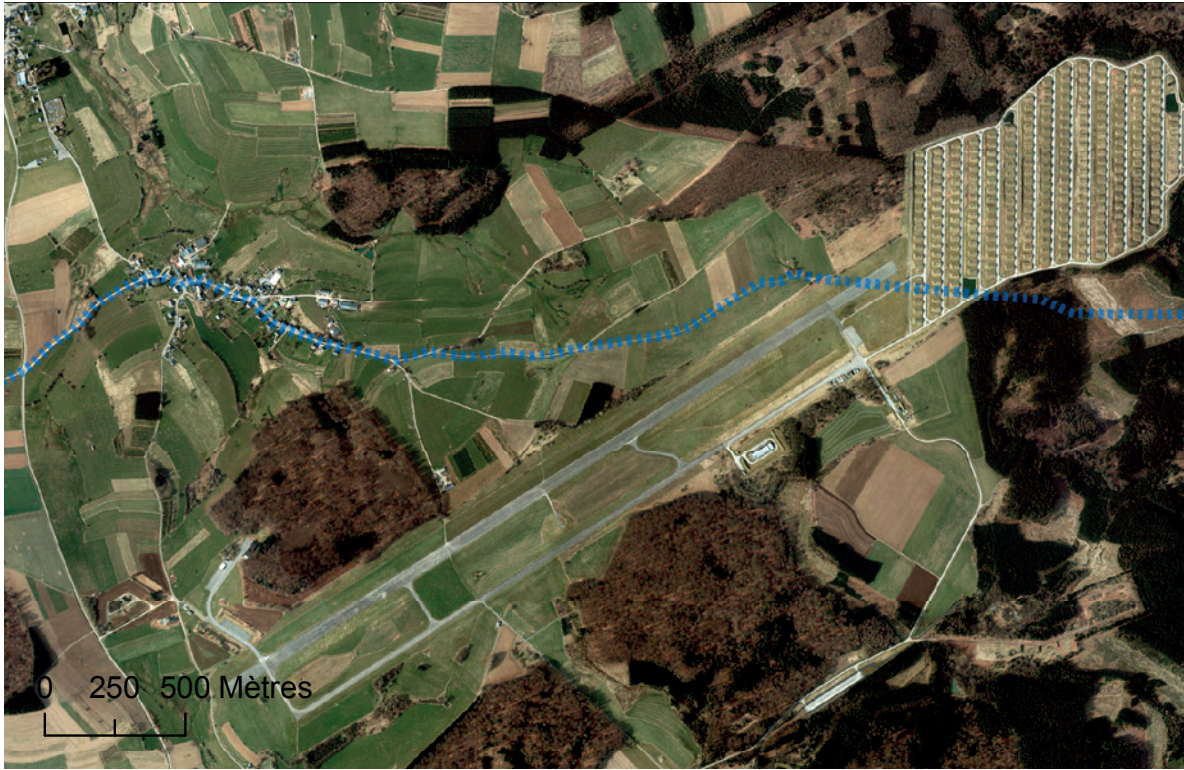
Extrait cadastral mentionnant le lieu-dit évocateur d'un parcours ancien *Contre le haut Chemin* à Paliseul. Sources des données, 7 juillet 2017 © AGDP.

La proposition de tracé romain chemine au sud de Paliseul comme un chemin communal qu'elle abandonne au niveau de la zone habitée et qu'elle retrouve après *le Grand Wé* ; elle poursuit à travers champs et bois, en continuant de marquer de son empreinte le parcellaire moderne. La toponymie également fait allusion au passage d'une voie importante en mentionnant contre le tracé présumé, le lieu-dit *Contre le haut Chemin*.

Vue de la crête parcourue par l'itinéraire ancien longeant le lieu-dit *Contre le haut Chemin*. Photo M.-H. CORBIAU.







Parcours routier présumé de la voie Reims-Cologne entre Acremont et le *Bois de Luchy*. PPNC. Sources des données © SPW.

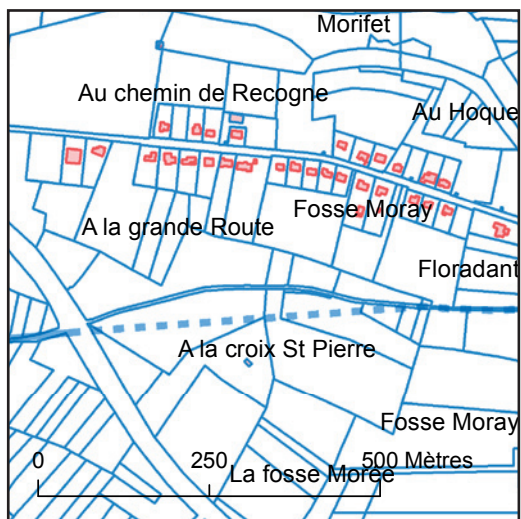
La route romaine arrive à Acremont sous un chemin de forêt menant au village, le traverse et poursuit jusqu'au *Bois de Luchy* qu'elle coupe. Le chemin forestier est un parcours ancien qu'a repris le *Chemin neuf* mis en service en 1665 pour assurer une communication directe entre Liège et Sedan, et qui a pu conserver l'itinéraire antique.

Ce dernier a été observé à diverses reprises dans la topographie de la forêt.

Au sud du village d'Acremont, on relève le lieu-dit évocateur *Champ des cailloux*.

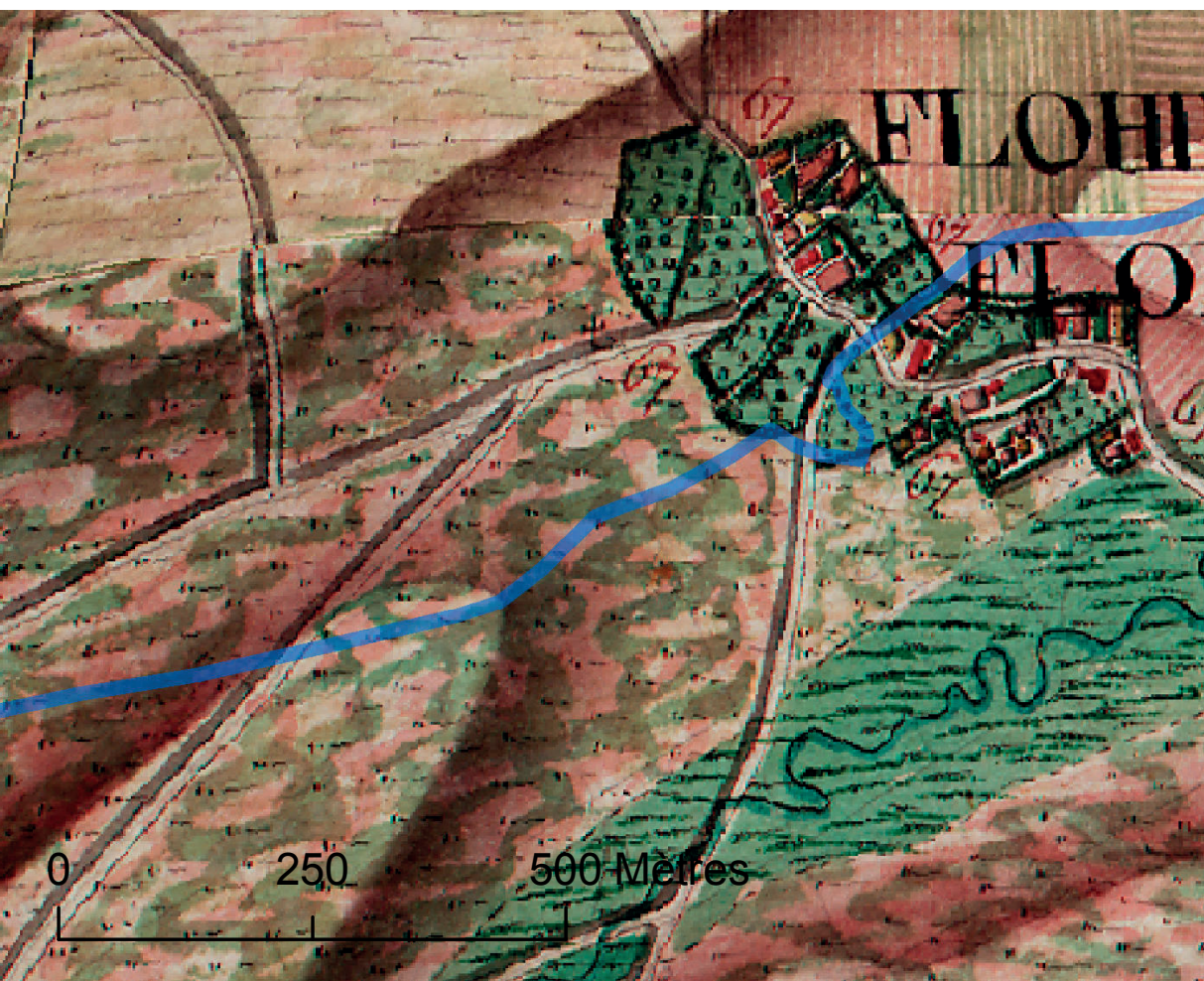


Extrait cadastral portant le lieu-dit *A la grande Route*, en bordure du tracé routier antique à Saint-Pierre. Sources des données, 7 juillet 2017 © AGDP.



La voie antique quitte le *Bois de Luchy* et sous la route moderne, traverse le village de Neuwillers et gagne Saint-Pierre. Au sud du village, le témoignage de la toponymie est intéressant car les parcelles riveraines du tracé antique se nomment *A la grande route*. La route romaine arrive à Flohimont où elle traverse le ruisseau. Avant d'entrer dans le hameau, les champs portent l'appellation *À la voie de Vresse*.

Tracé antique traversant Flohimont. Carte de Ferraris, 1777. Sources des données © SPW.





Freux-Suzerain

Tier des Souris

Rondue

Bougnimont

Renaumont

Ste-Marie-Chevigny

Laneuville

Wideumont

Blanchipont

Bernimont

Lex Dairs Buissons

Le Hestroi

Le Bois Lahaut

Tronquoy

Molinfaing

Molinfaing

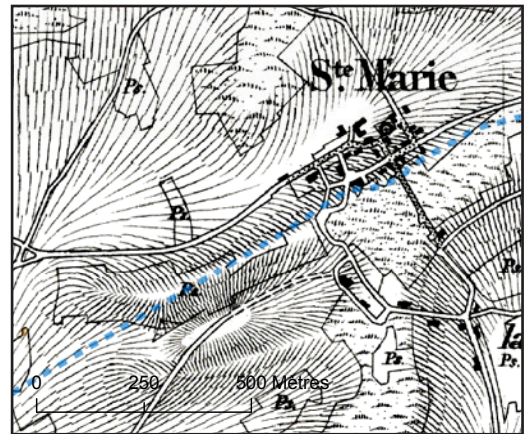
Massul



La voie romaine passe à Sainte-Marie-Chevigny à travers champs jusqu'à Laneuville. Une coupe à l'extrémité orientale de la localité a permis d'observer le soin particulier appliqué à la construction dans la fange au confluent des ruisseaux de Sainte-Marie et de Renaumont. Une double strate de pierres repose sur des madriers en chêne qui sont placés sur une couche de tourbe; une datation dendrochronologique date la structure en bois de la deuxième partie du 2<sup>e</sup> siècle. Il doit s'agir vraisemblablement d'un entretien ou d'une réparation.

Au centre de Laneuville, le parcours antique court sous une route communale qui se poursuit dans la forêt, la *Fagne de la Chapelle*. Les lieux-dits *Corret* et *sur Corret* se trouvent en bordure de la voie.

Parcours routier antique traversant Sainte-Marie. Carte de Vander Maelen, 1850. Sources des données © SPW.



Parcours routier antique passant à La Neuville. Carte de Ferraris, 1777. Sources des données © SPW.





Vaux-lez-Rosières

Autorisation n°A3471

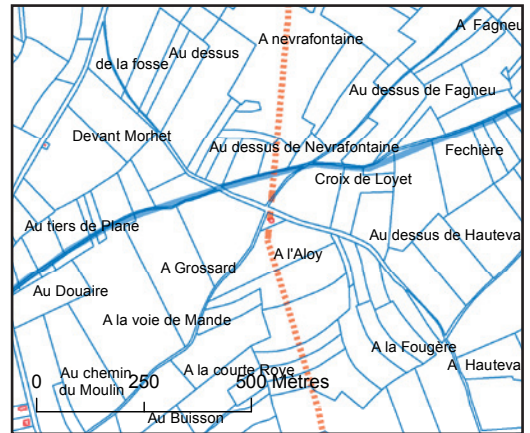


Vaux-lez-Rosières



En traversant le *Bois de la Chapelle*, l'itinéraire antique sous un chemin forestier s'accroche au flanc de sommets qui dominent les fagnes environnantes, puis descend vers la vallée du Laval, au nord-ouest de Morhet. Elle traverse la rivière à Copon, et reprend l'ascension d'une nouvelle colline qui sépare la rivière de son affluent, le ruisseau de Sale ; sur ce sommet, ou le suivant, elle croise la voie Bayav-Trèves. L'itinéraire de cette dernière est imprécis dans cette zone ; trois solutions ont été avancées. Le croisement des deux chaussées pourrait être sur la hauteur *A l'Aloy*, à *Poisson-Moulin* ou après avoir traversé le ruisseau de Sale sur le rebord d'un plateau que coupe le troisième parcours présumé. La voie venant de Reims reprend ensuite de la hauteur et toujours sous le chemin local, entre dans le *Bois de Fragotte*.

Extrait cadastral où figure le carrefour des voies romaines Reims-Cologne et Bayav-Trèves (l'une des hypothèses), à Morhet et le lieu-dit *A l'Aloy*. Sources des données, 7 juillet 2017 © AGDP.



L'on attribue au terme Copon une filiation avec *caupona* qui désigne une petite taverne et certains ont vu une relation entre ce terme et le carrefour des chaussées.

La voie Reims-Cologne à Copon (Morhet). © Photo M.-H. CORBIAU.

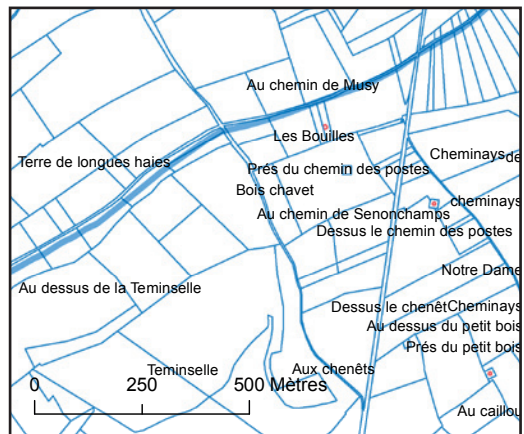




À l'extrémité du *Bois de Fragotte*, la route romaine Reims-Cologne longe les lieux-dits révélateurs, *Bois Chavet*, au *Chemin Cheminey* et *Près du chemin des postes* sous la desserte forestière qui se prolonge en chemin rural. Au *Spagnema*, elle croise la voie antique Metz-Tongres et continue sous la dénomination de *Chaussée romaine*. Elle entre à Bastogne en suivant le *chemin de Musy* et traverse la ville suivant l'axe de la rue principale, sous celle-ci ou plutôt sous une parallèle plus au nord. Son passage à Bastogne n'est pas déterminé. C'est au niveau de cette localité qu'elle prend une orientation plus appuyée vers le nord et qu'elle conservera jusqu'à Zulpich.

On retrouve son tracé à la sortie de la ville sous la N874 qu'elle abandonne rapidement pour cheminer sous des chemins ruraux, en évitant les petits sommets ardennais.

Divers lieux-dits évoquant le passage de voies anciennes, *Bois chavet*, *Cheminays*, *Près du chemin des postes* sur extrait cadastral. Sources des données, 7 juillet 2017 © AGDP.



Traversées romaines présumées à Bastogne. Carte de Vander Maelen, 1850. Sources des données © SPW.

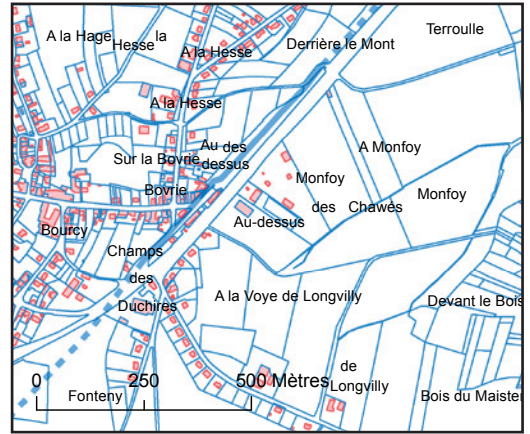




La voie antique poursuit son trajet conservé par la voirie locale. C'est sous l'appellation de *Chemin des Pèlerins* qu'elle traverse Bourcy, puis Buret. Divers lieux-dits des parcelles riveraines étaient le tracé romain. Au sud-ouest de Bourcy, on retrouve *Au Grand Chemin*, à l'est du village, *Au-dessus des Chavées*, et un peu plus loin, *Au-delà du Vieux Chemin*. À Buret, la toponymique fait également référence au *Vieux Chemin*.

Établie sur l'interfluve de la Meuse et du Rhin, la chaussée romaine domine puissamment le paysage.

Parcelles cadastrales en bordure de la voie Reims-Cologne à Bourcy, avec l'appellation significative de *Chavés*. Sources des données, 7 juillet 2017 © AGDP.



La voie Reims-Cologne dite le *Chemin des Pèlerins*, au nord de Bourcy cheminant juste en contrebas d'un sommet. Photo M.-H. CORBIAU.



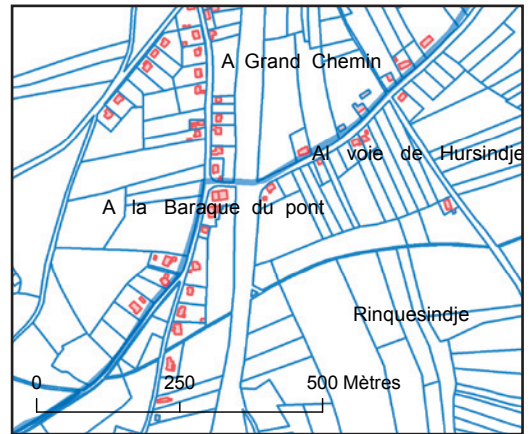




La voirie locale continue de perpétuer l'itinéraire antique en passant par le *Bois de Rouvroy*, à l'est de la localité de Steinbach, au sud-est du village de Limerlé. Après *la Baraque Dumont*, elle atteint la borne 280 qui ponctue la frontière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, court sous cette dernière sur quelques dizaines de mètres puis entre à Haut-Bellain, en territoire grand-ducal. Plusieurs lieux-dits évoquant le *Grand Chemin* ponctuent ce parcours. Celui-ci se dessine comme une voie de crête dans le paysage et assure une vue dominante au voyageur.

La voie romaine dite le *Grand Chemin* à *la Baraque Dumont* à Limerlé. Photo M.-H. CORBIAU.

Extrait cadastral avec la mention *Au Grand Chemin*, en bordure de la voie romaine à *la Baraque Dupont* à Limerlé. Sources des données, 7 juillet 2017 © AGDP.



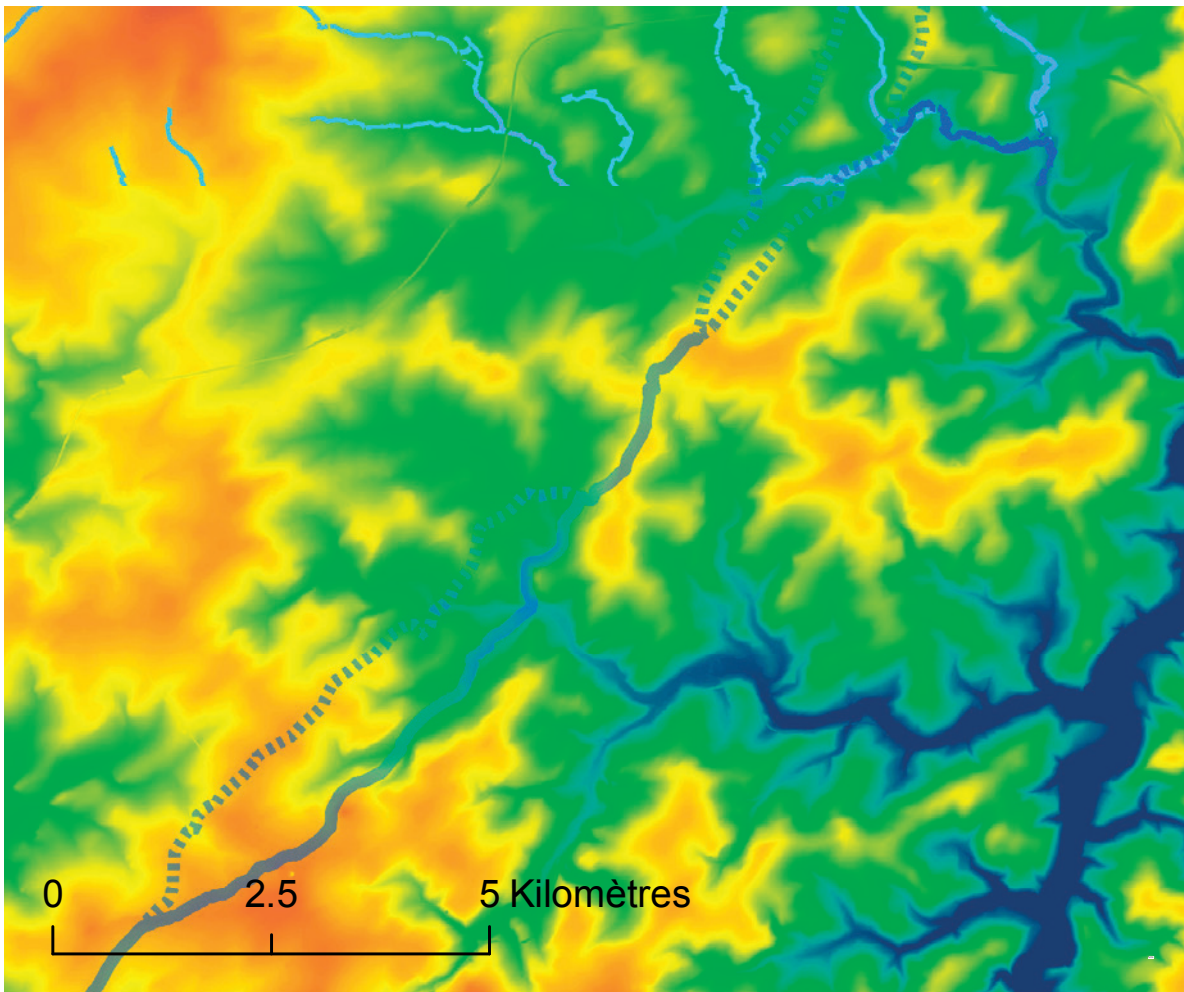
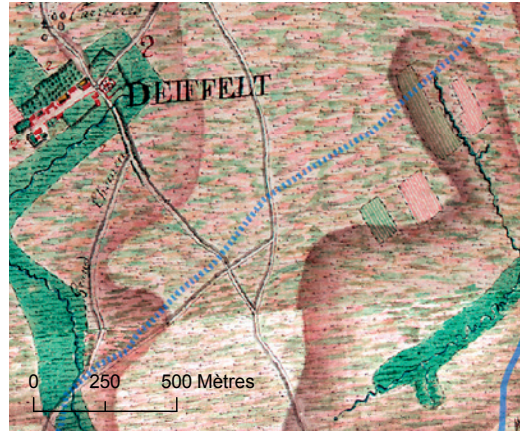


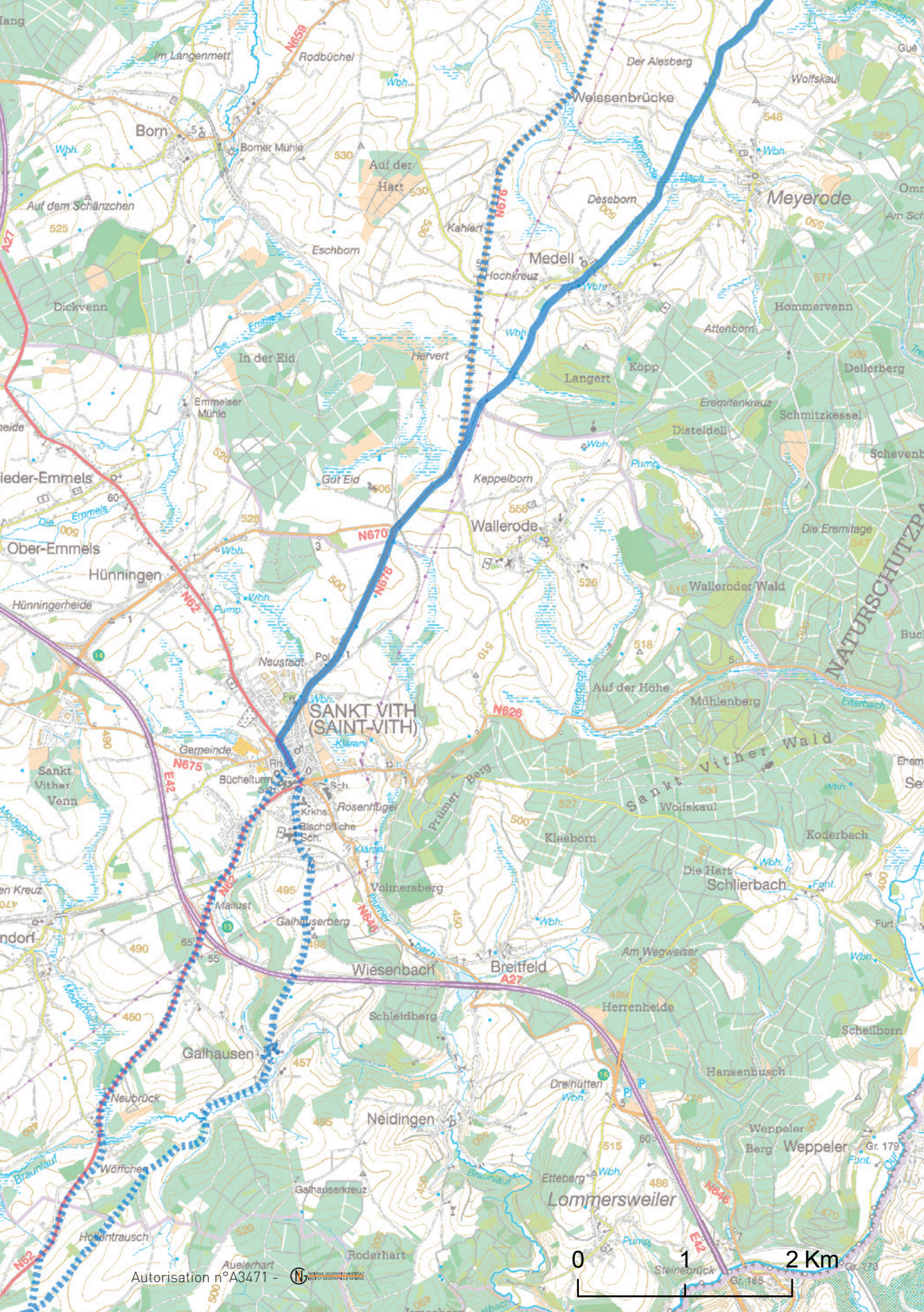
Le parcours antique en terre grand-ducale est court ; lorsqu'il atteint la borne de la frontière 284, il surligne la limite jusqu'à la borne 286, puis poursuit son cheminement toujours sous les chemins locaux en passant par Espeler jusqu'à Thommen. Une autre proposition conduit la route romaine, à partir de la borne 284 par Deiffelt. La Carte de Ferraris mentionne exceptionnellement le *Grand Chemin* à proximité de cette hypothèse ; ensuite celle-ci marque la lisière régionale sur environ 2 km et rejoint le premier tracé énoncé à Thommen.

La voie coupe Thommen, Schirm, puis à nouveau se sépare en deux tracés présumés qui doivent atteindre Saint-Vith.

Tracé présumé de la voie Reims-Cologne entre Wathermal et Saint-Vith sur fond de carte oro-hydrographique. Sources des données © SPW.

Evocation d'un ancien chemin important le *Grand Chemin* à Deiffelt. Carte de Ferraris, 1777. Sources des données © SPW.





**SANKT VITH  
(SAINT-VITH)**



Deux possibilités permettent de rallier Saint-Vith ; elles se rejoignent en bordure du plateau où est bâtie la ville. La voie romaine passe sous la rue principale, puis lorsque le relief décline, elle bifurque pour rejoindre la vallée, en passant notamment par la *Alte Achener Strasse*, aujourd'hui délaissée par le trafic à l'avantage d'une rue de quartier. Elle retrouve la N676, puis continue plus directement par Medell et le nord de Meyerode. Cependant, une autre proposition garde le tracé de la N676, en direction d'Amel.

Plan cadastral du centre de Saint-Vith ; la chaussée antique passe sous la *Alte Achener Strasse*, après le changement d'orientation tournée vers le nord. Sources des données, 7 juillet 2017 © AGDP.



Vue de la *Alte Achener Strasse*. Photo M.-H. CORBIAU.





Autorisation n°A3471 -



© 2018 Bundesrepublik Deutschland  
Topographische Bundesanstalt



Funkenheck  
530

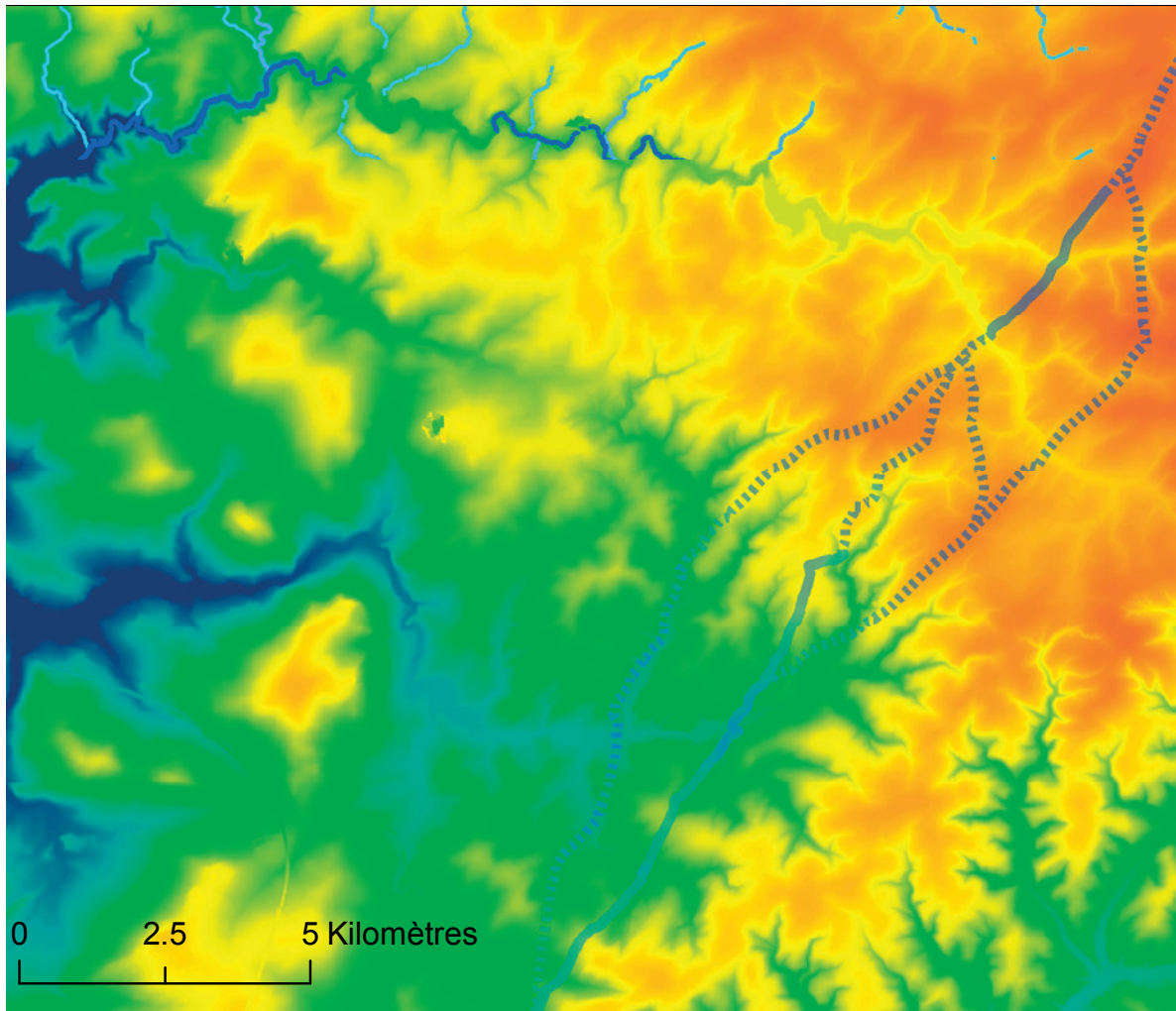
0 1 2 Km  
auf m  
Krauborn

La voie romaine franchit la rivière Amel à Valender, gagne Hepscheid et doit atteindre Bullange ; elle est mal assurée sur ce tronçon. À Bullange, elle affronte la traversée de la Warche et doit gérer le passage marécageux de ses affluents.

La complexité du relief et de hydrographie a compliqué les recherches dans cette zone et d'autres parcours ont été proposés.

Au nord l'un passe par Amel et par Möderscheid et arrive à Bullange. Un autre plus au sud, prend la direction d'Hunningen ; à mi-course une bretelle rallie Bullange.

Tracés antiques présumés entre Wallerode et Rocherath sur fond de carte oro-hydrographique. Sources des données © SPW.





# VENN-EIFEL

# HOHES

# BÜLLINGEN (BULLANGE)

Autorisation n°A3471 -



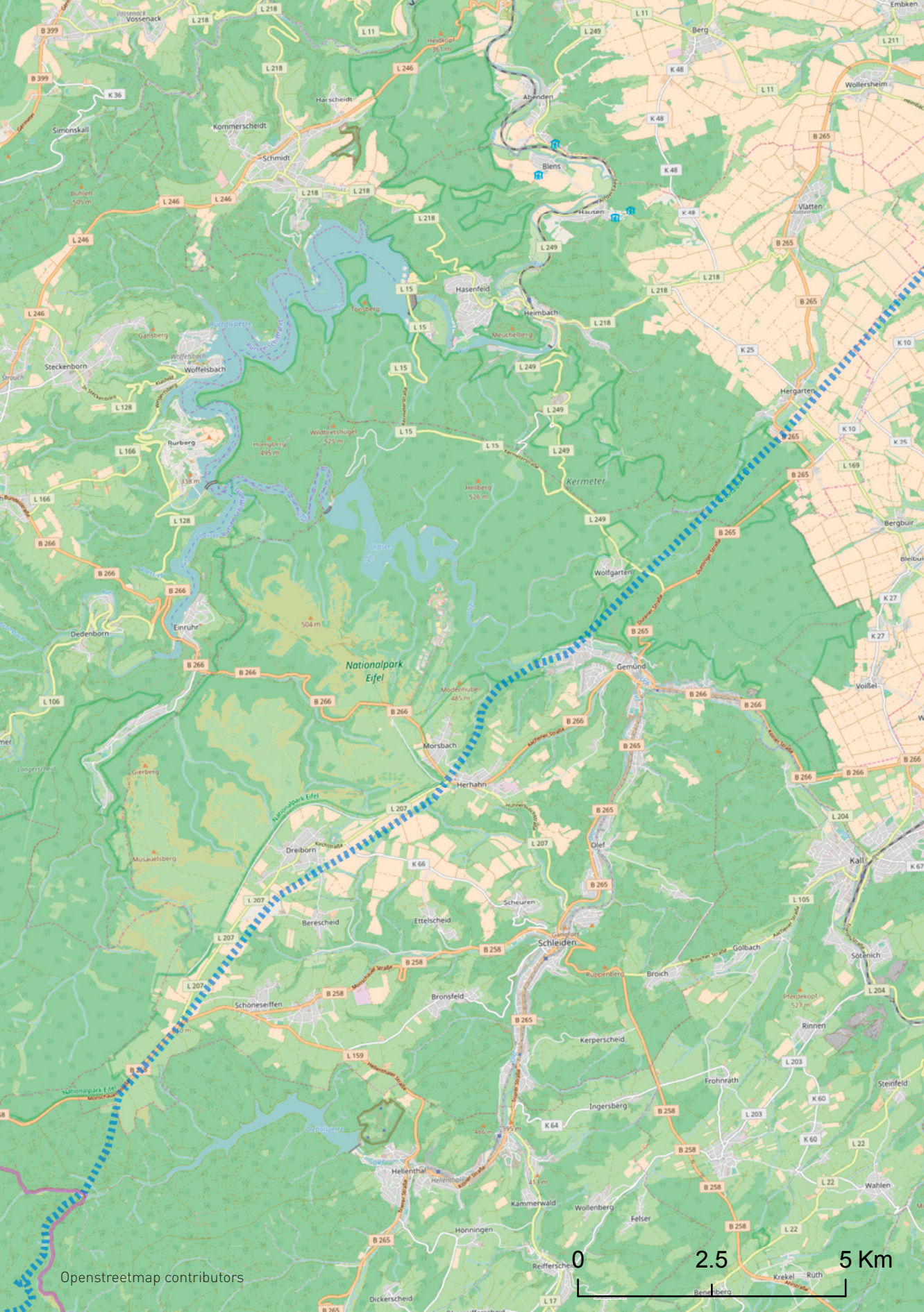


De Bullange, la voie antique sous la route N658, gagne Rocherath où elle est rejointe par la solution plus méridionale engagée à Halenfeld et qui passe à Hünningen et Mürringen.

C'est par un parcours incertain que la voie prend la direction de Cologne ; elle traverse les bois des Hautes Fagnes-Eifel, puis limite le pays avec l'Allemagne et à la borne 550, quitte la Belgique.

Tracé antique présumé dans la forêt au nord de Rocherath. PPNC. Sources des données © SPW.





Openstreetmap contributors

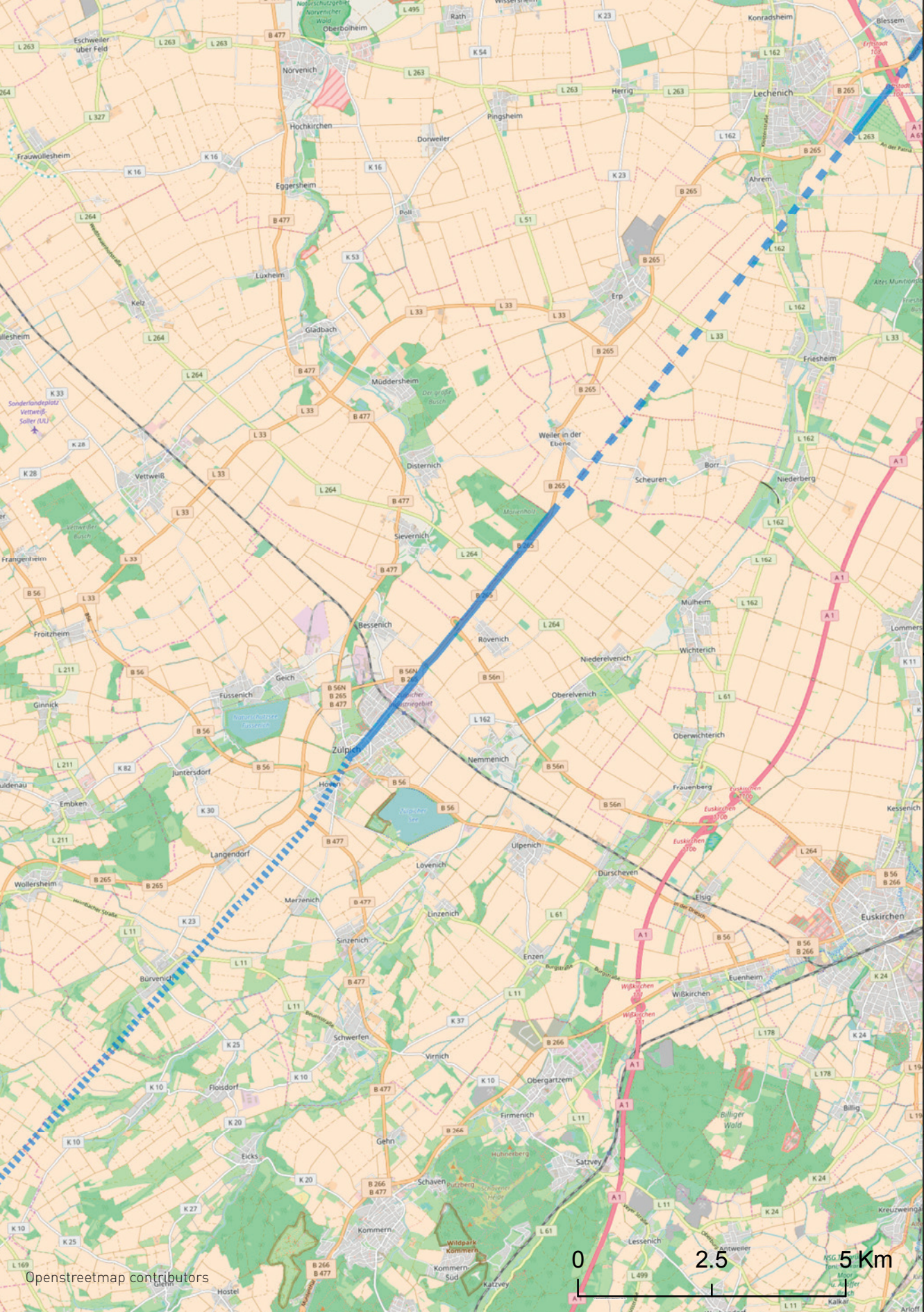


Parvenue en Allemagne, le parcours présumé de la chaussée quitte rapidement le *Naturpark Hohes Venn-Eifel* pour se diriger en suivant une ligne droite vers Dreiborn sous la B258, puis parallèle ou sous la L207 ; il se maintient sur les crêtes, passe au nord de Herhahn et prend la direction du nord de Gemünd où il doit traverser l'Urft, puis sortir de la profonde vallée en coupant l'extrémité de la *Forst Schleiden*. Il pourrait suivre un trajet un peu plus au sud, comme le suggère la toponymie et passer dans la localité de Herhahn sous la *Römerstrasse*, puis atteindre le centre de Gemünd sous l'*Alter Römerweg* que l'on retrouve sur l'autre rive sous la dénomination de *Römerweg*. À l'est de Hergarten, il forme ponctuellement une limite administrative et puis par Bürvenich, il atteint le vicus de

Zulpich/Tolbiacum. La dernière section depuis Hergarten jusqu'à Zulpich, remarquablement rectiligne, s'affiche comme une ligne directrice du découpage cadastral. Au sud de la bourgade antique à Hoven, elle est rejointe par la chaussée en provenance de Trèves ; par un itinéraire commun, les deux artères traversent Zulpich, sous la rue principale dénommée *Römerallee*, puis filent tout droit à Cologne sous l'appellation de *Römerstrasse*, en partie sous la B265, puis dans les campagnes où il reste une forte empreinte dans le paysage. La route limite partiellement la région. Elle traverse Liblar sous la voirie moderne, puis la forêt, écorne Kendernich, chemine comme ligne directrice de l'urbanisme à Hermüheim, Efferen, Klettenberg, Sülz et atteint Cologne par le sud-ouest.

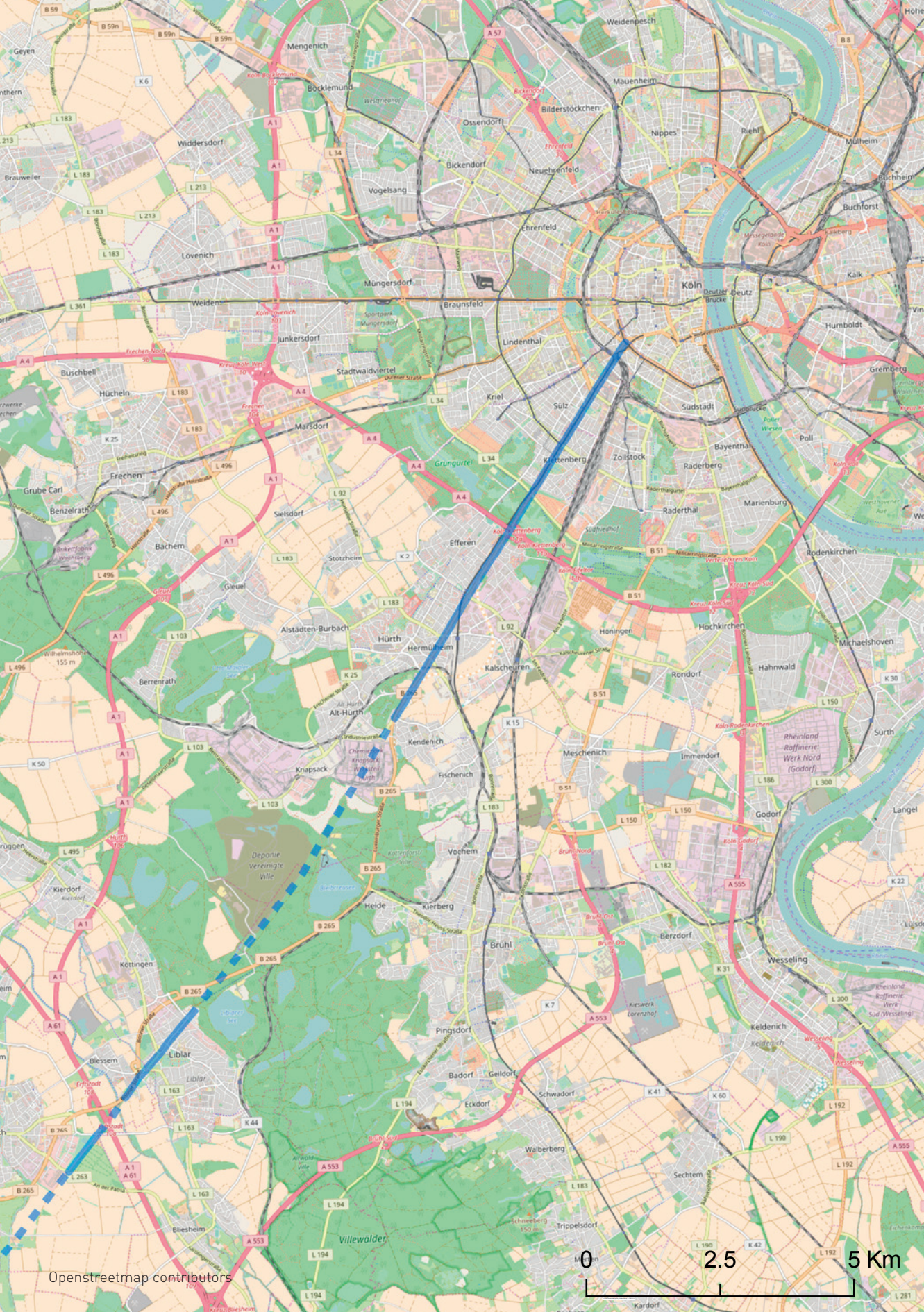
La voie Reims-Cologne dénommée *Römerallee* passant sous la porte de l'enceinte médiévale à Zulpich. Photo M.-H. CORBIAU.





Openstreetmap contributors





Openstreetmap contributors



# ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

## 1.1. Sources

Siculus **FLACCUS**, K. **LACHMAN** (éd.), *De condicio-nibus agrorum*.

## 1.2. Ouvrages

Archéologie

*Chronique de l'Archéologie wallonne*

**BALTER V.** & **DUBOIS C.**, 1928. La chaussée romaine Reims-Cologne passe-t-elle par Mandé-Saint-Etienne ou par Bastogne, *Bulletin de l'Institut archéologique du Luxembourg*, LII, p. 47-63.

**BALTER V.** & **DUBOIS C.**, 1936. Contribution à la Carte archéologique de la Belgique, *Annales de l'Institut archéologique du Luxembourg*, LXVII, p. 200-330.

**BEIER H.-E.**, 1971. *Untersuchung zur Gestaltung des römischen Straßennetzes im Gebiet von Eifel, Hunsrück und Pfälz aus der Sicht des Straßenbauingenieurs*, Goslar.

**BOREUX H.**, 1991. La chaussée romaine de Reims à Cologne, *Les Cahiers du Groupe de Recherches Aériennes du Sud Belge*, 7/2, p. 1-68 ; 1993, 9, 1, p. 1-44.

**BRICHET H.**, **SCHILTZ C.**, **CASTERMANS M.-E.**, **GRÉGOIRE C.**, **KAIL Y.** & **SCHMIT C.**, s.d. *La traversée des Pays et des Âges aux confins des eaux de la Meuse et du Rhin*, s.l.

**BRULET R.**, 2008. *Les Romains en Wallonie*, Bruxelles.

**CONTET A.**, 1979. La voie romaine Reims-Cologne, *Segnia*, 4, p. 45-55.

**CORBIAU M.-H.**, 1978. *Répertoire bibliographique des trouvailles archéologiques de la province de Luxembourg*,

Bruxelles (Répertoires archéologiques, Série A : Répertoires bibliographiques, XI).

**CORBIAU M.-H.**, 1983. La chaussée romaine Reims-Cologne entre la Meuse et Bastogne. In : *Miscellanea Archaeologica in honorem H. Roosens*, Bruxelles (Archaeologia Belgica, 255) p. 145-164.

**CORBIAU M.-H.**, 2005. La voie romaine Metz-Arlon-Tongres. Itinéraire, équipement et chronologie, In : **WITVROUW J.** & **GAVA G.** (dir.), 2005. Le pont romain et le franchissement de la Meuse à Amay, *Bulletin du Cercle archéologique Hesbaye-Condruz*, XXIX, p. 17-44.

**COUTEAUX M.**, 1969. Recherches palynologiques en Gaume, au Pays d'Arlon, en Ardenne méridionale (Luxembourg belge) et au Gutland (Grand-Duché de Luxembourg), *Acta Geographica Lovaniensis*, VIII.

CRéA.ulb.be. *Carte de la Gaule du Nord*. I. **RAEPSAET G.**, **RAEPSAET-CHARLIER M.-T.**, Consulté le 15-07-2017.

**DERAMAIX I.**, 2006. *Binche, Waudrez. Chaussée romaine, construction riveraines et nécropole*, Namur (Études et Documents, 11).

**HAGEN J.**, 1931. *Römerstrassen der Rheinprovinz*, Bonn.

**HECTOR L.**, 1951. Histoire de Chevigny, *Annales de l'Institut archéologique du Luxembourg*, 82, p. 3-332.

**HECTOR L.**, 1967. La chaussée Reims-Cologne, *Chêne et Lierre*, 35, p. 3-11.

**HENROTAY D.**, 2007. Le vicus d'Arlon : renouvellement des connaissances, *Bulletin de l'Institut archéologique du Luxembourg*, 83, p. 3-48.

- HENROTAY D., 2010. Libramont-Chevigny/Sainte-Marie-Chevigny : datation dendrochronologique de la voie Reims-Cologne, *Chronique de l'Archéologie wallonne*, 17, p. 166.
- HENROTAY D., 2013. Arlon la Gallo-romaine. In : Coquelet C., (dir.), *L'archéologie en Wallonie. L'époque romaine*, Namur (Carnet du Patrimoine, 113), p. 40-45.
- HENROTAY D. & BOSSICARD D., 2008. La villa gallo-romaine de Sainte-Marie-Chevigny, *Bulletin de l'Institut archéologique du Luxembourg*, 84/1-2, p. 23-56.
- HORN H. G. (dir), 1987. *Die Römer in Nordrhein-Westfalen*, Stuttgart.
- JENNIGES H., 1986. *Münzen, Scherben, Steine. Ein Beitrag zur Siedlungs- und Wüstungskunde im Gebiet zwischen Venn und Schneifel*, Sankt Vith,
- KNAPEN-LESCRENIER A.-M., 1970. *Répertoire bibliographique des trouvailles archéologiques de la province de Namur*, Bruxelles (Répertoires archéologiques, Série A : Répertoires bibliographiques, IX).
- LASSANCE W. & THIRY A., 1953. Miettes archéologiques. La structure de la chaussée romaine Reims-Cologne, *Curia Arduennae*, IV/4, p. 145-164.
- LÉMANT J.-P., 1984. Warcq-Saint-Hilaire : le passage de la voie romaine Reims-Cologne au site de Saint-Hilaire à Warcq, *Ardenne wallonne*.
- LÉMANT J.-P., 1991. L'apport de l'archéologie. In : *Charleville-Mézières*, Paris, p. 41-53.
- MERTENS J., 1955. *Les routes romaines de la Belgique*, Bruxelles (Archaeologia Belgica, 17)
- MERTENS J., 1968. *La Belgique à l'époque romaine*, Bruxelles (Cartes archéologiques de la Belgique 1-2).
- MEUNIER M., 1975. *La chaussée romaine Arlon-Tongres*, Segnia, I, 2 & 3, p. 24-31, 45-49.
- MILLER K., 1962. *Die Peutingersche Tafel*, Stuttgart.
- NICOLAS D., 2011. *Carte archéologique de la Gaule. Les Ardennes*, 08, Paris.
- PARISSE M., 1972. La fondation de l'Abbaye de Mouzon en 971, *Revue historique ardennaise*, 7, p.11-22.
- PENISSON J.-P., 1988. Les voies de communication dans les Ardennes à l'époque romaine, *Terres Ardennaises*, 24, p. 38-41.
- PERRIN N., 1969. Les voies romaines de Reims à Trèves et à Cologne dans les Ardennes, hypothèses et problèmes, *Revue historique ardennaise*, 1, p. 1-25.
- PETIT J.-P., MANGIN M. (dir.), 1994. *Atlas des agglomérations secondaires de la Gaule Belgique et des Germanies*, Paris (Archéologie Aujourd'hui).
- PIERRET A., 1933. Notes sur quelques vieux chemins de l'Ardenne, *Namurcum*, X, p. 17-23.
- REMY H., 1981. Gouvy. Commune d'Ardenne, *Parcs nationaux*, 36, p. 110-121 ; 170-184.
- REMY H., 1985. Monographie archéologique. Commune de Houffalize, *Glain et Salm*, 22, p. 40-81.
- REMY H., 1986. *Monographie archéologique. Commune de Bastogne*, Bastogne.
- WILLEMS B., 1948. *Ostbelgische Chronik*, I, Ixelles.
- WITVROUW J. & GAVA G. (dir.), 2005. Le pont romain et le franchissement de la Meuse à Amay, *Bulletin du Cercle archéologique Hesbaye-Condroz*, XXIX.

# REMERCIEMENTS

Plusieurs personnes et institutions ont contribué à la réalisation des fascicules de la série « Vestiges », consacrés aux voies romaines. Qu'elles soient toutes ici très chaleureusement remerciées.

## Institutions

L'Administration générale de la Documentation patrimoniale, SPF Finances

Le Département du patrimoine, Service public de Wallonie

La Direction de l'archéologie, Service public de Wallonie

La Direction de la géomatique, Service public de Wallonie

L'Espace gallo-romain d'Ath, EGR

Le Forum antique de Bavay

L'Institut géographique national, Bruxelles

L'Institut géographique national, Paris

L'Institut royal du Patrimoine artistique, IRPA/KIK, Bruxelles

Le Musée archéologique de Namur

Le Musée archéologique d'Arlon, Institut archéologique du Luxembourg

Le Musée départemental d'Arles antique

Les Musées royaux d'Art et d'Histoire, Bruxelles

Onroerend Erfgoed, Brussel

Le Secrétariat Général, Direction de l'Intégration des géodonnées, Service public de Wallonie

Jean-Louis ANTOINE, Musée archéologique de Namur

Isabelle DERAMAIX, Service de l'archéologie, Direction extérieure du Hainaut, Service public de Wallonie

Annick FOURMEAUX, Directrice générale, Patrimoine, Service public de Wallonie

Alain GUILLOT-PINGUE, Directeur f.f., Direction de l'archéologie, Service public de Wallonie

Denis HENROTAY, Service de l'Archéologie, Direction extérieure d'Arlon, Service public de Wallonie

Pierre PAQUET, Inspecteur général f.f., Département du patrimoine, Service public de Wallonie

Jean-Christophe SAINTE, Direction de la géomatique, Service public de Wallonie

Alain VANDERHOEVEN, Onroerend Erfgoed

Madeline VOTION, Département du patrimoine, Service public de Wallonie

Jacques WITVROUW, Cercle archéologique Hesbaye-Condruz

Toute ma reconnaissance va à Alain GUILLOT-PINGUE, Directeur f.f., Direction de l'archéologie qui a propulsé le projet de publication de l'itinéraire des voies romaines par la Wallonie jusqu'à leur destination.

Des remerciements particuliers s'adressent à Jean-Christophe SAINTE qui a assuré avec compétence et patience, la digitalisation de centaines de kilomètres de routes et de nombreuses illustrations.









*Ave Viator !*

Vous avez dans les mains un des 5 opus de la collection « Vestiges » consacrés aux voies romaines principales qui sillonnent le territoire wallon.

La collection « Vestiges » a été initiée par la Direction de l'archéologie du Service public de Wallonie à l'automne 2014. Elle vise à donner au grand public une information de qualité, formulée dans des termes accessibles, au sujet de dossiers archéologiques importants pour la Wallonie.

Le format, le nombre de pages, ainsi que le recours à de nombreuses illustrations, donnent des documents au goût du jour, agréables à consulter.

Au moment de mettre sous presse, la collection se compose des titres suivants :

1. Le soldat de Waterloo – Enquête archéologique au cœur du conflit
2. Des « barbares » dans l'Empire romain – témoignages des fouilles de l'établissement germanique de Nereth à Baelen
3. La cathédrale de Tournai à chœur ouvert
4. L'abbaye de Villers-la-Ville – Un parcours archéologique
5. L'abbaye de La Ramée – Autour du moulin domestique et des étangs
6. Le grand 8 du patrimoine hutois, parcours-promenade en deux boucles
7. Chronique de l'archéologie à Dinant. Trente années d'intervention
8. Les voies romaines par la Wallonie - La voie Boulogne – Bavay –Tongres – Cologne
9. Les voies romaines par la Wallonie - La voie Bavay – Trèves
10. Les voies romaines par la Wallonie - La voie Bavay – Velzeke
11. Les voies romaines par la Wallonie - La voie Reims – Cologne
12. Les voies romaines par la Wallonie - La voie Metz – Tongres
13. Vous avez dit : « archéologie subaquatique en Haute Meuse ? »

Les 5 opus consacrés aux voies romaines ont pour auteur Marie-Hélène CORBIAU, collègue à la retraite et spécialiste reconnue du sujet.

Bon voyage dans ces livres et sur l'un ou l'autre de ces itinéraires éternels.

*Vale, Viator !*

Alain GUILLOT-PINGUE

Directeur f.f., Direction de l'archéologie



*Les  
Trans Monumentales*