

LES VOIES ROMAINES PAR LA WALLONIE

LA VOIE METZ-TONGRES





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

LES VOIES ROMAINES PAR LA WALLONIE

LA VOIE METZ-TONGRES

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 Metz-Tongres*, Namur, SPW-Département du Patrimoine (Vestiges, 012), 44 p.
1^{ère} édition 2017

Dépôt légal : D/2017/ 11802/53

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

Carrefour de la voie Metz-Tongres avec une transversale venant de l'ouest. Photo Denis Henrotay, SPW.

LES VOIES ROMAINES PAR LA WALLONIE

LA VOIE METZ-TONGRES

Marie-Hélène CORBIAU

Service public de Wallonie
Namur, 2017

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^e. 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^e 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

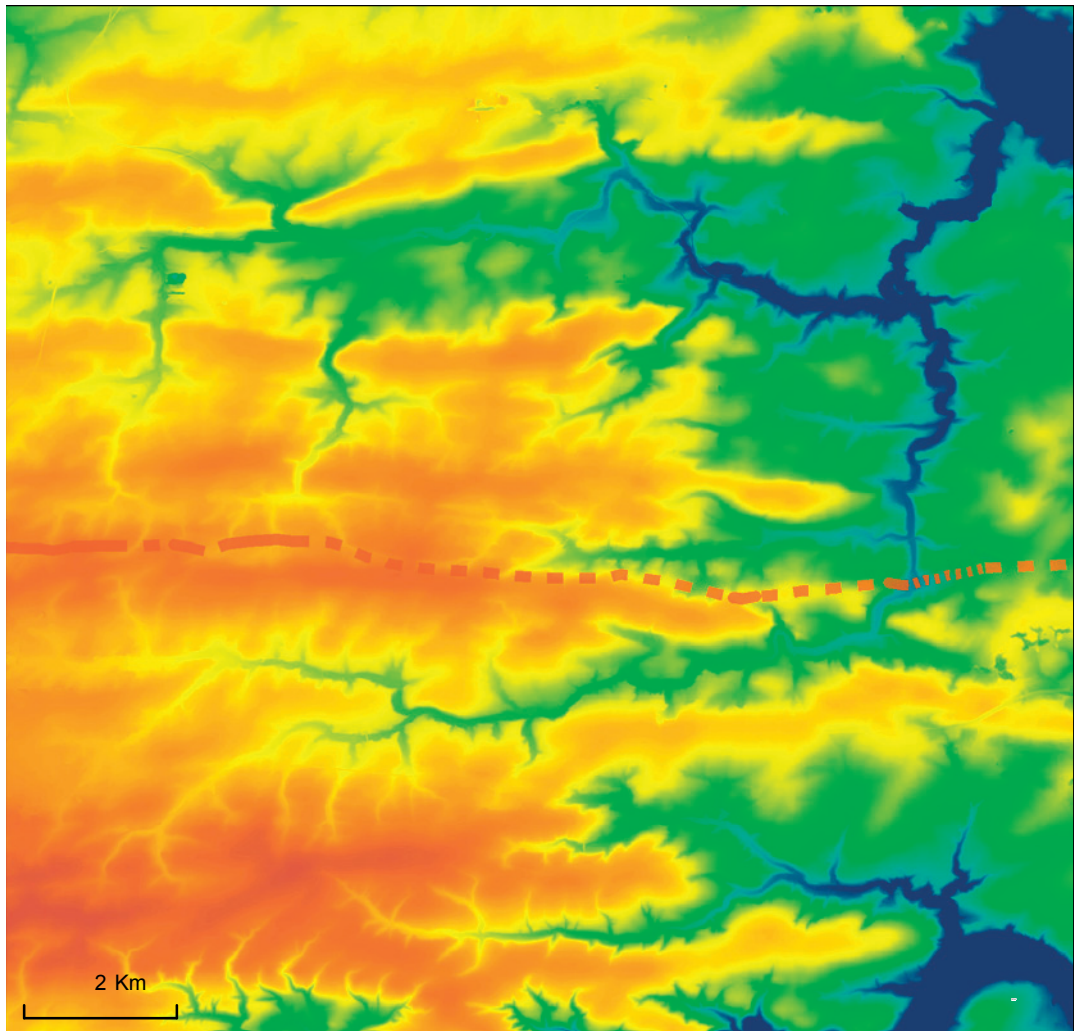
La destination, le substrat naturel, le réseau hydrologique ainsi que le climat conditionnent l'implantation des voies romaines. Celles-ci suivent un itinéraire le plus direct possible et doté d'une bonne visibilité. Elles sont plutôt des parcours de hauteurs et se maintiennent sur les plateaux et les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

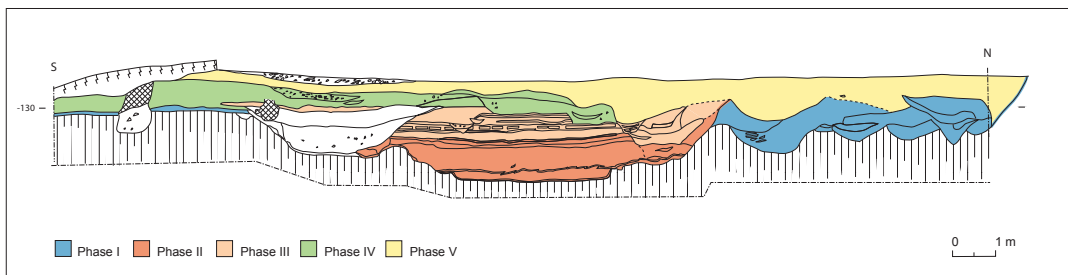
Tracé de la voie Bavay-Trèves entre Weillen et Florennes sur fond oro-hydrographique. Source des données © SPW. Sources du tracé archéologique © M.-H. CORBIAU.



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.

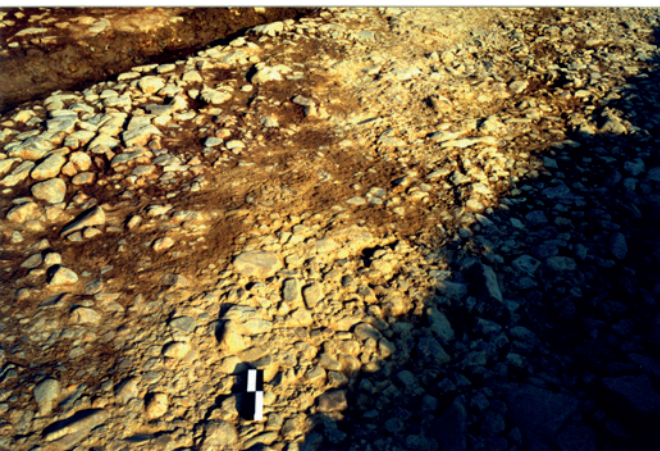
Lorsque le terrain est marécageux, on recourt à une infrastructure en bois pour supporter la construction en pierre. Les solutions architecturales sont multiples, évoluant entre le lit de fascines, l'alignement de troncs d'arbres ou le radier de madriers.

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.

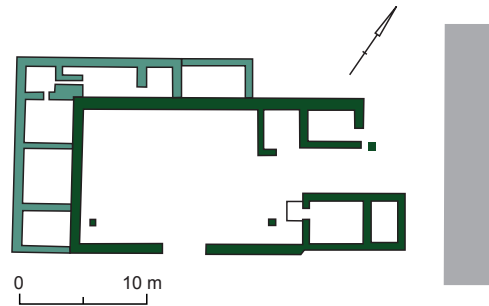
La résistance des montures et des convois nécessite des haltes environ tous les 10 / 15 km.



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

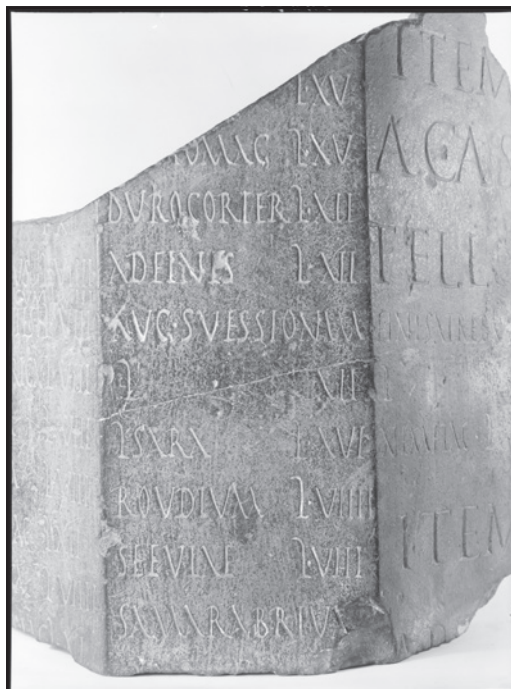


La ville de Reims/ Durocortoro, carrefour routier vers Bayav/Baga conervio et vers Cologne/Agripina. Extrait de la Table de Peutinger, fac-similé de Konrad Miller, 1887. Sources : Wikipédia.

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 forme 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.

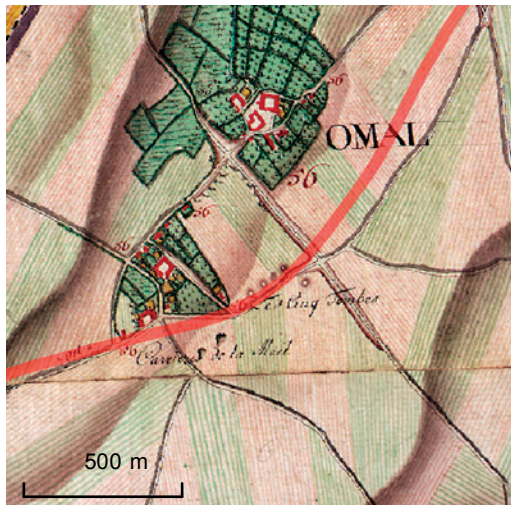


1.8. Aujourd'hui, où sont les voies romaines ?

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.

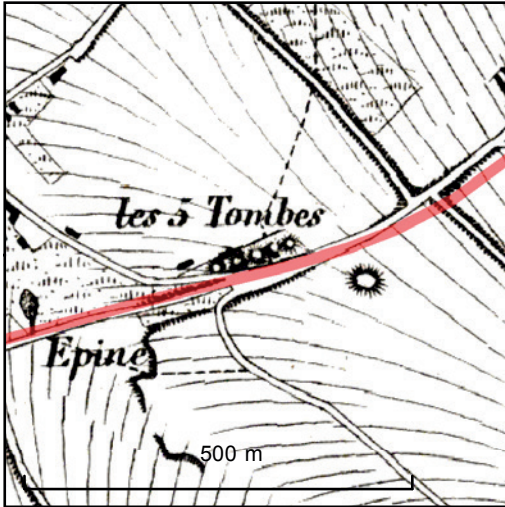
Signalisation routière évocatrice sur le tracé de la Bavay-Trèves à Dinant, avant d'entamer la descente de Bonsecours. Photo M-H. CORBIAU.



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.

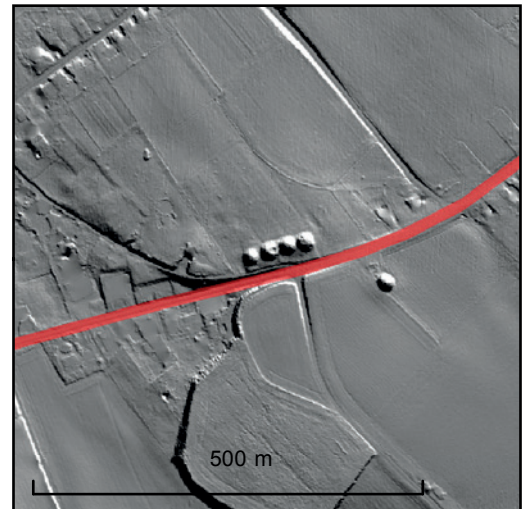
Les diverses prospections sur le terrain et les mises au jour des vestiges routiers liées à des opérations archéologiques ou des découvertes fortuites sont des témoignages solides dans la détermination d'un parcours.

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



Sources des données : Carte IGN 1:11, 1/400,000^e édition 19830 (GN). Sources du tracé archéologique © M. H. COPAUV.



1. LA VOIE METZ-TONGRES

L'itinéraire de la voie qui relie Metz à Tongres (environ 220 km) est assez bien connu, excepté quelques courts tronçons hypothétiques. Cette liaison n'est pas mentionnée par les guides antiques, la Table de Peutinger et l'Itinéraire d'Antonin. Néanmoins, plusieurs découvertes archéologiques ont mis en évidence sa structure et la toponymie y fait référence en divers points du trajet. Le parcours est commun avec la voie qui mettait en communication Metz et Trèves, par la rive gauche de la Moselle. Par contre, cette liaison avec Trèves est dessinée sur la Table de Peutinger.

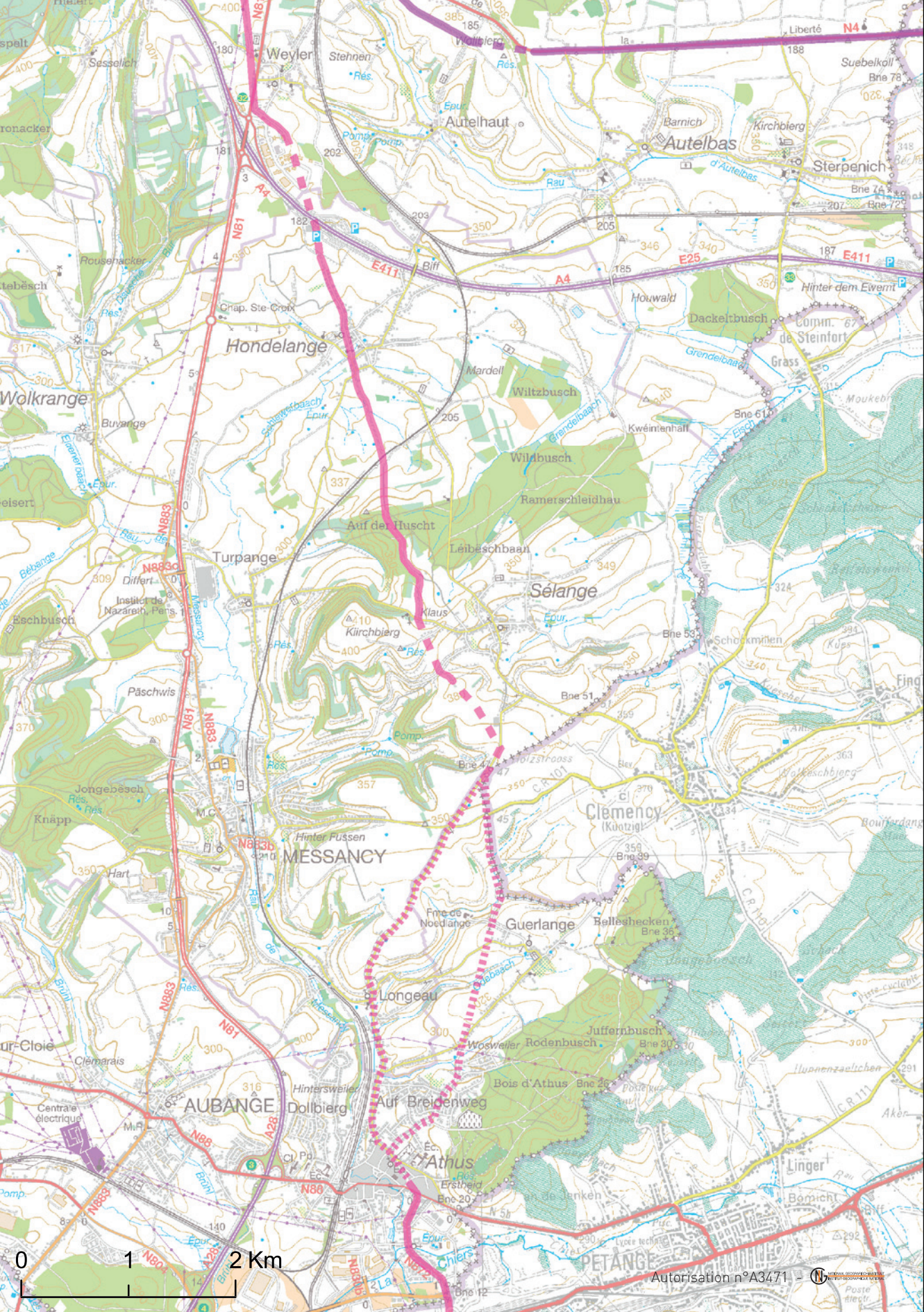
La voie quitte Metz par le quartier de Pontiffroy et franchit la Moselle. À Woippy, après avoir croisé la voie ferrée, elle redresse son orientation tournée désormais vers le nord et qu'elle conserve jusqu'à Terville. À Semécourt, les

vestiges d'un établissement routier ont été partiellement découverts lors de travaux d'aménagement. Plusieurs coupes ont permis de fixer son passage. Le tracé très rectiligne se confond avec les routes modernes D953, puis D112E jusqu'à Amnéville, et ensuite avec des sections de voirie communale ; il est ponctué d'appellations comme *Voie romaine* ou *Kem*.

Il faut envisager deux hypothèses pour le détachement de la voie vers Tongres: à Florange ou à Hettange-la-Grande. Les deux propositions devraient se rencontrer au sud d'Audun-le-Tiche où est localisée une bourgade antique. Elle atteint le Grand-Duché de Luxembourg à Obercorn (Differdange), passe à Rédange, puis à Pétange, au pied du Titelberg, siège d'un important oppidum, reconverti à la période romaine en agglomération.



La voie Metz-Tongres traversant la Cité à Amnéville. Photo © M.-H. CORBIAU.



0 1 2 Km

La voie pénètre en Belgique à Athus selon un parcours proche de la N872, en soulignant la frontière internationale entre les bornes 10 et 11 ; elle franchit la Chiers et contourne le ruisseau du Messancy. Ensuite pour traverser Messancy, deux itinéraires ont été proposés par Guerlange ou par Longeau ; ils se rejoignent à la limite avec le Grand-Duché de Luxembourg entre les bornes 46 et 47. Le premier chemine à l'ouest du village, en partie à travers champs et atteint la borne 44. Le second emprunte la route moderne.

À Sélange, le parcours antique s'éloigne très rapidement de la route actuelle et traverse les champs, nettement inscrit dans le parcellaire à



Tracé antique commandant le parcellaire à Sélange. Sources des données 8-07-2017 © AGDP. Sources du tracé archéologique © M.-H. CORBIAU.

Auf der Steinkaul. Il poursuit par Hondelange, encore utilisé par la voirie moderne; il s'en sépare à l'extrémité septentrionale du village; le parcellaire en conserve le souvenir.

À Weyler (Autelbas), quelques redressements de l'orientation finissent par amener la voie à l'ouest du village et de la N81 ; sous un ancien chemin, celle-ci longe deux sites funéraires très proches dont la nécropole du *Schlamfeld* et ensuite aboutit au chemin de Weyler à Arlon.



Casque en fer d'un militaire, découvert dans une tombe à Weyler. © Institut archéologique du Luxembourg, Musée Archéologique d'Arlon.

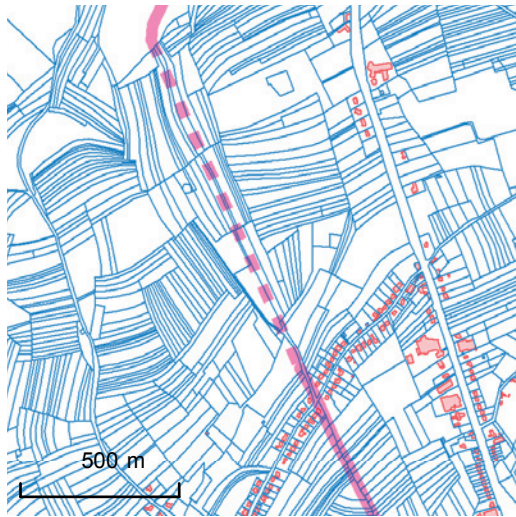


Autorisation n°A3471 -



L'itinéraire antique traverse Arlon, le vicus d'*Orolaunum*, suivant une direction méridienne.

Parvenue au nord de la cité, dans le prolongement de la rue des Glycines, la voie descend tout droit dans le vallon des marais de la Semois. Son empreinte se retrouve dans les rues des nouveaux lotissements, dans le découpage cadastral ou dans les limites administratives. Le parcours



Parcelle aligné sur la voie antique, à Viville. Sources des données 8-07-2017 © AGDP. Sources du tracé archéologique © M.-H. CORBIAU.

chemine entre Viville et les *Quatre Vents* notamment, à l'ouest de Bonnert, en partie sous des chemins communaux et au nord, sous la limite communale entre Bonnert et Tontelange.



La voie antique traversant le village de Metzert. Photo © M.-H. CORBIAU.

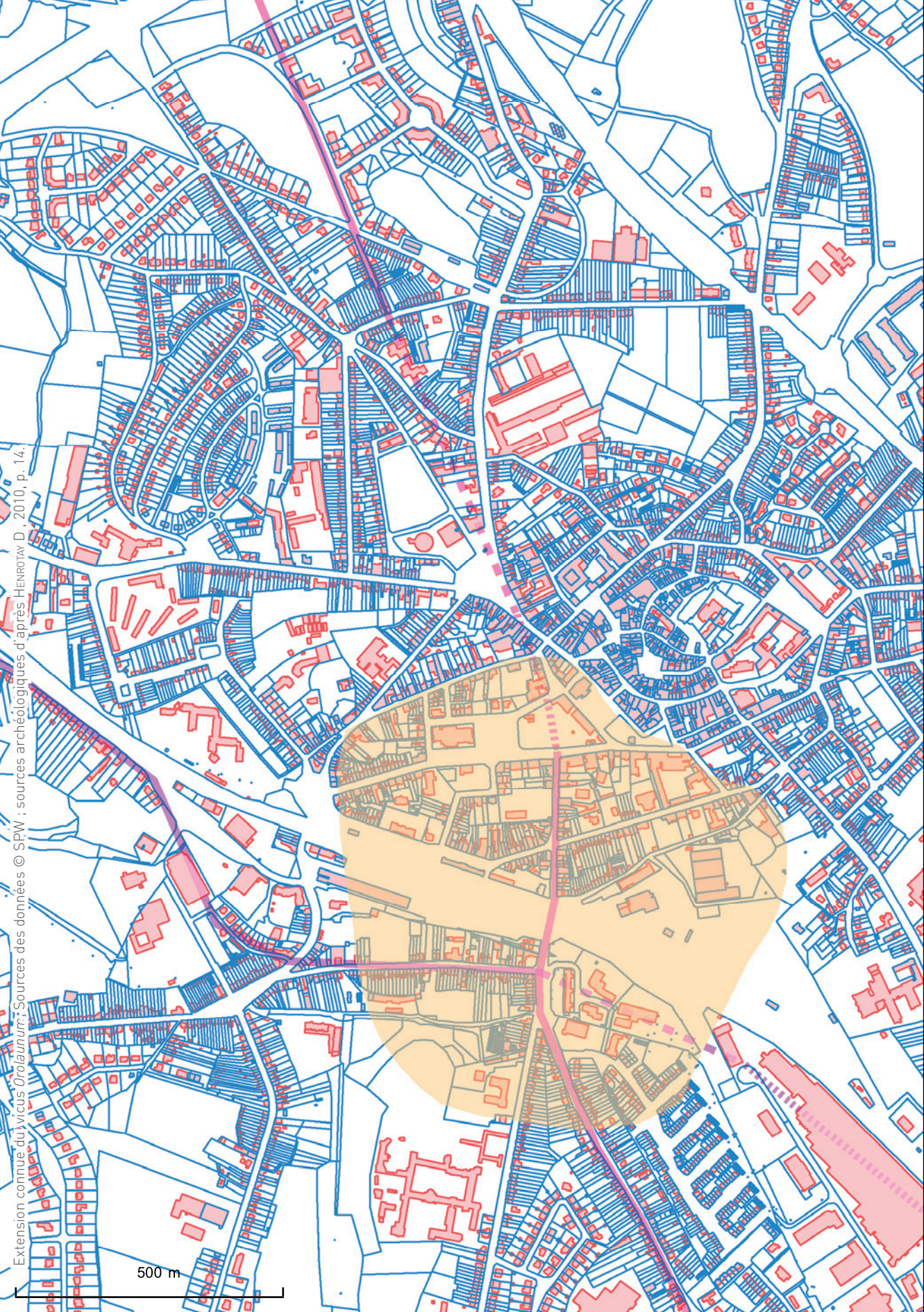
À Tontelange, la route passe dans le *Kempenbusch*, puis comme la route actuelle, prend la direction de Metzert (Tontelange) qu'elle traverse ; ensuite elle se détache de la voi-



Plaque de rue évoquant le passage de la voie dans le village de Metzert. Photo © M.-H. CORBIAU.

rie moderne pour continuer à travers les champs, partiellement sous d'anciens chemins. Des restes d'empierrement y ont été observés jadis.

Sur le territoire d'Attert, la route antique franchit le ruisseau éponyme, un peu en aval du pont, à Schadeck. À Post, elle traverse le Dreibach à gué ; un empierrement a été mis au jour lors d'un curage du cours d'eau. Elle passe à l'est de Schockville; après le franchissement du ruisseau, elle aboutit à Rodenhof (Nothomb), ainsi que le confirment des sondages.

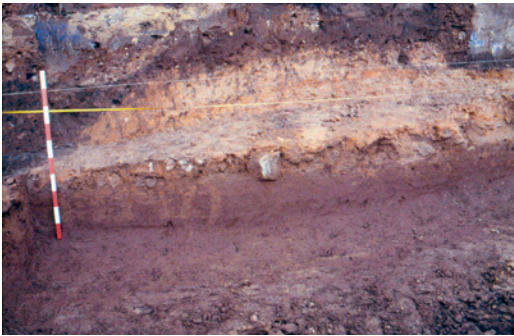


Extension connue du vicus Orulaunum; Sources des données © SPW ; sources archéologiques d'après HENROY D., 2010, p. 14.

500 m

La voie de Metz arrive à Arlon sous le chemin de Weyler, poursuit sous l'Avenue du Général Patton, passe à l'est de la nécropole de *Hochgerich*. Elle franchit la Semois sur un gué, continue par les rues Albert Goffaux et Général Molitor et passe derrière le Gouvernement provincial. Par la rue des Faubourgs, elle atteint le square Astrid, l'angle de la rue du Vingt-Cinq Août peut-être. Elle chemine ensuite entre les rues du Dispensaire et de Bastogne, puis coupe la rue Boudart, longe la nécropole du *Galgenberg* et passe sous la rue Sainte Croix pour se prolonger par la rue des Glycines.

Le vicus s'est développé au carrefour de deux voies majeures, Metz-Tongres et Reims-Trèves,



Coupe dans la voie Reims-Trèves, près de la Spetz. L'assiette de la route [sable damé et cailloux] est recouverte par le cailloutis de l'empierrement, ultérieurement rechargé. Photo D. Henrotay © SPW.



Canalisations en bois installées à plusieurs reprises dans la voie Metz-Tongres. Photo D. Henrotay © SPW.

dans la vallée de la Semois, au pied de la colline Saint-Donat. Il s'est étendu sur pratiquement 50 hectares, partagés entre un habitat réparti le long

de plusieurs rues, des installations artisanales et quelques bâtiments publics.



Maisons rectangulaires en pierre, orientées sur la voie Metz-Tongres. Photo D. Henrotay © SPW.

À la période tardive, une enceinte en pierre qui incorpore des sculptures funéraires des premiers siècles, est édifiée autour de la colline Saint-Donat.



Tour de l'enceinte tardive entourant la colline Saint-Donat. Photo D. Henrotay © SPW.



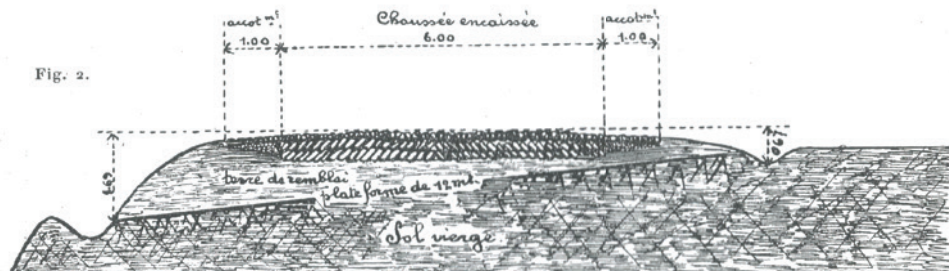
0 1 2 Km

Autorisation n°A3471

De Rodenhof, la chaussée se dirige vers la *Forêt d'Anlier*, parallèlement à la limite actuelle de Nothomb et Attert.

Dans la forêt, le parcours est attesté par un relief significatif et par des coupes pratiquées en divers

du *Bolicht*, en contrebas du *Herrenberg*. Une parcelle riveraine se nomme *Auf dem Pavay*. Après le bâtiment antique et la traversée de la N4, l'itinéraire file droit en commandant le parcellaire.



Coupe à l'entrée de la *Forêt d'Anlier*. L'enrochement en arêtes de poisson, constitué de deux rangs de phyllades de Martelange est recouvert par un cailloutis. BALTER V., DUBOIS Ch., 1920, p. 51.

endroits. Sur le bas-côté occidental, dans le fond du Merzelbach, il longe le relais de la *Corne du Bois des Pendus*. Après être passée sous la N4 à la *Folie*, la voie chemine à proximité d'un chemin sous la dénomination de *Vieux Pavé*. Elle descend au *Trou Rifflot*, écorne Martelange et suit le chemin de Wisembach.

Sur le territoire de Fauvillers, la voie passe à gué la *Sûre* à Wisembach. Elle pénètre ensuite à Tintange et aborde obliquement la pente vers Warnach, soulignée par un bombement du terrain.

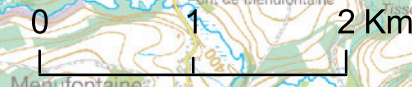
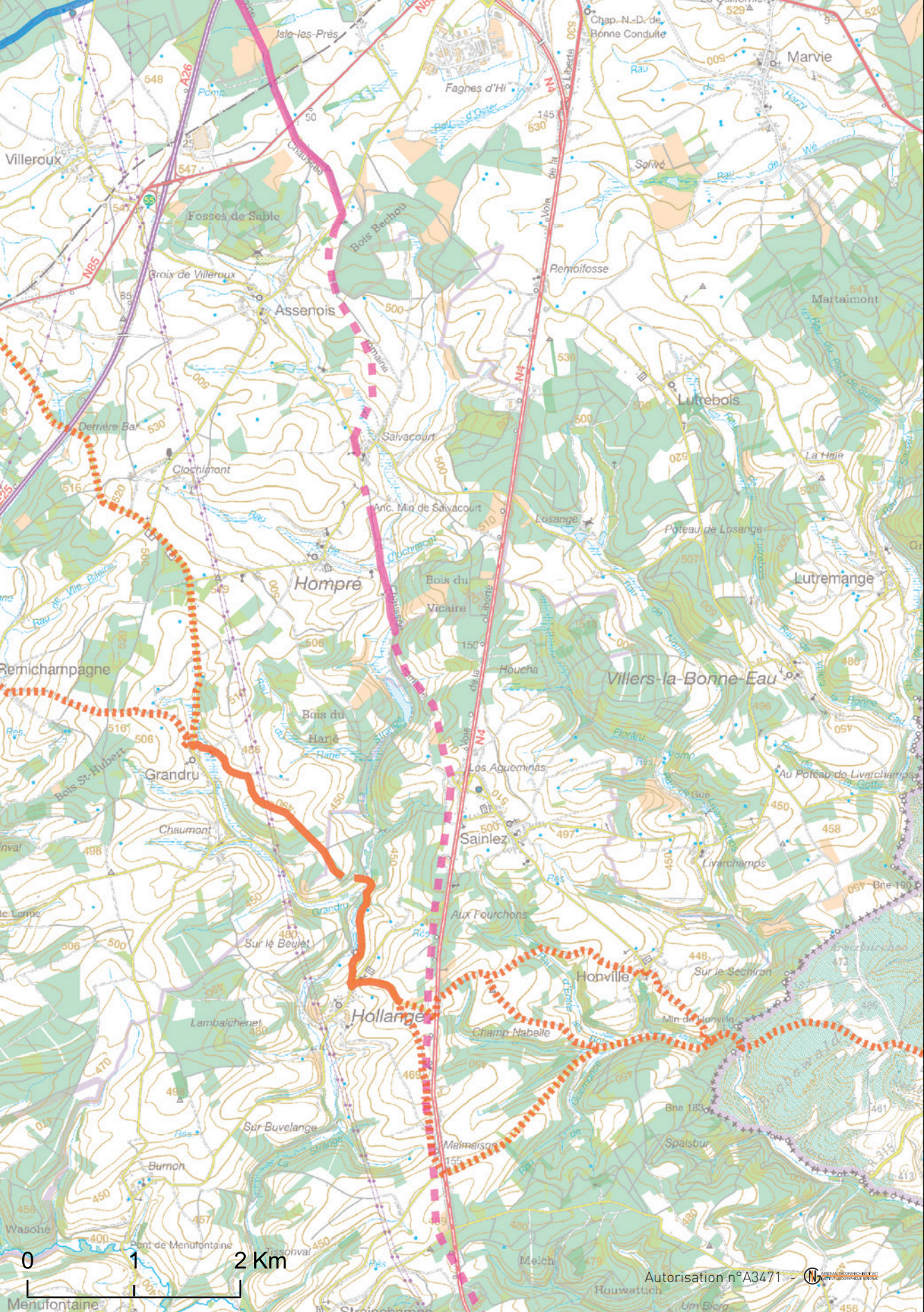
À Warnach, la route est accostée par un établissement de service routier établi près



Bains du relais de la *Corne du Bois des Pendus*. Photo M.-H. CORBIAU.



Vue aérienne du passage de la *Sûre* à Wisembach. PPNC. Sources des données © SPW.



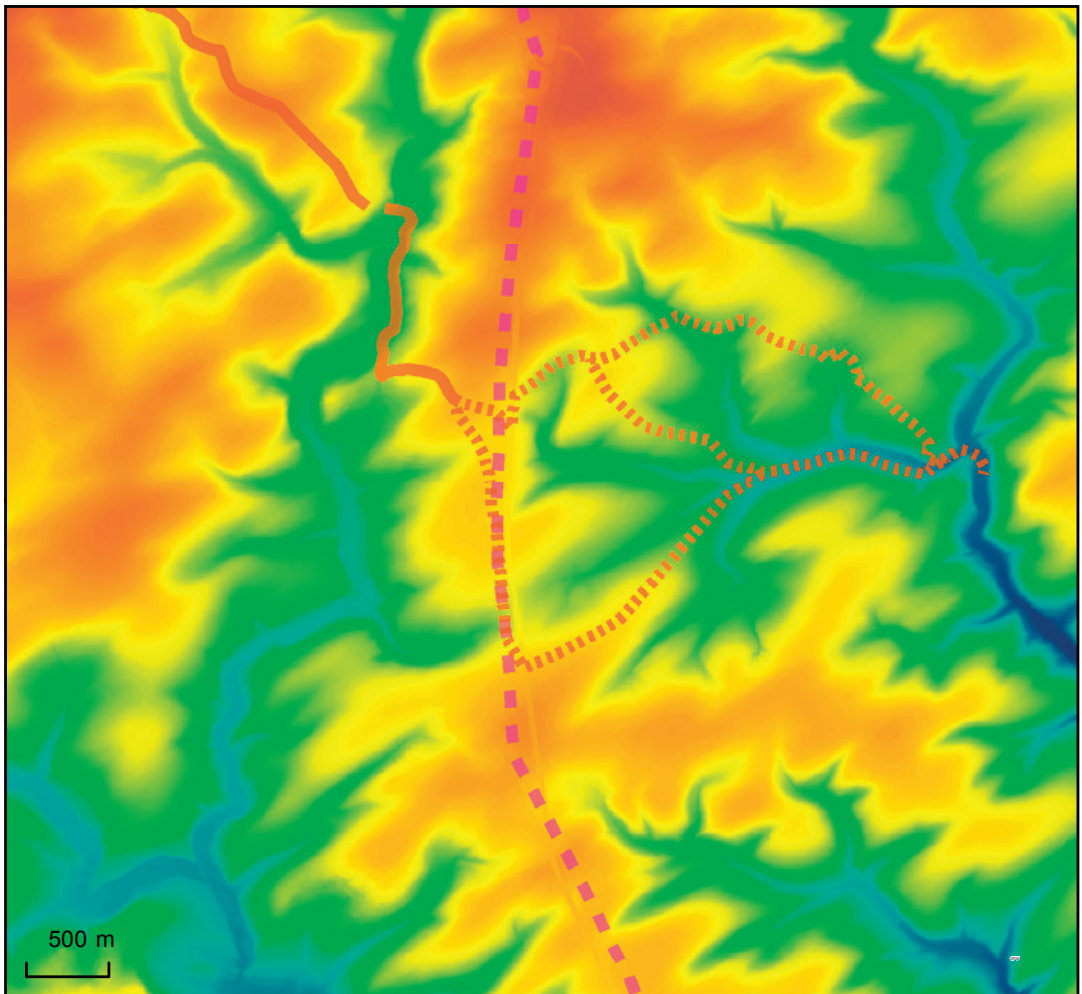
Autorisation n°A3471



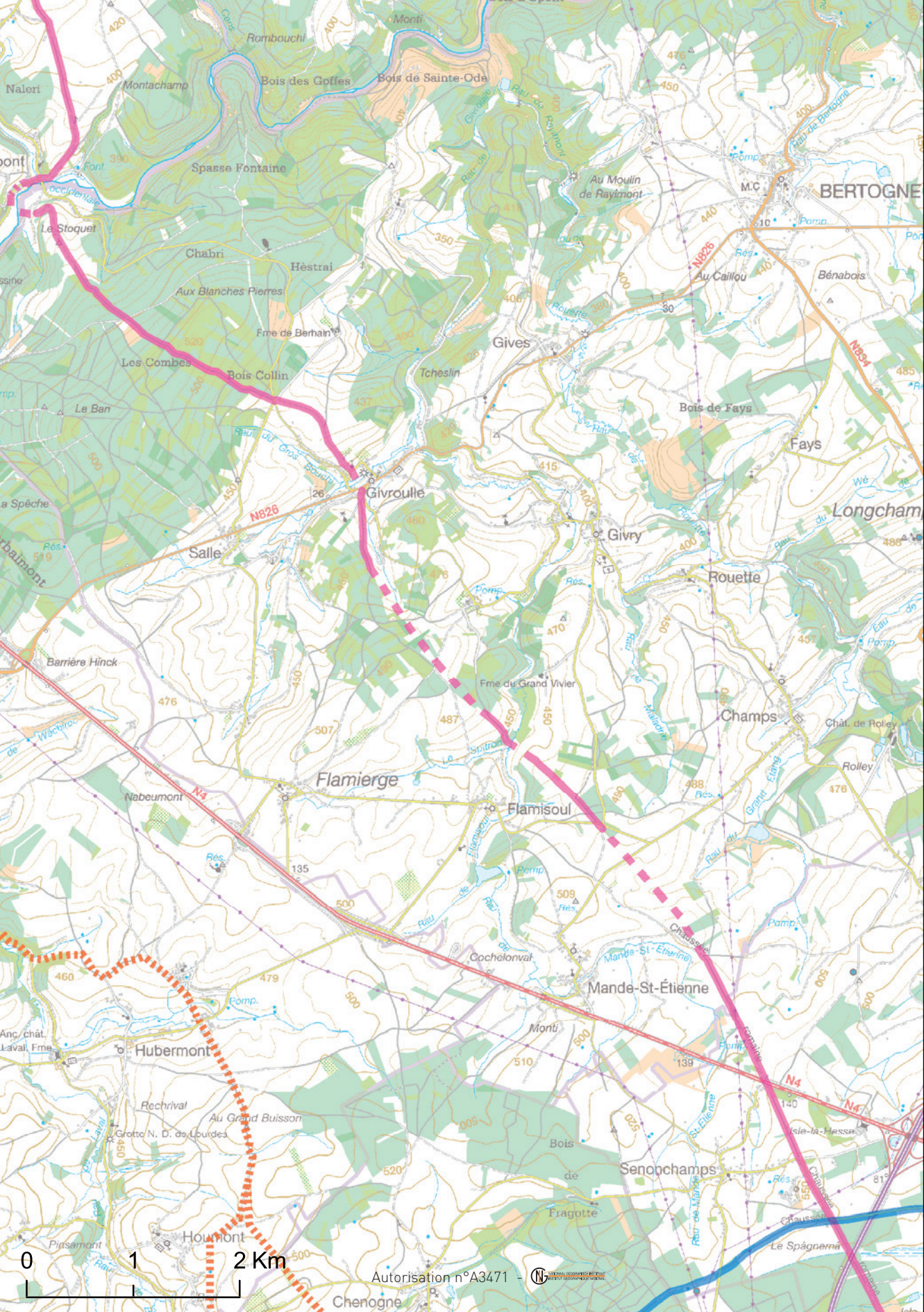
Depuis la halte de Warnach, la voie domine la vallée de la Sûre dont elle s'est écartée et se maintient sur les croupes.


À Strainchamps (Hollange), la voie coupe l'extrémité du bois de *Melch* « en dos d'âne » ; à hauteur du Km 26 sur la N4, la voie oblique vers le nord, passe à *Malmaison*, et ensuite à l'est du village de Hollange. À différents endroits, les chercheurs locaux ont observé le remblai qu'elle forme dans les champs. Le croisement avec la voie Bavay-Trèves doit se situer dans ces parages, proche de *Malmaison* ou au nord du *Thier de Clochimont*.

À l'ouest de Sainlez (Hollange), la chaussée connue sous le nom de *Route des Romains* était encore visible au 19^e siècle. La traversée de la commune de Hompré est surlignée par des chemins de campagne ou un exhaussement significatif; elle passe la Strange à gué, puis à Salvacourt et poursuit à travers champs en restant à l'est d'Assenois. Elle aborde le territoire de Sibret, pérennisée par des sections de chemins ruraux, le parcellaire et la dénomination de *Chaussée romaine* qu'elle conserve jusqu'à Givroule (Flamierge).



La voie antique dominant la vallée de la Sûre entre Warnach et Hollange sur fond oro-hydrographique. Sources des données © SPW. Sources du tracé archéologique © M.-H. CORBIAU.



Autorisation n°A3471 -  www.ign.fr

Au *Spagnema*, à Senonchamps (Sibret), la voie croise la Reims-Cologne, ensuite limite Senonchamps et Bastogne. Non loin, on relève le lieu-dit *Al Chaussée romaine*, et un peu plus loin le *Pavé du Diable*.

Le parcours se prolonge par Mande-Saint-Etienne et Flamisoule (Longchamps) où il franchit le ruisseau le Rû de Flamisoule; il est signifié par des chemins ruraux, des limites cadastrales, des traînées de pierre, un renflement du terrain ; il longe le bois de Gaimont où une coupe fixe son tracé. À Flamierge, il s'engage à travers un relief accidenté, puis finalement est rejoint par un chemin rural qui descend tout droit à Givroule (Flamierge). La voie y passe le ruisseau du Gros Bouchi dans les environs de l'église, continue sous la route moderne, puis traverse les bois sous les chemins forestiers et redescend dans la vallée de l'Ourthe ; en divers endroits des blocs de pierres attirent l'attention.

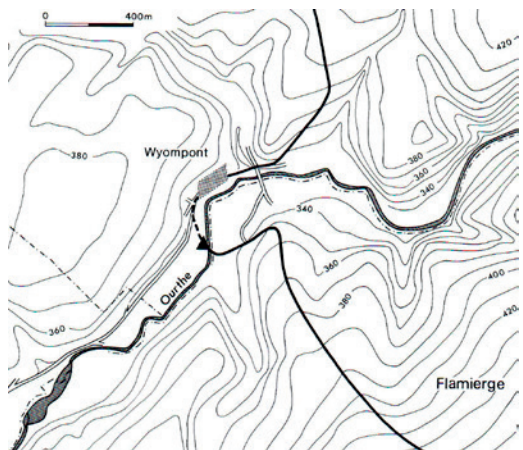


La voie antique quitte l'itinéraire de la route moderne pour passer sous un chemin forestier longeant le *Bois Collin* à Givroule. Photo © M.-H. CORBIAU.

La voie traverse l'Ourthe à gué, de Flamierge à Wyompont (Erneuville), en décrivant une boucle qui épouse les contours de la vallée.



Dalles en schiste du gué dans l'Ourthe à Wyompont . Photo M.-H. CORBIAU © SPW.



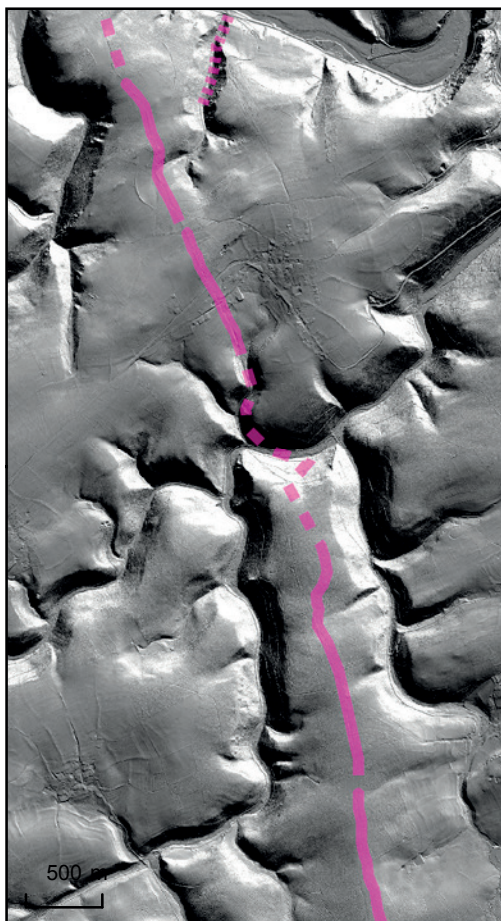
Traversée de l'Ourthe par la chaussée et localisation de l'établissement antiques à Wyompont. CORBIAU M.-H., 1979.

Le village de Wyompont sur la rive nord est construit sur quelques bâtiments romains.



Après la vallée de l'Ourthe, la voie chemine proche de la route actuelle vers Trèfontaine (Erneuville).

Du carrefour en triangle entre Trèfontaine, *Grand-Garde* (Erneuville), Beaulieu (Erneuville) et Cens (Erneuville), elle poursuit en se manifestant par un bombement et par une abondance de pierres dans les champs. En contrebas du sommet de la *Hestroulle*, elle se redresse vers le nord et tout droit, comme la voirie forestière en longeant les sommets, par Hives elle aboutit à *La Taille Madame* (Hives). Des coupes y ont été réalisées. La vallée y est abrupte et profonde; la route dévale le flanc sud par un angle brisé en forme d'épingle à cheveux, puis enjambe le Bronse.



Traversée de la vallée du Bronse ; MNT Sources des données © SPW. Sources du tracé archéologique © M.-H. CORBIAU.

Sur l'autre rive à Beusaint, sous l'appellation de *Vit chemin*, elle passe à l'ouest du village, partiellement recouverte par des chemins actuels. Parvenue à la *Queue de Vache* la route descend vers la vallée en empruntant un chemin forestier.



Ornières tracées dans le schiste à la *Queue de Vache*. Photo Ph. Laval.

Par ailleurs, une autre proposition mènerait la voie en appuyant plus à l'est, vers *Le Point du Jour* (Beusaint) où elle franchirait la rivière vers Cielle (Laroche-en-Ardenne), mais au-delà, plus aucun tracé n'est proposé pour le cheminement sur la rive droite.



La chaussée romaine Metz-Tongres à Beusaint au siècle dernier. © SPW.

La suite du parcours dans la vallée de l'Ourthe est incertaine sur une vingtaine de kilomètres, jusqu'à Chardeneux (Bonsin). La documentation disponible est rare et la prospection y est mal aisée car les rives de l'Ourthe sont très accidentées et fortement boisées. Quelques vestiges et objets antiques confirment une présence romaine dans cette zone.

Des propositions ont été avancées sur base des vestiges antiques, et notamment du site de hauteur du *Ti Château* à Hotton, qui aurait attiré et protégé la voie. Ainsi, la traversée de l'Ourthe

à gué est située à Hotton, au lieu-dit *Strée* ; sur la rive droite, la voie est conduite par Melreux (Hotton), puis la pointe du *Bois de Grandhan*.

La route antique pourrait emprunter la rive gauche par Vecpré (Hodister), Marcourt, Rendeux, Hampteau, Hotton où elle pourrait traverser l'Ourthe, puis poursuivre par Melreux.

Une autre hypothèse serait de rester sur la rive gauche à partir de Hotton et de contourner la rivière.

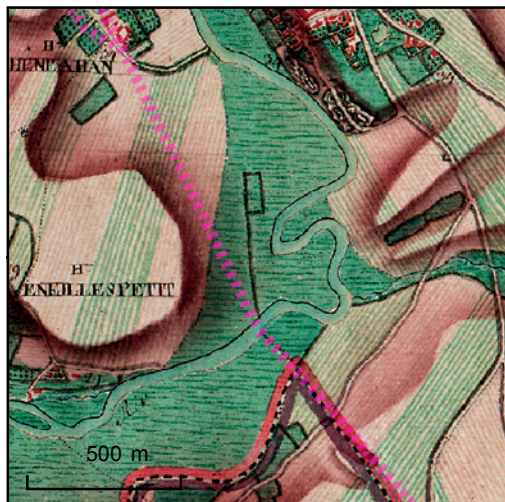


Photo aérienne de la vallée entre Jupille et Hotton. PPN. Sources des données © SPW. Sources du tracé archéologique © M.-H. CORBIAU.



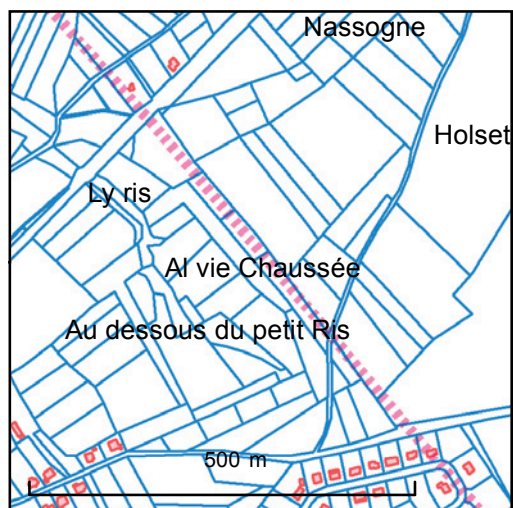
0 1 2 Km

De Melreux, la voie se dirigerait vers le moulin de Petite Eneille dans les parages duquel elle retraverserait l'Ourthe. Par Chêne-à-Han, elle



Passage présumé de la voie antique au moulin de Petite Eneille. Carte de Ferraris, 1777. Sources des données © SPW.

s'engagerait dans la vallée de *Chevenière* et escaladerait la côte raide aboutissant en ligne droite, comme le dessinent encore des sections de chemins agricoles et le parcellaire, au *Tige* de Chardeneux où son existence est avérée. La faiblesse de cette solution est l'escarpement de la côte de *Chevenière*, surtout si celle-ci est abordée en ligne droite comme le suggère la voirie qui subsiste. Par contre, les lieux-dits évoquant une *Vi Chaussée* dans le fond de *Chevenière* ainsi qu'à Monteuville retiennent l'attention.



Tracé présumé de la voie Metz-Tongres sur extrait cadastral avec la mention de *Al vie Chaussée* à Monteuville. Sources des données 8-07-2017 © AGDP. Sources du tracé archéologique © M.-H. CORBIAU.

L'autre hypothèse qui évite la traversée de l'Ourthe gagnerait Noisieux, puis Somme-Leuze suivant un itinéraire proche du chemin agricole qui passe à l'est de la *Ferme des Marlous* pour se hisser sur le *Tige* de Chardeneux. Elle a l'avantage de ne pas traverser l'Ourthe et d'éviter la pente de *Chevenière*.

Ces itinéraires ont pu fonctionner simultanément ou alternativement suivant les saisons ou les époques. Une bretelle avant la côte de *Chevenière* a pu les relier.

La route antique traverse Chardeneux sous des chemins ruraux ; elle a été recoupée par divers sondages ; au *Tige au Combe*, elle est accostée à l'ouest par un établissement romain.

La voie ancienne arrivant sur le sommet du *Tige au Combe*, à Chardeneux. Photo © M.-H. CORBIAU.



Strée

Vierset-Barse

Soheit-Tinlot

TINLOT

Abée

Ramelot

Linchet

Terwagne

MODAVE

Ochain

Clavier-Station

Les Avins

CLAVIER

Bois-et-Borsu

Ocquier

Vervoz

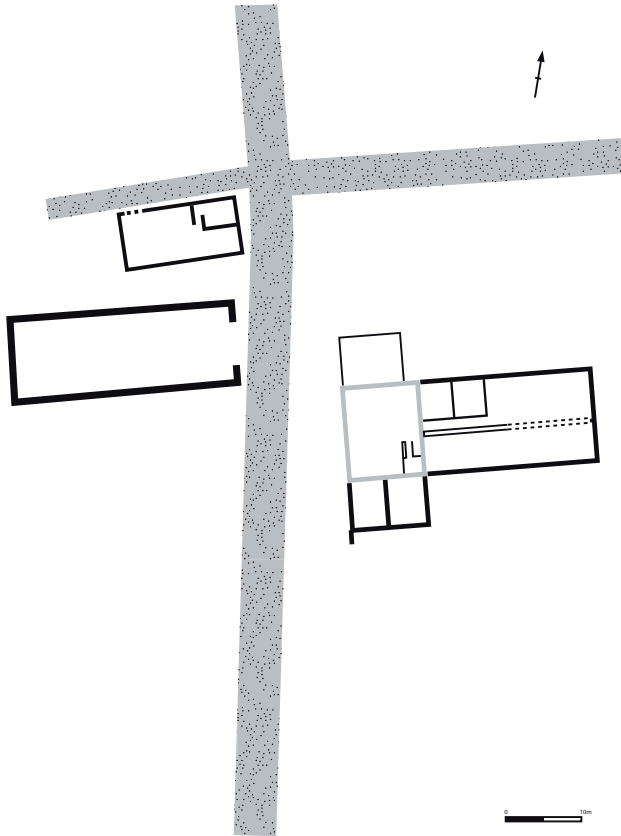


Autorisation n°A3471



Ensuite, à Clavier, la voie romaine écorne l'extrémité de Vervoz (Clavier) en traversant une agglomération qui s'est développée sur plus de trois hectares le long de l'axe routier. Des

Après la traversée à gué du ruisseau de Bonne, la voie chemine à l'ouest de Terwagne, partiellement détruite aujourd'hui ; à la limite avec Ramelot, elle passe à environ 150 m à l'ouest d'un tumulus, puis coupe ce village.



Tumulus de Ramelot. Carte de Ferraris, 1777. Sources des données © SPW.

Deux sondages ont été pratiqués dans ces deux localités. La voie traverse ensuite Strée ; au nord du village, sur le sommet de *Germeuse Terre*, elle accentue son tracé vers le nord, passe au milieu d'une petite bourgade composée de quelques constructions alignées sur son passage dont l'empierrement a été mis au jour.

Le quartier sud de l'agglomération de Vervoz avec à l'est le bâtiment associé au relais routier. 1 : première phase d'occupation mentionnée : en noir ; 2 : deuxième phase : en grisé. D'après WILLEMS J., 1972, p. 75.

coupes ont mis en évidence son architecture. Une parcelle *A la chaussée* s'étire le long du bas-côté oriental. Sur une crête, à *Frênes*, des vestiges de construction longent le flanc oriental. Sur le territoire de Clavier, son parcours encore bien inscrit dans le paysage commande localement le parcellaire. Au nord de *Petit Brin* à Ochain (Clavier), des substructions sont signalées à environ 200 m à l'ouest de la voie.



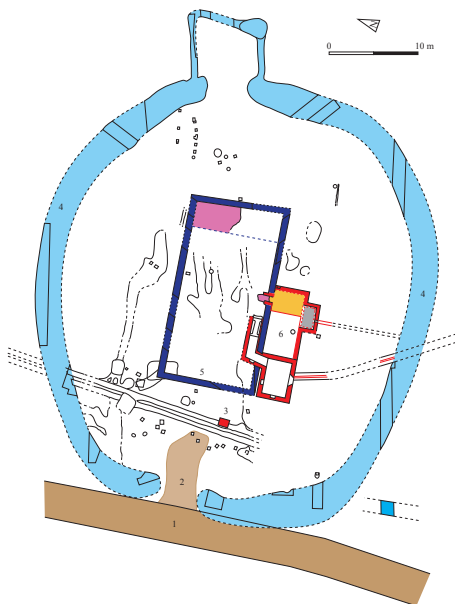
Vue de l'empierrement de la chaussée antique à Strée. Photo M.-H. CORBIAU © SPW.



0 1 2 Km
Les Trînes

Autorisation n°A3471

À *Elmer* (Outrelouxe), la voie est bordée à l'est par un relais. Elle souligne la limite communale



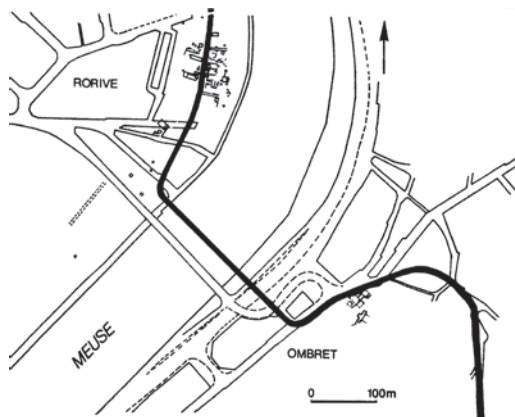
Plan du relais dans un enclos fossoyé à Outrelouxe. Dernières phases d'occupation. 1 voie romaine ; 2 empièchement du chemin d'accès ; 3 cuve à chaux ; 4 fossé ; 5 édifice rectangulaire ; 6 aile sud comprenant les bains et une cave. © J. Witvrouw.

avec Strée et descend dans le vallon de Suzée à Rawsa où tant le remblai dans une prairie que l'empierrement observé dans le ruisseau perpétuent le tracé. À *La Pêche* (Ombret), une construction juxte son flanc occidental.

De là, la chaussée entame la traversée abrupte de la vallée de la Meuse, profonde d'environ 100 mètres. Plusieurs coupes fixent l'itinéraire.

La voie descend en biais le *Bois de Saint-Lambert* en suivant un chemin forestier qu'elle abandonne pour un parcours plus direct, conservé en remblai, et ensuite retrouver la rue des Croupets. Elle y est partiellement taillée dans la roche.

Par une double boucle, la route franchit la Meuse sur un pont en bois, puis en pierre.



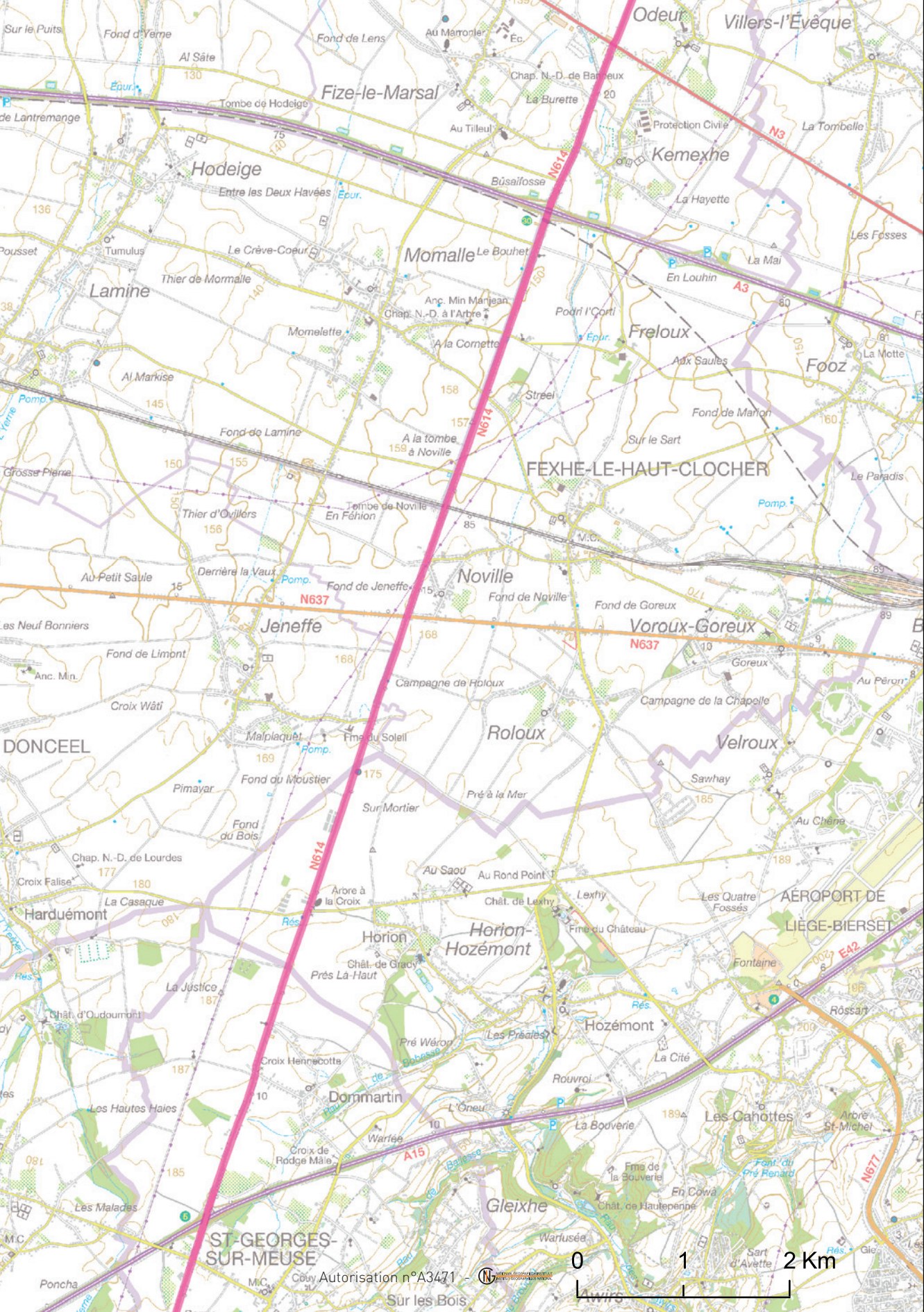
Plan de l'agglomération de Ombret-Amay. © J. Witvrouw.

Une bourgade antique a vécu sur les deux rives du fleuve, à Ombret et à Amay.



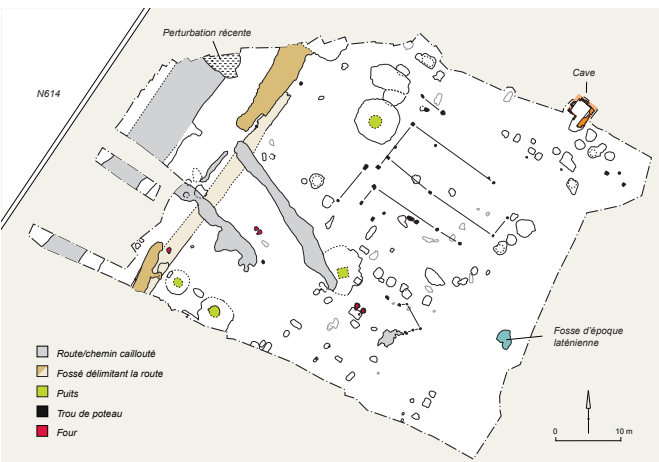
Emplacement du pont à Amay. © J. Witvrouw.

L'itinéraire sort de la vallée par Flône ; par un tracé en baïonnette, il traverse le ruisseau éponyme et gagne la *Ferme de la Kérité*. Sur un replat de la *Campagne de la Kérité*, il longe une construction. Il passe ensuite le ruisseau du *Pont al Macrale* à gué ; à la sortie du vallon, il file à travers champs à Yernawé (Saint-Georges-sur-Meuse) où il retrouve la N614.



Couly Autorisation n°A3471





Plan des vestiges routiers du relais à Kemexhe. L'installation découverte comprend des bâtiments montés sur poteaux et une cave. H. Focke © SPW.

Jusqu'à Koninksem, la N614 a conservé le parcours antique suivant une ligne remarquablement droite.



Vue du chemin empierré se détachant de la chaussée pour conduire au relais à Kemexhe. Photo H. Focke © SPW.

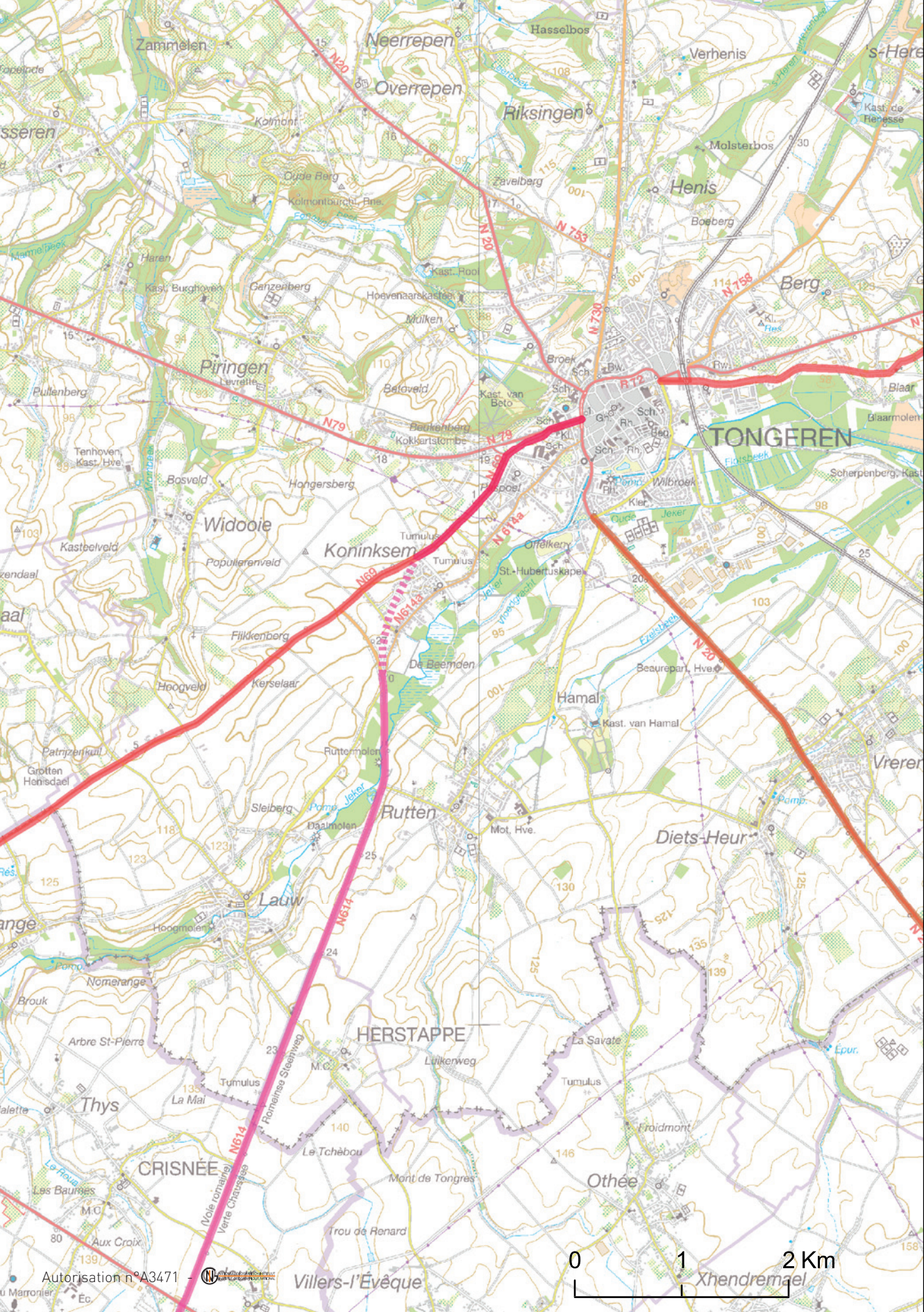


Foyers destinés à la cuisine et au travail de la forge, évoquant les services du relais à Kemexhe. Photo H. Focke © SPW.

Entre Yernawé et Saint-Georges-sur-Meuse, une petite bourgade rassemble quelques bâtiments de part et d'autre de la chaussée, sans doute entre les deux lieux funéraires répertoriés, dont un tumulus au sud. Plus au nord, à *l'Arbre à la Croix* à Horion-Hozémont, on a localisé un établissement sur le bord occidental de la voie dont on a également contrôlé le passage.

La voie assure la limite entre les anciennes communes de Noville et Jeneffé sur quelques centaines de mètres, puis elle poursuit par Fexhe-le-Haut-Clocher et y souligne la frontière avec Momalle (fig. 46). À Kemexhe, à *La Petite Campagne*, les travaux de l'autoroute, puis du TGV, ont mis en évidence les structures de la route et celles d'un relais.

Distante de 15 km de Tongres, c'est la première ou la dernière halte pour l'accueil des voyageurs.



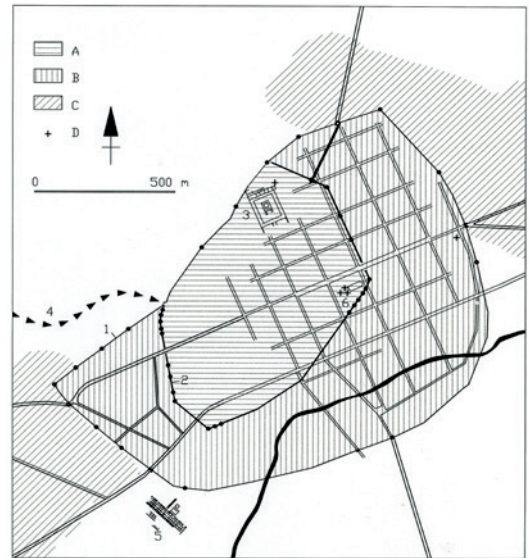
La chaussée délimite ensuite Crisnée et Odeur sous la dénomination de *Verte Chaussée* ou *Voie Romaine*. En Région flamande, à l'entrée de Lauw, elle est accostée à l'ouest par un tumulus ; elle détermine la lisière avec Herstappe.



Tumulus de Herstappe. Photo © M.-H. CORBIAU.

A Rutten, avant de traverser le Geer, comme la voie N614, la route antique redresse son trajet en direction du nord et doit se souder à la voie venant de Bavay à Koninksem (Tongres). Il ne reste qu'à peine 2,5 km pour atteindre Tongres.

Tongres est une ville romaine, chef-lieu de la cité des Tongres, fondée à la fin du 1^e siècle avant Jésus-Christ au carrefour de plusieurs grandes voies ; elle s'est développée suivant un plan géométrique classique. Dès le 2^e siècle,



Plan de la ville romaine de Tongres. A : Haut-Empire ; B : Période tardive ; C : Nécropoles ; D : Tombes mérovingiennes. Alain Vanderhoeven. Dessin André Detloff © OE.

elle est entourée d'une enceinte prestigieuse couvrant 136 ha ; durant la 2^e moitié du 3^e siècle, une seconde muraille est édifée sur une superficie restreinte (43 ha). Les ruines d'une villa implantée au centre de la ville, accueilleront une première basilique chrétienne, remplacée successivement par plusieurs édifices religieux jusqu'à la basilique actuelle.



Enceinte et tour du 2^e siècle de la ville romaine de Tongres. Photo © M.-H. CORBIAU.

ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

1.1. Sources

Siculus **FLACCUS**, K. **LACHMAN** (éd.), *De conditionibus agrorum*.

1.2. Ouvrages

Archéologie

Chronique de l'Archéologie wallonne

Curia Arduennae

BALTER V. & **DUBOIS C.**, 1920. La chaussée romaine Arlon-Tongres, *Annales 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.

BALTER V. & **DUBOIS C.**, 1939. Chaussée romaine d'Arlon à Tongres, *Annales de l'Institut archéologique du Luxembourg*, LXX p. 40-82.

BREUER C., 2009. Analyse géographique d'une voie romaine : la section d'Arlon à Tongres, *Bulletin de la Société d'Études Géologique et Archéologique « Les Chercheurs de la Wallonie »*, XLVII, p. 5-113.

BOREUX H., 1992. La chaussée Metz-Tongres, *Les Cahiers du Groupe de Recherches Aériennes du Sud Belge*, 8, 2, p. 1-27 ; 1993, 9, 1, p. 1-44.

CAHEN A., **GRATIA H.**, 2001. Fouilles de sauvetage dans le vicus romain d'Arlon (1983-1984). In : **LODEWIJCKX M.** (dir.), *Belgian Archaeology in a European Setting II*, Leuven, p. 127-156 (Acta archaeologica Lovaniensia. Monographiae 13).

CORBLAU M.-H., 1978, *Répertoire bibliographique des trouvailles archéologiques de la province de Luxembourg*, Bruxelles (Répertoires archéologiques, Série A : Répertoires bibliographiques, XI).

CORBLAU M.-H., 1979. Chaussée romaine à Wyom-

pont. In : *Conspectus MCMLXXXVIII*, Bruxelles (Archaeologia Belgica, 213), p. 79-82.

CORBLAU 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-Condroz*, XXIX, p. 17-44 (avec une bibliographie exhaustive).

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).

FLOTTÉ P., **FUCHS M.**, 2004. *Carte archéologique de la Gaule. La Moselle, 57*, Paris.

FOCK H., **GOFFIOUL C.**, **REMY H.**, **BOSQUET D.**, 2008. *Les traverses du Temps. Archéologie et TGV*, Namur.

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

HENROTAY D., 2010. Les experts à Arlon. Autopsie d'un vicus, *Bulletin de l'Institut archéologique du Luxembourg*, 86, p. 9-160.

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.

KNAPEN-LESCRENIER A.-M., 1970. *Répertoire bibliographique des trouvailles archéologiques de la province de Namur*, Bruxelles (Répertoires archéologiques, Série A : Répertoires bibliographiques, IX).

LAVAL P., 1999. Section à ornieres sur la voie romaine « Arlon-Tongres », *Vie Archéologique*, 52, p. 27-28.

LINCKENHELD E., 1934, *Répertoire archéologique des arrondissements de Thionville-est et ouest*, Metz.

LOES F., 1908. Le Luxembourg romain, *Annales de l'Institut archéologique du Luxembourg*, XLIII, p. 81-130.

MASSY J.-L. (dir.), 1997. *Les agglomérations secondaires de la Lorraine romaine*, Besançon (Annales littéraires de l'Université de Franche-Comté, 647).

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.

PETIT J.-P., MANGIN M. (dir.), 1994. *Atlas des agglomérations secondaires de la Gaule Belgique et des Germanies*, Paris (Archéologie Aujourd'hui).

SERET R., 1961. La chaussée romaine Arlon-Tongres et la romanisation de la Hesbaye, *Annales de l'Institut archéologique du Luxembourg*, XCII, p. 64-67.

WILLEMS J., 1972. Un niveau d'époque flavienne à Clavier-Vervoz, *Bulletin du Cercle archéologique Hesbaye-Condruz*, XII, p. 75.

WITVROUW J., 1983-1984, La chaussée romaine Tongres-Arlon en Condruz XII liégeois, *Bulletin du Cercle archéologique Hesbaye-Condruz*, XVIII, p. 87-119.

WITVROUW J. & GAVA G. (dir.), 2005. Le pont romain et le franchissement de la Meuse à Amay, *Bulletin du Cercle archéologique Hesbaye-Condruz*, 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

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

Heike FOCK, Service de l'archéologie, Direction extérieure de Liège 1, 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

Philippe LAVAL

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

