

LES ROUTES ROMAINES

BONJOUR PASSANT, ADIEU PASSANT

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES D'UNE ROUTE-TYPE

Les routes romaines suivent presque toujours une ligne droite. Plus précisément, il s'agit en fait d'une succession de tronçons rectilignes, qui subissent les corrections de direction nécessaires pour aboutir à la destination voulue. En principe, ce sont des routes de tête de vallée, qui utilisent les crêtes. Lorsque des déclivités importantes sont à franchir, les pentes sont prises de biais. Si elle change de direction, la route marque systématiquement un angle : son éventuelle « sinuosité » peut donc être décomposée en une addition de plusieurs segments de droites. Ces bifurcations, qui peuvent être inévitables, se font très souvent sur un point élevé, à partir duquel une nouvelle visée d'alignement a pu se faire vers le point à joindre.

Les recherches archéologiques ont mis en évidence les techniques qui ont permis leur construction, tandis que la littérature, contemporaine ou postérieure à leur élaboration, fournit de rares mais précieux commentaires complémentaires.

La description que voici pourrait caractériser une « route idéale », sachant que pour une même route, la mise en œuvre peut varier au fil de ses tronçons. La création d'une route commençait par l'établissement d'un double fossé-limite, distant d'une vingtaine de mètres environ d'un fossé médian, situé entre les deux premiers. Les fossés-limites servent à délimiter une bande de terrain public non constructible (*non aedificandi*), strictement réservée au passage de la route, tandis que le fossé médian permettait de guider les constructeurs. Pour les routes proprement dites, une largeur de dix-huit pieds (six mètres) était préconisée, mais en pratique, de multiples variations existaient. Ces routes étaient assises sur une surélévation de terrain (ou *agger*), ce qui permettait un drainage optimal, aidé par les fossés qui bordaient la voie. En coupe simplifiée, un radier de grosses pierres établit une assise solide, égalisée par un lit de terre, qui reçoit enfin un cailloutis de pierrailles calibrées bien damé. Un bombement s'observe sur l'axe médian, pour permettre un ruissellement optimal. Le dallage, qui constitue l'image traditionnelle de la route, est exceptionnel mais n'est de rigueur qu'en ville et à sa proximité immédiate.

COUP D'OEIL SUR LES VOIES SECONDAIRES SILONNANT NOTRE TERRITOIRE

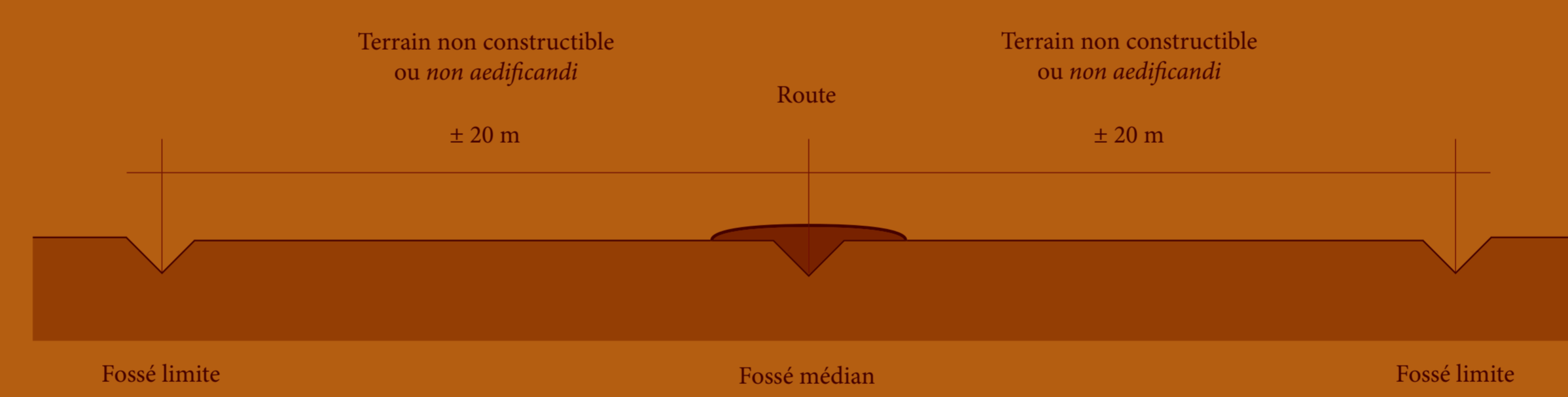
En Gaule septentrionale, la mise en place des premiers axes routiers romains est attribuée à Auguste. Il s'agit des routes principales, dites aussi *viae publicae* ou *militares*, à l'instar de la route Bavay-Cologne. Mais conjointement à ces routes majeures existaient des routes secondaires régionales, les *viae vicinales*, qui relient les routes principales entre elles et desservait l'intérieur du territoire. Enfin, une dernière catégorie de routes rassemblait les chemins privés, les *viae privatae*, qui permettaient la circulation dans les domaines.

En matière de routes secondaires, les itinéraires que ces *Viae vicinales* – dites aussi *diverticuli* –, empruntaient sont nettement moins bien connus, et plus imprécis. Vraisemblablement faut-il les mettre en relation avec les *villae* qui parsemaient le territoire : villa de « La Seigneurie » à Saint-Jean-Geest, villa des « Fonds de Jodoigne » et villa au lieu-dit « Chasselon » à Jodoigne, villa « Leckbosch » à L'Écluse, villa dite « La Voye de Léau » à Neerheylissem, villa au lieu-dit « Derrière la Ville » à Dongelberg, villa au lieu-dit « La Vigne » à Orp-le-Grand, villa à Autre-Eglise... L'inventaire n'est pas exhaustif. De la même manière, des liaisons devaient desservir les « industries » de l'époque, tels que les fours de tuilliers qui existaient à Marilles.

Mais au vrai, sur notre territoire, l'existence d'un unique diverticule paraît être fiable. Il devait venir de Namur, et traversait la Chaussée Brunehaut à Tavier. Depuis le vicus précité, il s'avancé quasiment en ligne droite, éviterait Jodoigne, et filait sur Tirlémont. D'autres chemins plus rudimentaires devaient vraisemblablement constituer un maillage dans une région agricole riche, mais ils restent difficiles à quantifier et, à *fortiori*, à clairement localiser.

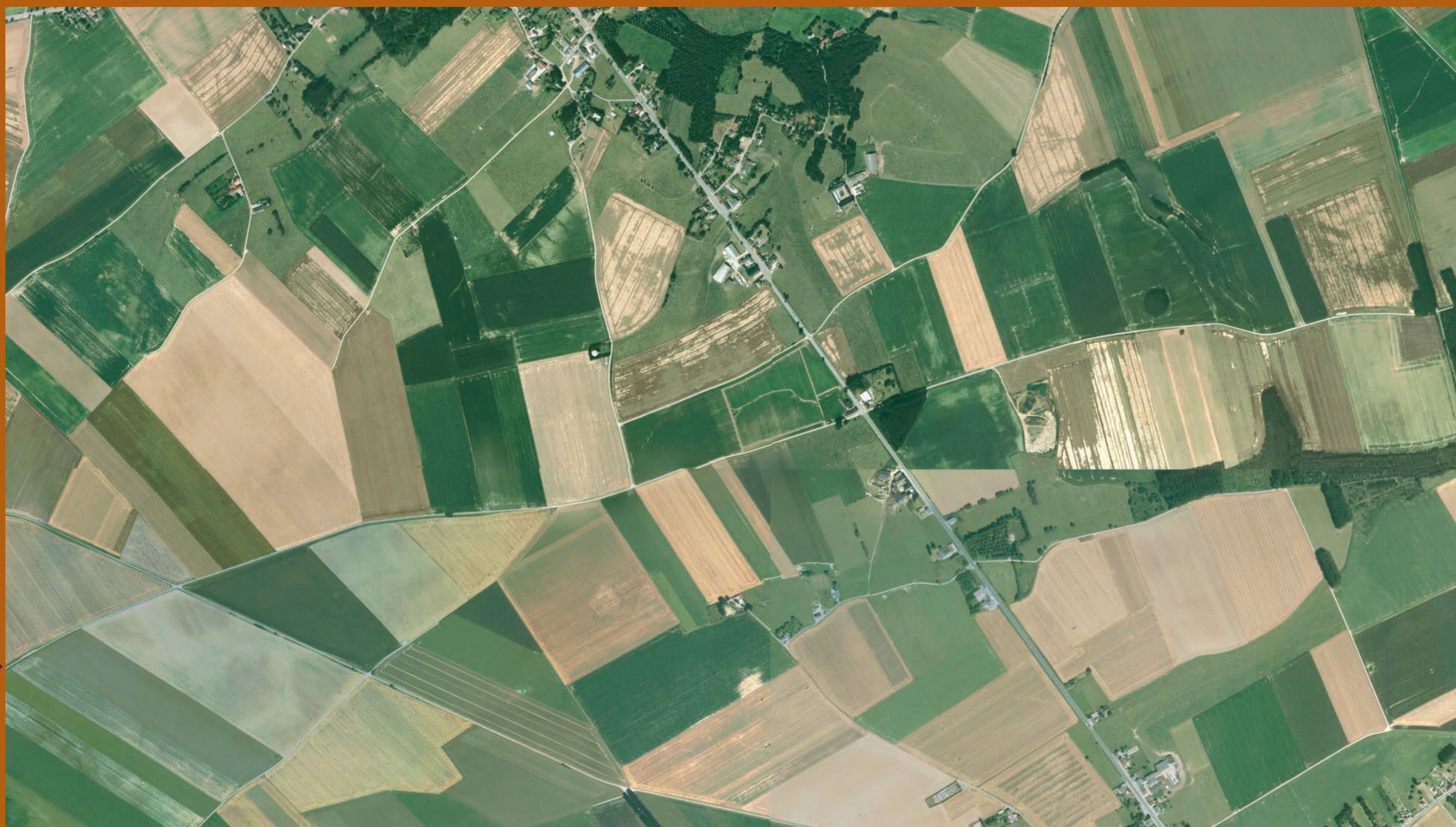


DESCRIPTION DE LA CHAUSSEE BRUNEHAUT AU XVII^e s.



Philippe de Hurges, qui circule sur la Chaussée Brunehaut en 1615, vante ainsi ses qualités : [...] les chemins ou chaussées de Brunehault [...] sont ouvrages vraiment admirables pour leur étendue [...], pour leur estoffe qui est toute de ces petits cailloux que l'on void au fond et à es bords des rivières graveleuses [...] n'y ayant point de pierres es champs voisins, de manière qu'il faut conclurre, ou qu'elles ayent esté portées d'ailleurs, ou certes que le soleil les ait formées et endurcies parmi les terres des levées, pour n'estre venues des charriars

comme celles des champs voisins : d'ailleurs pour leur hauteur et largeur, ayants presque partout cent pieds de large; et tel endroit y a-t-il où elles ont plus que 40 pieds de haut, et le plus communément vingt, estant vraisemblable qu'elle les fait telles et de telle estoffe (c'est partout gravier rougeâtre) pour éterniser sa mémoire, et pour faciliter le chemin aux voyageurs [...], plus il pleut, et plus ces levées s'endarcissent, l'eau découlant continuellement à bas, et les torrents ou ravines d'eau ne les couvrant jamais, tant elles sont hautes.



1. chariot Arles
2. chariot Buzenot
3. Table de Peutinger, la route incluant une restriction de premier ordre, publiée par Konrad Miller, 1867 (original : Österreichische Nationalbibliothek, Vienne)
4. Route romaine (époque coupe 14 après J. Villesand)
5. Avenue de bonne travers, Clapartou (chariot fondatrice 181 par deux mètres vers 11-12 après J. C. (B. Culture des médailles)
6. Vue aérienne de la route romaine Bavay-Cologne à l'échelle 1:25000, service de la cartographie