

Les
Chaussées romaines
des environs de Mons

I

La chaussée romaine de Bavay à Utrecht

PAR

PAUL FAIDER

Chargé de cours à l'Université de Gand.

II

La chaussée romaine de Bavay au Rhin

PAR

FÉLIX ROUSSEAU

Conservateur aux Archives Générales du Royaume

MONS & FRAMERIES
UNION DES IMPRIMERIES (S. A.)

Dir. : J. Ruelle

—
1928

Les
Chaussées romaines
des environs de Mons

I

La chaussée romaine de Bavay à Utrecht

PAR

PAUL FAIDER

Chargé de cours à l'Université de Gand.

II

La chaussée romaine de Bavay au Rhin

PAR

FÉLIX ROUSSEAU

Conservateur aux Archives Générales du Royaume

MONS & FRAMERIES
UNION DES IMPRIMERIES, S. A.

Dir. : J. Ruelle.

1928

CHAUSSÉES ROMAINES DES ENVIRONS DE MONS.

La chaussée romaine de Bavai à Utrecht,

par PAUL FAIDER, chargé de cours à l'Université de Gand.

L'excursion organisée le lundi 30 juillet a pour buts précis, le matin, la visite des églises de Chaussée-Notre-Dame, d'Horrues et de Soignies, si étroitement apparentées, et de la ville même de Soignies ; l'après-midi, celle des deux châteaux des Ecaussinnes. Toutefois, l'itinéraire adopté comporte en soi, pour des archéologues, un intérêt spécial, puisque les cars emprunteront, sur quinze kilomètres de son parcours, l'ancienne voie romaine de Bavai à Utrecht.

Celle-ci, appelée comme beaucoup d'autres « Chaussée Brunehaut », est moins célèbre que son homonyme, la grande chaussée de Bavai à Cologne, à laquelle M. F. Rousseau consacre d'autre part une savante et suggestive notice. Elle a joué dans le cours de l'histoire un rôle moins important, — ce qui explique peut-être qu'elle soit, dans l'ensemble de son trajet et même dans sa structure intime, mieux conservée.

Partant de Bavai, la chaussée présente jusqu'à Mesvin, près de Mons, un tracé rectiligne. Elle franchit la frontière actuelle à Blaregnies et laisse un peu sur la gauche le donjon de Sars-la-Bruyère (XII^e s., ancienne propriété de M. le chanoine Puissant). A cet endroit une section

de 3 1/2 kilomètres est, on peut le dire, intacte. La voie dépasse ensuite Genly et Noirchain, touche à Ciply (station archéologique importante : cimetière franc, « trous des Sarrazins »), atteint l'ancienne abbaye de Bélian (= Bethléem) et Mesvin. On perd alors sa trace, et ce serait pour les spécialistes une tâche bien intéressante que de chercher à la retrouver.

C'est au nord de Mons, au débouché du village de Nimy, que nous allons, nous, rejoindre la chaussée romaine.

Arrivés au carrefour dit « du Grenadier » (en face de l'antique fabrique de pipes) les cars s'engagent sur la route d'Ath et, presque immédiatement, ils quittent celle-ci pour emprunter, à droite, un chemin qui longe le château des Bruyères, propriété de M. le baron Siraut. coupant routes et chemins de traverse, jusqu'à Chaussée-Notre-Dame, la première étape... C'est la « Chaussée Brunehaut » qui se prolonge bien loin vers le nord par Enghien, Assche, etc.

La propriété Siraut dépassée, voici ce que l'on rencontre à droite et à gauche. Pour plus de facilité nous userons d'un tableau schématique.

A GAUCHE.

A DROITE.

Vue sur le village de Maisières, que traverse la route de Bruxelles.

On pénètre dans le bois des Dames, partie orientale du bois de Ghlin.

Carrière de silex destinés à l'industrie (broyeurs, etc.).

Ancien champ de tir, prolongement du camp de Casteau. Monument commémoratif : « Ici furent lâchement fusillés, le 2 mars 1916, sept braves héros obscurs des S. R. M. 1914-1918. »

Il s'agit de l'exécution de A. Balthazar, T. De Ridder, A. Ghislain, J. Jacmin, A. Pollet, L. Roels (notaire à Sottegem) et D. van den Bossche, volontaires des services de renseignements militaires.

Vue sur le camp de Casteau et les propriétés qui le limitent au Nord.

On sort du bois ; la route apparaît absolument rectiligne.

Hameau (école) ; petites fermes.

On coupe la chaussée de Saint-Denis.

Maison du XVIII^e s., brique et pierre, avec dépendances, bien conservée.

Masmuy-Saint-Pierre (chemin de fer de Mons à Bruxelles).

Carrefour intéressant :

En bordure du chemin, chapelle funéraire, en pierre de la fin du XVIII^e siècle. L'inscription est à peu près fruste.

A une courte distance, « Ferme de l'Abbaye », ancienne propriété de l'abbaye de Cambron. Vaste ensemble de bâtiments du XVIII^e s., admirablement conservés : pigeonnier, écurie et étable avec colonnes de pierre, grange monumentale, corps de logis daté de 1734 (cheminée, mobilier, ancien tabernacle avec retable minuscule ayant servi au culte clandestin en 1797, etc.).

*Point culminant du parcours : cote 101.
Neufvilles.*

Fermes anciennes datées (XVIII^e s.).
A quelque distance, dans un bouquet d'arbres, hameau de Louvignies : église du XVIII^e s. (1736), avec boiseries et chaire de vérité d'un joli style Louis XV ; au lieu dit « Le Marais », corps de logis de 1727 (brique et pierre, encadrement de porte de style sonégien, surmonté d'un bas-relief représentant saint Jacques), chapelle de N.-D. de Lourdes (moderne) ; château moderne ayant remplacé une construction plus ancienne appartenant au comte de Villegas St-Pierre. (Pour le surplus, cf. ci-dessous, la notice de M.P. Rolland.)

Hospice fondé et doté par M^{lle} Maghe ; bâtiment moderne.

Chapelles modernes, à front de route.

Chaussée-Notre-Dame.

Vieilles maisons : bailliage ; hôtellerie avec barre d'attache en fer forgé, ancienne ; fermes du XVIII^e siècle.

Eglise (cf. notice spéciale).

Après Chaussée-Notre-Dame, on suit encore un moment la voie romaine, que l'on quitte immédiatement après la ferme Mayeu (cote 95), pour s'engager ensuite dans des chemins d'importance secondaire (du reste charmants et accidentés), qui mèneront, par delà la route de Soignies à Ghislenghien, au joli village de Horrues... Mais nous avons quitté, cette fois, l'antique et vénérable « Chaussée Brunehaut ».

La chaussée romaine de Bavay au Rhin,

par FÉLIX ROUSSEAU, conservateur aux Archives générales de Royaume.

Cette antique voie de communication a joué dans l'histoire de la Belgique un rôle d'une importance exceptionnelle.

Remarquons d'abord sa direction. Elle court de l'ouest à l'est, en parallèle avec la Sambre et la Meuse, à peu près à la ligne de faite qui sépare les bassins de la Meuse et de l'Escaut. Elle traverse les plus riches campagnes de la Belgique, celles du Hainaut, du Brabant wallon et de la Hesbaye. Franchissant la Meuse à Maestricht, elle atteint le Rhin à Cologne.

Pendant des siècles, elle fut la « voie maîtresse » de notre pays, et la première grande route de Cologne à la mer.

De Bavai, en effet, elle se prolongeait jusqu'à Boulogne sur-Mer par deux itinéraires : l'un passait par Escaupont, Tournai, Wervick, Cassel, Téroouanne, l'autre, le plus important, par Cambrai, Arras, Pont d'Estaires. Boulogne à l'époque romaine, est le premier port de la Gaule du Nord, et l'un des plus actifs de toute la Gaule. A la fois port militaire et port de commerce, il commande les communications maritimes avec la Bretagne (Angleterre) et monopolise une bonne partie du trafic avec la grande île. Toute proportion gardée, on peut dire que dans l'économie générale de cette époque, Boulogne tient à peu près la place d'Anvers dans la nôtre.

D'autre part à Bavai — véritable carrefour de voies de communication — la grande chaussée se soudait avec une autre route très vivante, qui, par Reims, Châlons-sur-Marne, Langres, Châlons-sur-Saône, conduisait à Lyon, la métropole politique, religieuse et économique de la Gaule. La route de Lyon à Boulogne par Bavai, c'était aussi la route de Rome et de l'Italie vers la Bretagne, de la Méditerranée vers la mer du Nord.

A quelle époque remonte l'établissement de la route de Bavai au Rhin ! On l'ignore, mais, de même que pour les autres grandes voies de circulation de la Gaule, on est en droit d'affirmer qu'elle est antérieure à la conquête romaine.

Au moment de l'arrivée des Romains, la Gaule n'était plus habitée par une population barbare. S'il est vrai que les Gaulois apparaissent de plusieurs siècles en retard sur les peuples établis en bordure de la Méditerranée, ils avaient atteint néanmoins le stade d'une civilisation avancée et un état social où le commerce tenait une place marquante. La Gaule possédait un vaste réseau de voies de communication. Il fut pour beaucoup dans le succès de Jules César qui sut l'utiliser avec sagacité. Dans un pays sans route, sur de vagues pistes, ses légions n'auraient pu accomplir des étapes journalières de 30 à 40 kilomètres avec armes et bagages, et réaliser parfois des raids d'une incroyable vitesse.

Si les ingénieurs romains n'ont pas créé le réseau routier de la Gaule, ils l'ont notablement coordonné et amélioré. Leur attention s'est portée surtout sur les routes principales qui avaient une valeur stratégique. Ce sont eux qui ont doté les grandes chaussées de leur assise indestructible.

Ces considérations générales valent pour la chaussée que nous étudions en particulier.

C'est comme voie d'invasion qu'elle apparaît d'abord dans l'histoire. Lors de l'invasion des Cimbres et des Teutons (113 à 101 avant notre ère), ces derniers la suivirent sans aucun doute, quand, après avoir franchi le Rhin, ils se répandirent en Gaule. César nous rapporte que les envahisseurs avaient abandonné une partie de leurs bagages à la garde de six mille hommes qui étaient les ancêtres des Aduatiques. Or nous connaissons, avec assez de certitude, l'emplacement de ceux-ci au temps de la conquête. Ils occupaient, en gros, l'Entre-Sambre-et-Meuse et le Brabant wallon (le *pagus Lomacensis*). Trois peuples, les Nerviens, les Aduatiques et les Eburons se succédaient alors le long de la route.

Celle-ci fut fréquemment utilisée au cours des opérations militaires des années 57, 55, 54 et 53 avant Jésus-Christ.

En 55, César après le passage du Rhin — que l'on situe d'ordinaire vers Cologne — et une rapide incursion en Germanie, traverse notre pays avec toute son armée et se dirige directement sur la Morinie où il prend Boulogne comme point d'embarquement de ses troupes vers la Bretagne.

Pendant l'hiver de 54, la légion de Sabinus et de Cotta est cantonnée à *Aduatuca* (Tongres) dans la Hesbaye et celle de Quintus Cicéron, le frère du célèbre orateur, chez les Nerviens, probablement à Binche.

L'année suivante nous retrouvons Quintus Cicéron proposé avec une légion à la garde du camp d'*Aduatuca* où le proconsul avait concentré les bagages et le charroi de son armée pendant qu'il exécutait une traque générale

pour s'emparer d'Ambiorix. Un corps de cavaliers Sicambres qui avait franchi subrepticement le Rhin, tente par un coup de main audacieux de s'emparer du camp (1).

Coïncidence curieuse, les deux épisodes marquants de la carrière militaire de Quintus Cicéron en Gaule eurent pour théâtre la route de Bavai à Maestricht.

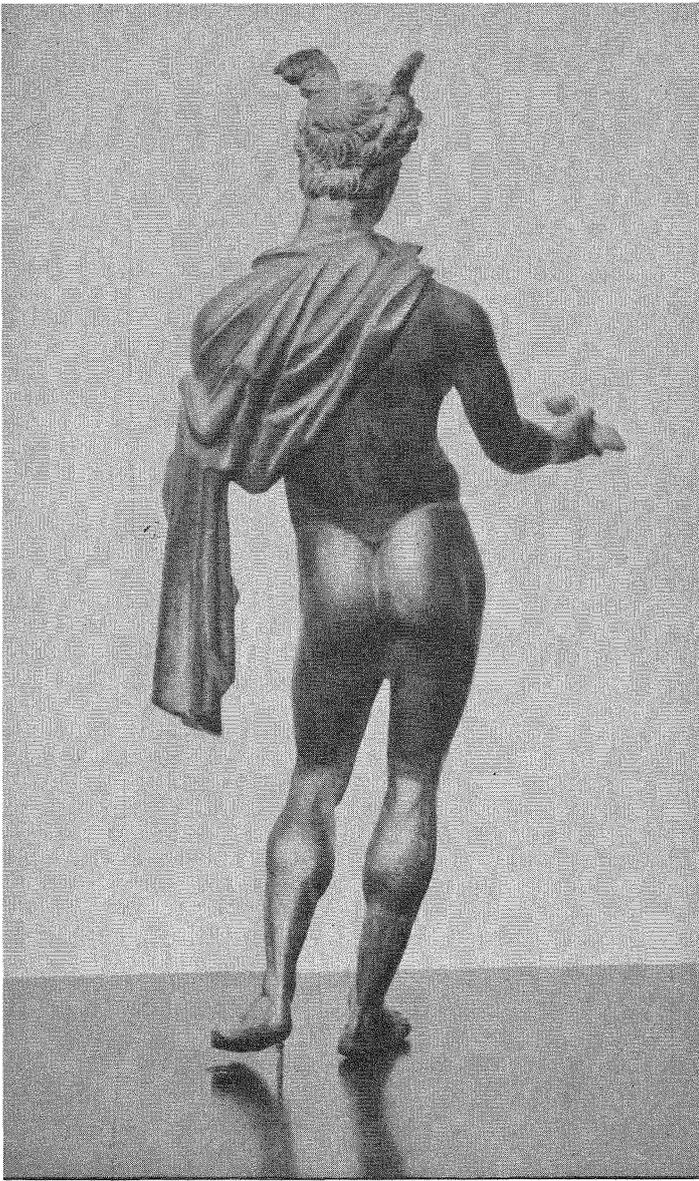
Après la pacification de la Gaule, Rome mit tout en œuvre pour perfectionner la viabilité des vieux chemins gaulois, de ceux, du moins, qui présentaient de l'intérêt au point de vue militaire et administratif. Comme bien l'on pense, une entreprise d'une telle envergure ne fut pas réalisée d'un seul coup. Les chemins de terre devinrent des chaussées d'une solidité à toute épreuve, jalonnées à distance fixe de bornes militaires et de relais.

On ne connaît pas la date précise de la « mise en état de chaussée » de la route de Boulogne au Rhin. Elle est certainement contemporaine de la conquête de la Bretagne (43 après J.-C.) et de la fondation d'une colonie à Cologne par l'empereur Claude en 50 (après J.-C.) (2).

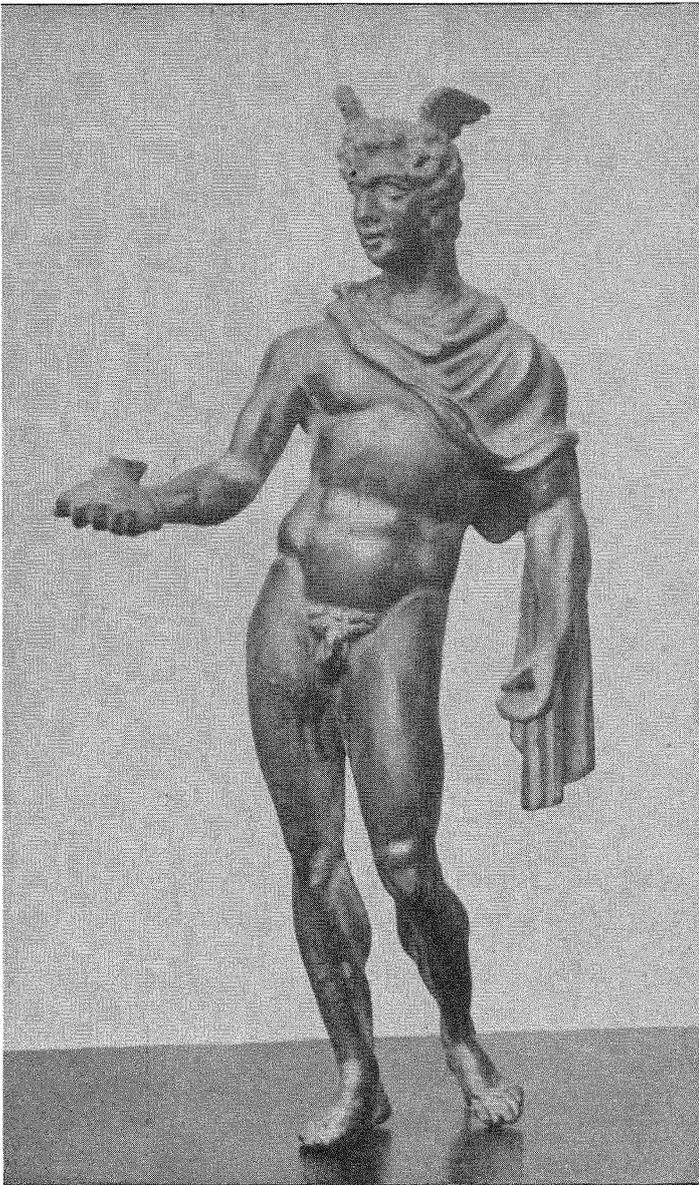
Le mode de construction de la chaussée mériterait d'être étudié sérieusement sur tout son parcours par un spécialiste qui serait en même temps un archéologue averti. On ne possède qu'une étude approfondie de ce genre, consacrée à un tronçon, encore admirablement conservé en 1908, s'étendant sur un kilomètre environ entre les fermes de L'Agasse et de la Gatte, près de

(1) C. JULLIAN, *Histoire de la Gaule*, t. III, notamment chap. VIII, pp. 260 et ss. ; chap. XI, pp. 365 et ss.

(2) F. CUMONT, *Comment la Belgique fut romanisée*, 2^e édit., p. 17. Ouvrage capital sur la Belgique romaine.



Mercure trouvé auprès de la chaussée romaine à Givry.



Mercure trouvé auprès de la chaussée romaine à Givry.

Gembloux. Le choix judicieux et la disposition savante des matériaux qui en constituent la structure, témoignent d'une technique extraordinairement avancée. Sa perméabilité est étonnante. Aujourd'hui encore par tous les temps, elle demeure parfaitement sèche et carrossable (1).

Jusqu'au IV^e siècle, au point de vue stratégique la chaussée de Boulogne au Rhin mettait en liaison directe les deux fronts les plus exposés, défendus par l'armée romaine en Occident, le front de Calédonie, en Bretagne, et le front du Rhin. « Les quatre légions qui gardaient la Germanie inférieure et les trois légions cantonnées en Bretagne avaient à se prêter un mutuel appui. En cas de danger de l'un ou l'autre côté, les secours passaient des camps du Rhin au « vallum » de Calédonie et réciproquement... Même en temps de paix, entre les forteresses rhénanes et britanniques, les communications et les échanges étaient fréquents » (2).

Au point de vue administratif la chaussée reliait plusieurs chefs-lieux de cités, entre autres Bavai, capitale de la *Civitas Nerviorum*, Tongres (Aduatuca) de la *Civitas Tungrorum*, et Cologne métropole de la Germanie inférieure.

Entre Bavai et Tongres, la chaussée traversait une région de grands domaines fonciers, de riches *villae* qui ont donné naissance à nos villages modernes. Cette constatation permet d'expliquer la localisation des *tumuli*. On sait que les *tumuli* à *mobilier romain* sont particuliers

(1) X. STAINIER, *De l'infra-structure de la chaussée romaine de Tongres à Bavai dans la traversée de Gembloux*, Annales Société arch. de Bruxelles, t. 22 (1908), pp. 377-386.

(2) F. CUMONT, *op. cit.*, p. 17.

à notre pays et que la plupart d'entre eux s'élèvent dans le Brabant wallon et la Hesbaye. Je rappelle que les *tumuli* sont des tertres, parfois d'une grande élévation — certains atteignent jusqu'à dix mètres de hauteur — érigés sur une tombe. Or sur le 57 localités de la Belgique où l'existence d'un *tumulus* gallo-romain a été constatée, 52 se trouvent situées à proximité de la chaussée de Bavai à Tongres, ou à une faible distance de celle-ci, le long des *diverticula*, ou chemins secondaires, qui s'y ramifient (3). C'est donc à bon droit que l'on peut parler de la *Voie Appienne de la Belgique* (Vidal de la Blache).

A en juger par le mobilier des tombes, les *tumuli* renfermaient les restes de personnages opulents, de gens cossus, sans doute des propriétaires de ces grands domaines fonciers dont je viens de parler.

Au IV^e siècle, notre pays voit sa situation s'aggraver au point de vue stratégique. Compris jusqu'alors dans la zone d'étapes, si je puis dire, il est désormais traversé par la ligne du front. Sous la pression des Barbares, la ligne de défense du Rhin inférieur du côté de la Hollande est abandonnée pour être reportée plus au sud, précisément le long de la ligne tracée de l'ouest à l'est par la Chaussée de Boulogne à Cologne. Celle-ci est mise en état de solide défense et protégée par une série de *castella*, souvent établis en avant de la chaussée, en tête de pont.

Cependant ce système défensif fut bouleversé par la grande invasion de 406. Une avalanche de peuples germaniques, dont les plus connus sont les Vandales, talonnés

(3) E. DE PIERPONT, *Les tumulus du Bois de Buis. Carte des tumulus Gallo-romains signalés en Belgique*, Annales Société arch. de Namur, t. 24 (1900), pp. 45 et ss.

eux-mêmes par d'autres Barbares, forcent le Rhin à Cologne et se répandent dans toute la Gaule. Il n'est pas douteux que beaucoup d'entre eux n'aient suivi la chaussée de Cologne à Bavai. Tongres, Bavai, Tournai sont incendiées (1). Après avoir rançonné le pays, le flot des envahisseurs s'écoule tout entier vers le sud. Aucun des peuples de l'invasion de 406 n'a pris racine chez nous.

Nous sommes parvenus à l'une des périodes les plus obscures de notre histoire. Seules les très grandes lignes en sont connues. Les données fournies par les sciences auxiliaires — en premier lieu par l'archéologie — permettent de suppléer, dans une certaine mesure, à la pénurie des sources narratives. Dans l'état actuel de nos connaissances, voici ce que l'on peut avancer avec assez de probabilité.

Après 406, le *limes* est rétabli et le territoire situé au sud de la chaussée de Bavai à Maestricht reste soumis à l'Empire romain jusque vers 450. En effet les Germains qui ont pris pied dans le Nord de la Belgique — en 358, les Francs sont établis depuis quelque temps déjà en Toxandrie (Campine)—ne marchent pas droit devant eux, vers le sud, là où s'étendent les terres à blé, les plantureuses compagnes du Brabant wallon, de la Hesbaye et les terroirs fertiles du Hainaut, de l'Entre-Sambre-et-Meuse et du Condroz. Ils se contentent de coloniser des terres moins fécondes. Lorsque vers 450, le roi Franc Clodion s'empare de Tournai, il ne s'agit plus d'émigration. C'est une conquête politique que réalisent le roi et

(1) G. KURTH, *Etudes Franques*, t. I, p. 151. Par contre les Huns n'ont pas traversé notre pays.

ses antrustions, conquête qui profite au roi seul et à ses compagnons d'armes (1).

La limite extrême de la colonisation franque coïncide en Belgique, à peu près, avec la frontière linguistique actuelle entre le flamand et le wallon. L'une et l'autre courent non pas du nord au sud mais de l'ouest à l'est suivant une direction parallèle à la voie stratégique.

Un second point à signaler, c'est que le *limes* a été défendu, en tout ou en partie, par des troupes barbares au service de Rome. Les plus anciens cimetières, dits Francs, découverts en pays wallon, recèlent, à n'en pas douter, les restes d'auxiliaires barbares (2).

A l'époque mérovingienne, la chaussée de Bavai a Rhin perd son importance stratégique mais reste une grande voie de circulation entre la Gaule et la Germanie. C'est une des routes maîtresses de l'Austrasie, souvent utilisée par les Carolingiens au cours de leurs pérégrinations. Comme on le sait, les ancêtres de Charlemagne possédaient la majeure partie de leurs biens familiaux dans le diocèse de Tongres (Liège), leur pays d'origine.

(1) Voir G. DES MAREZ, *Le problème de la colonisation franque et du régime agraire dans la Basse Belgique*, p. 38, magistral ouvrage qui a renouvelé complètement le sujet.

(2) Le problème des cimetières francs *en pays wallon* est un des plus intéressants que présente l'étude de l'archéologie en Belgique. Il est à reprendre à pied d'œuvre. En effet la plupart des découvertes ont été faites par des archéologues amateurs et datées — à priori — de la période des invasions. La question de chronologie est ici capitale. Les plus anciens cimetières — comme je le dis plus haut — renferment les restes d'auxiliaires au service de Rome, mais la majeure partie des nécropoles dites Francs, ne remontent pas au-delà de la période mérovingienne. Or, à cette époque, les descendants des Gallo-romains ayant : 1° abandonné la coutume de l'incinération pour celle de l'inhumation de leurs morts ; 2° adopté le même armement que les Germains, il est pratiquement impossible de discerner si l'on se trouve en présence des restes d'un gallo-romain ou d'un authentique germain.

Leurs domaines principaux se trouvaient situés dans les environs immédiats de la voie fluviale qui traverse le diocèse, c'est-à-dire de la Meuse, ou aux abords de la grande route terrestre, la chaussée de Bavai à Maestricht. Voici une liste certainement fort incomplète des *villae* carolingiennes, voisines de la chaussée : Les Estinnes, Thiméon, Trazegnies, Nivelles, Lens, Wasseige (1). Sans aucun doute, ces *villae* avaient des origines gallo-romaines.

Nivelles avait appartenu à Pepin le Vieux, dit de Landen (2). Après 639, Itte, sa veuve y fonde le premier en date des monastères de la Belgique. Sainte Gertrude, fille de Itte et de Pepin, succède à sa mère et pendant plusieurs siècles les abbesses de Nivelles seront des princesses appartenant à la famille Carolingienne. Liutgarde, femme de Charlemagne et les filles de celui-ci y séjournent en 797.

La *villa* des Estinnes est restée célèbre par le Concile de 743 réuni par ordre de Carloman, fils de Charles Martel et frère de Pepin le Bref. Nous retrouvons le même Carloman en 747 à Wasseiges d'où il date son dernier diplôme avant de renoncer au monde pour s'enfermer dans un cloître. Il y aurait beaucoup à dire sur le séjour des Carolingiens dans leurs domaines voisins de la chaussée ou de la Meuse.

Sous Charlemagne, la route de Bavai à Cologne est une

(1) Les Estinnes appartenaient au diocèse de Cambrai (*civitas Nerviorum*), les autres *villae* citées étaient du diocèse de Tongres-Liège (*civitas Tungrorum*). Nivelles se trouve à une quinzaine de kilomètres au nord de la chaussée à laquelle l'unissait un *diverticulum*. Les autres *villae* sont contiguës à la chaussée.

(2) Ces appellations données aux Carolingiens : Pepin de Landen, Pepin de Herstal, etc., sont relativement modernes. Il n'est pas prouvé que Landen ait appartenu aux Carolingiens.

des plus vivantes de tout le royaume franc. Elle dessert, en effet les résidences préférées du souverain, résidences proches de Liège et de Maestricht, et, à partir de 786, le palais d'Aix-la-Chapelle. Aix s'élève entre Meuse et Rhin, à une courte distance de la chaussée.

Particularité à signaler la chaussée apparaît aussi comme une route commerciale à cette époque de civilisation agricole et de commerce peu actif. Elle relie Quentovic et Maestricht. Quentovic, qui avait hérité de l'importance de Boulogne, est alors le port principal de la Gaule du Nord et le siège de l'intendant du commerce du royaume. Maestricht est non seulement un des rares centres de trafic encore existants, mais un centre de trafic de premier ordre.

Cette voie de communication ne pouvait échapper aux Normands. En février 880, Louis-le-Jeune, roi des Francs orientaux, taille en pièces l'armée du viking Godfrid, à l'orée de la forêt Charbonnière. Les pirates se réfugient dans la villa royale de Thiméon et s'y fortifient. Ils l'évacuent la nuit suivante après y avoir mis le feu.

En 954, la vieille voie romaine voit passer la chevauchée des Hongrois.

Au XI^e siècle, la renaissance du commerce et de l'industrie se manifeste d'abord le long des anciennes voies commerciales, des voies traditionnelles, avant d'emprunter des directions nouvelles. La chaussée que nous étudions participe dès la première heure à ce réveil du trafic international. Par exemple, les marchands de Nivelles sont cités dans le tarif du tonlieu de Londres rédigé sous le règne du roi Ethelred (978-1016) (1). Gembloux dans le

(1) Nivelles était déjà un bourg (*vicus*) au IX^e siècle, à une époque où Bruxelles et Louvain n'existaient pas encore.

courant du XI^e siècle envoyait des marchands trafiquer en Angleterre. Cette constatation ne doit pas nous surprendre. Les principaux ports maritimes se trouvent situés, alors, sur les fleuves et fort avant à l'intérieur du continent. Cologne aux XI^e et XII^e siècles est le « grand port de mer de l'Empire » (Lamprecht). Nous savons de source certaine qu'à la même époque les navires remontaient la Meuse jusqu'à Maestricht. La prospérité de Bruges au XIII^e siècle devait provoquer la décadence de tous les ports anciens établis loin des côtes (2).

Le XIII^e siècle marque la décadence irrémédiable, au point de vue commercial, de la chaussée de Bavai au Rhin. Pendant des siècles, elle avait été la première et la seule route de Cologne à la mer qui traversait notre pays. Dans le courant du XII^e siècle, une nouvelle route de trafic se crée, qui, débouchant de Cologne, franchit la Meuse à Maestricht, l'Escaut à Gand pour atteindre la mer à Bruges. C'est le long de cette route, à des points d'étapes, que prennent naissance Tirlemont, Louvain, Bruxelles. Cette route est doublée par une autre de moins d'importance dont Hasselt, Diest, Malines, Termonde marquent les étapes. Si l'on examine une carte de la Belgique, on remarquera que ces villes s'égrainent le long de deux lignes sensiblement parallèles.

A partir du XIII^e siècle, la route de Bavai à Maestricht ne présente plus qu'un intérêt secondaire, voire un intérêt local. Mais au XVII^e et au XVIII^e siècles, les guerres européennes lui rendent son importance stratégique. Au nombre des combats qui ont valu à la Belgique son

(2) Ces idées et les suivantes seront développées dans une étude que je prépare sur l'importance historique du pays mosan avant le XIII^e siècle, cfr *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. V (1926), pp. 1180 et ss.

surnom caractéristique de champ de bataille de l'Europe, ceux de Malplaquet, de Seneffe, de Fleurus, de Ligny, de Ramillies, de Montenaeken ne sont pas les moins célèbres et ils portent les noms de localités voisines de l'antique chaussée. En août 1914, des corps de l'armée von Bulow ont suivi son parcours. Boneffe a vu se dérouler les 13 et 18 août deux sérieux engagements d'avant-garde. Au cours du second, le *tumulus* d'Hottomont servait d'observatoire à l'artillerie française.

Car après tant de vicissitudes, la route romaine existe toujours, assez déchue, il est vrai, mais présentant presque partout une assise inébranlable. Il ne faudrait pas des travaux de réfection considérables pour lui rendre son antique splendeur (1).

Les diverses routes romaines qui rayonnent de Bavai, portent le nom de *chaussées de Brunehaut* (2). D'après l'opinion courante, la reine d'Austrasie les aurait fait restaurer (VI^e siècle). Malheureusement cette opinion ne repose sur aucun texte contemporain, sur aucune base sérieuse. L'épouse du roi Sigebert n'a pris aucune mesure relative à la conservation ou à l'entretien des voies antiques. Les origines de cette appellation — qui ne paraît pas antérieure au XI^e siècle — relèvent uniquement du folklore.

Toujours les vieilles routes ont été l'objet de légendes. « En tout pays, dans tous les temps — écrit M. J. Bédier — les hommes ont peuplé de légendes les routes vénérables. Ce chemin qui va devant eux vers la terre qu'ils désirent, qui donc, prévoyant leur désir, l'a jadis tracé pour eux,

(1) Dans ce sens voir l'intéressant article de P. LESPINEUX, *La chaussée romaine de Bavai à Maestricht et la circulation automobile*, Bulletin du Touring-Club de Belgique, n^o du 15 février 1928, pp. 81-82.

(2) Suivant la tradition, sept routes, d'importance diverse, partaient de Bavai.

un dieu ou un héros, Hermès et Héraclès ? Et toujours les voyageurs savent la réponse. Ce chemin, disent-ils en Bretagne, c'est la vieille reine Ahès qui l'a construit, et ils savent la légende de la reine Ahès ; celui-ci, disent-ils en Gascogne, c'est le chemin de Galienne, et la première elle l'a parcouru sur son chariot d'or ; et voici disent-ils ailleurs la chaussée de Brunehaut. Chemin de César, disaient les uns sur la route du Col de Cize et les autres disaient : Chemin de Charlemagne » (1).

Dans nos régions, au moyen âge, la reine Brunehaut est devenue une magicienne puissante, qui par son pouvoir surnaturel réalise des œuvres merveilleuses. On lui attribue la construction de monuments anciens dont l'origine véritable s'était perdue : mégalithes (2), tours et surtout chemins. Pendant des siècles, dans le Brabant wallon et en Hesbaye, on a raconté que la magicienne, aidée par des démons, avait construit en une seule nuit la chaussée de Bavai à Maestricht. Cette légende, déjà consignée au XIV^e siècle par le chroniqueur liégeois Jean d'Outremeuse, était encore vivante dans la première moitié du XIX^e siècle.

De nos jours la chaussée est encore dite *de Brunehaut*, *Brunehaut* ou *Brunaut* à Givry, à Haulchin, à Viesville, à Wagnelée, à Sombrefte, entre Gembloux et Barchon. Ailleurs on l'appelle simplement la haute chaussée, la chaussée, l' caussée, l' caussie, l' tchôssie. Le nom de chaussée ou de voie *romaine* est relativement récent ; résurrection érudite qui ne s'est vulgarisée que dans le courant du XIX^e siècle. Jusqu'au XVIII^e siècle inclusivement on n'a connu que la *Chaussée de Brunehaut*.

(1) J. BÉDIER, *Les Légendes épiques*, t. III, p. 367.

(2) Le menhir de Hollain, le dolmen de Jambes-lez-Namur détruit vers 1820.

Dans nos campagnes les haut *tumuli* qui bordent la chaussée ont toujours été appelés des « tombes », désignation générale suivie quelquefois d'une vague indication relative à une prétendue origine : *tombe de l'empereur*, *tombe du capitaine*, etc. Une tradition veut qu'à une époque aussi lointaine qu'indéterminée, pendant des guerres, les « tombes » aient servi à faire des signaux lumineux. Sur la plus haute des trois tombes de Séron on allume encore le Grand Feu du premier dimanche du carême. Enfin, il n'y a pas bien longtemps les vieilles gens racontaient qu'autrefois les Sarrasins (1) avaient enfoui quelque part sous la chaussée un trésor des plus précieux qui avait la forme d'une chèvre. Chose étonnante, certaines nuits de l'année la *chèvre d'or* était douée de vie et sortait de sa cachette. On l'apercevait alors qui gambadait sur l'antique chaussée au clair de la lune, notamment la nuit de Noël à l'heure où dans tous les clochers des villages riverains, carillonnait la messe de la Nativité.

(1) En Wallonie, *sarrasin* est synonyme de païen. Les vestiges des époques préhistorique, romaine et franque, et de même les monuments qui paraissent très anciens, sont souvent attribués aux Sarrasins.