



# Voie romaine et occupation riveraine à Villers-le-Bouillet

## Rapport préliminaire

Jean-Philippe MARCHAL et Michèle GUSTIN

### RÉSUMÉ

À Villers-le-Bouillet, dans le zoning industriel, des vestiges gallo-romains apparaissent dans les travaux de terrassement. L'intervention de sauvetage qui s'ensuit permet la découverte d'un tronçon de voie romaine inconnue à ce jour et d'une petite occupation riveraine sur son flanc nord. Bien préservée dans son ensemble, la chaussée a pu être suivie sur une distance de cinquante mètres.

L'interruption du fossé à hauteur de l'habitat et l'élargissement de la chaussée à cet endroit témoignent des liens qui unissent les deux ensembles. Réalisée en matériaux périssables, l'habitat se singularise par la présence de deux puits distants d'à peine 35 mètres et qui permettent d'interpréter l'occupation comme une sorte de relais destiné entre autre au ravitaillement en eau des voyageurs.

### ABSTRACT

*At Villers-le-Bouillet, in the industrial zoning, the gallo-roman remnants appear through the excavation works. An archaeological rescuing intervention allowed to find out a stretch of a roman road unknown until now and a small occupancy along the north side. As a whole, the road was well preserved and the excavation works went along fifty meters.*

*The interruption of the ditch at the housing level and the widening of the road at the same place show the connections between the two sets. Built with perishable materials, the housing calls attention to by the presence of two wells of about thirty-five meters away from one another and this allows to explain the occupancy as a kind of relay for water supply for travellers.*

## 1. INTRODUCTION

Le site, objet du sauvetage, est situé sur le territoire de la commune de Villers-le-Bouillet, dans le zoning industriel (Liège, 1<sup>re</sup> Div., Sect. B, n° 490 D) – (Coord. Lambert : 141,450 est ; 213,630 nord) [fig. 1].

La construction par la S.A. Malysse – Bissegemstraat, 74, Kortrijk-Heule – d'un vaste centre logistique médical / service de linge hospitalier avait amené la découverte d'une emprise d'environ 2,5 hectares. Le potentiel archéologique du parc industriel n'était jusqu'à ce jour que peu connu. Une villa gallo-romaine était mentionnée à environ 2 km au nord-ouest (Geubel, 1938) et de « nombreux morceaux de tuiles et poteries romaines » de même qu'« un alignement presque parfait de pierres posées à plat les unes à la suite des autres sans mortier » avaient été repérés lors des travaux de voirie (Gava et Dardenne, 1991–1992).

Le site a été repéré dans le courant du mois de décembre 1998 par G. Gava, membre du Cercle Archéologique Hesbaye-Condruz, qui en avisa immédiatement le Service Archéologique de Liège. Monsieur Jean-Marc Léotard,

Archéologue provincial, chargea alors l'équipe d'intervention attachée à l'ASBL « Les Chercheurs de la Wallonie » d'évaluer l'importance de l'opération à effectuer.

Malgré une découverte effectuée au bulldozer et des conditions climatiques hivernales, le potentiel archéologique du site était manifeste. Dans la partie sud de la surface découverte, de nombreuses traces se distinguaient clairement grâce à leur comblement noir chargé de diverses particules anthropiques, tandis que de fortes concentrations de pierres en occupaient l'extension sud-est (fig. 2). Des contacts furent alors noués avec le promoteur pour fixer les modalités de l'intervention.

Vu la brièveté des délais impartis, l'importance des vestiges et les conditions climatiques, de nombreux membres du Service de l'Archéologie de Liège apportèrent leur contribution à cette opération de sauvetage. Il nous faut y associer Mesdames et Messieurs Jean-Marc Léotard, Jean-Noël Anslijn, Michaël Cuypers, Kai Fechner, Victor Kadima, Serge Kuipers, Catherine Peeters, Frédéric Taildeman, Dominic Troupin, Muriel Rakoczi, de même que de

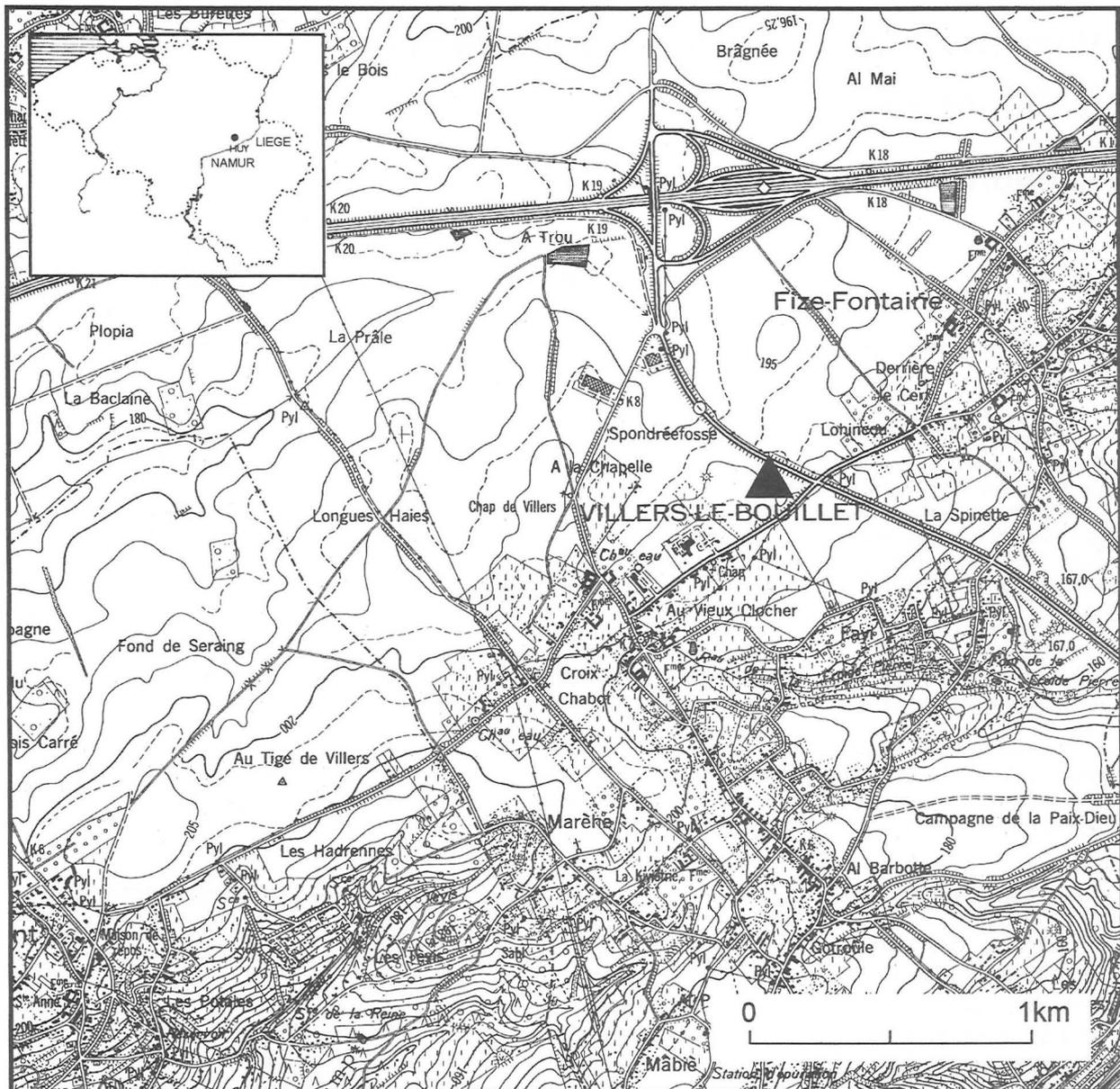


FIG. 1. – Plan de situation.

nombreux opérateurs, qui tous s'attachèrent à sauver ce qui pouvait l'être. Une fois encore le soutien de la SPI<sup>+</sup> en la personne de Madame Françoise Lejeune, Directrice du Département Infrastructure, permit de surmonter bien des obstacles et la compréhension du promoteur, représenté par Messieurs Malysse et Vandenbroucke, s'avéra déterminante. Que tous trouvent ici l'expression de notre gratitude.

Ce rapport ne constitue qu'un simple état de la question, un premier bilan dressé à l'occasion de la fin de l'opération. L'étude détaillée, tant du matériel exhumé que des

différentes structures mises au jour est à peine entamée.

## 2. DESCRIPTION DU SITE

En raison des travaux liés à l'aménagement du zoning, le relief primitif du site est difficile à appréhender. L'emprise s'insère entre les deux extrémités de la rue de la Métallurgie sur le versant d'un plateau qui affecte une légère déclivité ouest-est. Tant le sommet du plateau que la suite du versant ont été profondément perturbés par des travaux de construction, dont le plus important réside dans l'axe de

circulation à grande vitesse qui relie la centrale nucléaire de Tihange à la sortie d'autoroute de Villers-le-Bouillet. La dénivellation mesurée entre les deux extrémités de la rue de la Métallurgie, soit entre le sommet du plateau à l'ouest et une partie du versant à l'est, est de l'ordre de 3 m pour une distance de 180 m. Le taux d'érosion du site, relativement modéré, s'élève à 0,40 m (K. Fechner, communication orale).

Les vestiges gallo-romains sont localisés principalement dans la partie sud de l'emprise pour l'occupation riveraine, soit à l'approche du plateau, sans qu'il soit possible à l'heure actuelle d'évaluer un éventuel développement de l'occupation sur ce dernier. Nous sommes par contre en mesure d'exclure une extension de l'implantation sur le reste de l'emprise. Des sondages mécaniques, effectués par nos soins, n'y ont pas livré la moindre structure. Nous avons aussi surveillé la suite des travaux de terrassement, soit la construction des chemins de montage qui étaient excavés jusqu'à 0,50 m, de même que les fondations des nombreux piliers du bâtiment. Ces différentes surveillances se sont révélées négatives.

La voie romaine, suivie sur une distance de 50 m, se développe par contre sur l'ensemble du versant. L'«alignement presque parfait de pierres posées à plat» (cf. introduction), repéré lors de la construction de la partie basse de la rue de la Métallurgie, peut sans risque être interprété comme le prolongement de la bordure dégagée dans nos fouilles.

Une importante surface d'environ 1 000 m<sup>2</sup> se situe par ailleurs dans le prolongement de la voie (fig. 2). Destinée à devenir parking ou zone verte, elle pourra faire l'objet de fouilles programmées dans les mois à venir.

### 3. MÉTHODOLOGIE DE L'INTERVENTION

En raison de nombreux impondérables, la S.A. Malysse avait déjà dû faire face à d'importants retards dans la réalisation de ses projets. Le début des travaux, principalement lié aux terrassements et aux coffrages, fut dès lors entrepris au cœur même de l'hiver et les divers sous-traitants réservés malgré les conditions climatiques.

Le promoteur encourrait en outre le risque de se voir infliger des intérêts de retard par le

concepteur du bâtiment. Dans le souci logique de préserver les intérêts des deux parties, des concessions durent donc être effectuées de part et d'autre.

Comme signalé précédemment, une première série de structures se localisait dans la partie sud de l'emprise découverte (fig. 2). La S.A. Malysse différa de 15 jours la poursuite des travaux à cet endroit de façon à permettre une intervention minimale.

Toutes les structures repérées purent ainsi être mises en plan, via le positionnement de deux points topographiques pour chacune, ouvertes au minimum selon un axe central, relevées en coupe et photographiées. Les plus riches d'entre elles furent en outre intégralement vidées. De nombreuses concentrations de pierre apparaissaient aussi dans une petite extension située au sud-est du bâtiment (fig. 2). Cette emprise étant réservée pour l'emplacement des citernes, l'intervention put s'y dérouler dans des délais moins stricts.

Un troisième secteur, situé dans le prolongement est du précédent est destiné à la construction de bassins d'épuration. Il avait servi à stocker les terres arables provenant de la découverte. Il put être redégagé par nos soins jusqu'à la base de la couche de labour, de manière à appréhender le prolongement de la voie romaine dans de bonnes conditions. Deux puits, situés de part et d'autre de la voie, sont localisés dans ce secteur. Ils ont été vidés jusqu'à une profondeur de 5 m, soit largement en dessous de la base des futurs bassins d'épuration. La poursuite de leur fouille exigeait d'importants moyens techniques et des délais incompatibles avec une intervention de sauvetage. Sensibilisé par leur excellent état de conservation et vu leur situation en dehors des zones bâties, Monsieur Malysse souhaite les restaurer et les intégrer dans son complexe. Ils pourraient dès lors faire l'objet de nouvelles recherches à l'avenir.

### 4. L'OCCUPATION RIVERAINE

Elle est principalement située sur le côté nord de la voie, à l'approche du plateau. Quelques fosses de même qu'un puits se localisent cependant sur le côté sud, de sorte qu'une extension de l'occupation ne puisse être exclue dans cette direction. Tout le flanc sud étant malheureusement déjà bâti, il ne sera

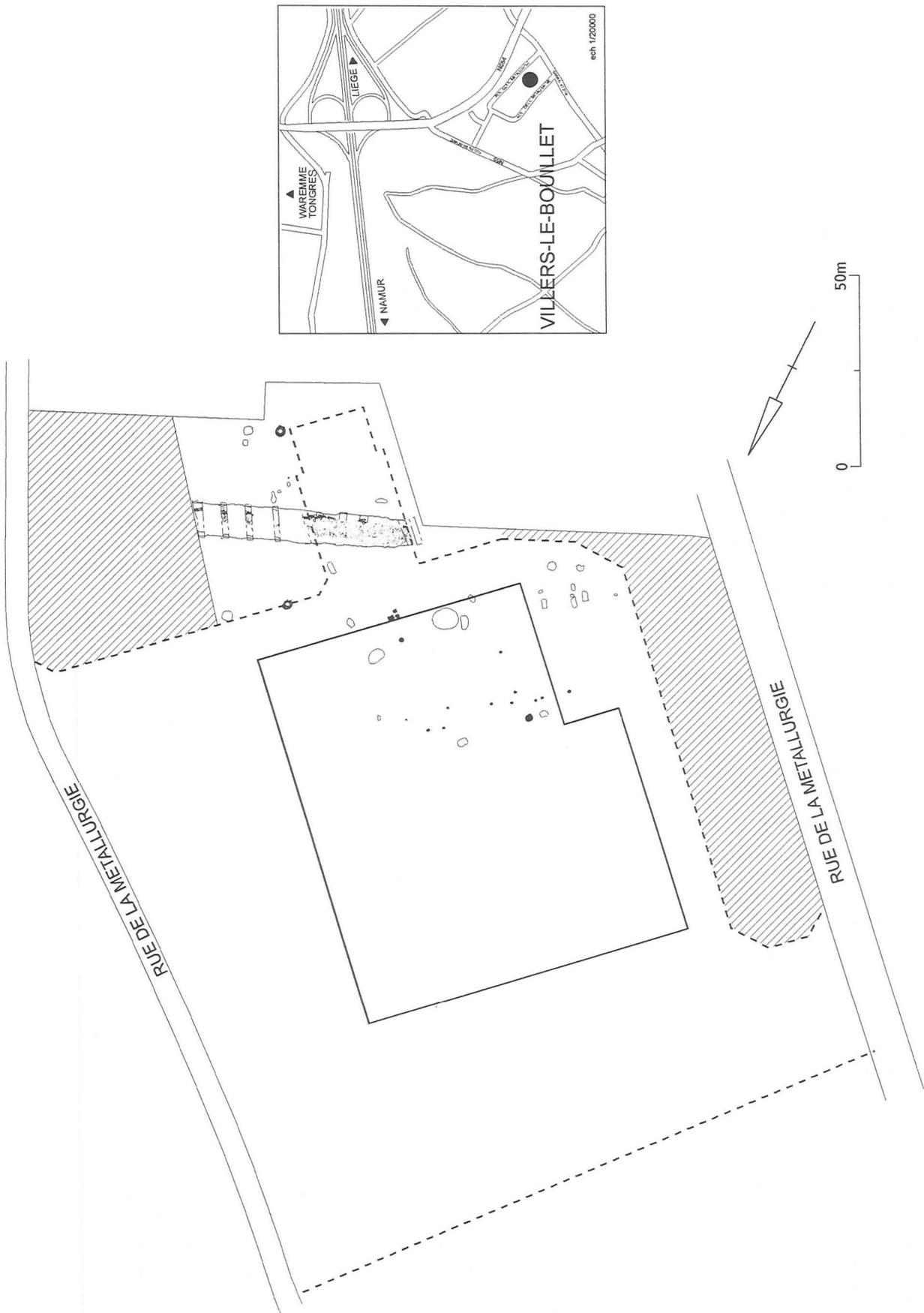


FIG. 2. – Emprise globale.



FIG. 3. – Plan de répartition des structures.

jamais possible de vérifier cette hypothèse. Comme signalé précédemment, une extension vers le nord est à exclure. Vers l'ouest, par contre, d'importantes surfaces actuellement non bâties pourraient être utilement sondées de manière à vérifier l'importance de l'occupation.

À l'heure actuelle, nos connaissances sur l'occupation se limitent à 24 fosses, 17 trous de pieux et deux puits maçonnés (fig. 2 et 3). Onze de ces pieux sont disposés selon un axe est-ouest sur une distance d'environ 40 m sans qu'une quelconque forme d'alignement ne soit perceptible *a priori*. Ils présentent

d'importantes différences entre eux, tant par la forme de la fosse de creusement (carrée ou circulaire) que par les dimensions de cette dernière, de la profondeur d'enfouissement ou de la composition du comblement. Ils se répartissent cependant dans un espace central encadré de diverses fosses. Vu les importants vides enregistrés dans cet espace, il est malheureusement probable qu'un nombre indéterminable de pieux ait disparu lors des travaux de terrassement, ce qui ne permet aucun essai de reconstitution de plan ni même la détermination du nombre de bâtiments éventuels.

Les trous de pieux, nous l'avons dit, présentent d'importantes différences entre eux. Certains, conservés sur des profondeurs d'à peine 0,15 m, ne sont interprétés comme tels que par leur situation dans l'espace central et des équivalences de diamètre. D'autres présentent des profondeurs d'enfouissement nettement plus importantes pouvant aller jusqu'à 0,9 m (fig. 10). Certains témoignent de la présence d'une pierre plate, posée sur le fond et destinée à renforcer la stabilité du poteau. D'autres montrent dans leur comblement la présence de pierres sans doute destinées à caler le poteau dans sa fosse de creusement. Certains, enfin, possèdent sur leur fond une semelle de compression, fréquente dans ce type de structure.

Les fosses liées à l'occupation témoignent, comme à l'accoutumée, de formes, de dimensions et de profondeurs très variables. La plupart d'entre elles ne semblent être que des fosses à vocation détritique. Il faut cependant signaler la récurrence des rejets provenant d'aires de combustion de même qu'un nombre élevé de scories.

La fosse 20, de par ses dimensions et sa profondeur, s'assimile éventuellement à une fosse d'extraction de terre.

La fosse 51 présente, quant à elle, une particularité intéressante. Elle livre, prise dans le limon en place, à une distance pouvant aller jusqu'à 1,20 m de la fosse proprement dite, une croûte d'oxyde de fer très compacte par endroits pouvant atteindre 1 cm d'épaisseur et remontant même parallèlement aux parois de la fosse.

Après examen, il semblerait que cette croûte d'oxyde de fer provienne de la présence dans la fosse, pendant sa phase d'occupation, d'eau stagnante, et ce pendant une période

longue. (Identification : K. Fechner – communication orale). Le fait que cette croûte de fer remonte parallèlement aux parois indique en outre que l'eau remplissait l'intégralité de la fosse et ne stagnait donc pas simplement sur le fond.

Deux puits se situent de part et d'autre de la voie à respectivement 15 et 20 m de celle-ci (fig. 3 et 11). Ils présentent un cuvelage en pierres brutes ou sommairement équarries disposées avec soin et s'appuyant contre un blocage grossier.

Le puits 48 montre dans ses assises supérieures le départ probable de la margelle, matérialisé par la présence de pierres plates présentant une face interne curviligne, ce qui confirme l'existence d'un taux d'érosion peu élevé.

Les deux puits ont été explorés jusqu'à une profondeur d'environ 5 m. Leur remplissage est constitué de terre noire mélangée de nombreuses pierres brutes de dimensions souvent importantes, sans traces de ciment. Elles proviennent vraisemblablement de la chaussée, ce qui autorise une concomitance relative dans l'abandon des deux ensembles.

Les deux puits n'ont livré pratiquement aucun matériel. Les infiltrations d'eau, dues aux conditions hivernales, la profondeur actuelle de la nappe phréatique (environ 17 m) et les délais impartis pour l'intervention ont amené l'arrêt des recherches à cette profondeur.

## 5. LA VOIE ROMAINE

### 5.1. Introduction

Le tronçon de voie romaine dégagé se situe sur le versant, dans la partie sud-est du chantier (fig. 2). À cet endroit, une emprise d'environ 24 × 45 m avait été découverte au bulldozer lors des travaux de nivellement. Lors de la phase d'évaluation, l'état du terrain ne permettait pas d'appréhender la nature exacte des vestiges situés dans cette partie. Des fortes concentrations de pierres, disposées apparemment sans ordre sur la largeur de l'emprise, émergeaient d'un terrain excessivement boueux.

La première approche consista donc à dégager une bande de 2 m de large perpendiculairement à l'axe supposé de l'empierrement, ce qui permit de conclure rapidement à la

présence d'une voie romaine. Vu la disparition des niveaux supérieurs et les déprédations causées par le passage du bulldozer, la seule méthode de travail consistait à dégager *in extenso* la chaussée pour en appréhender ses caractéristiques en planimétrie, ce qui représentait un travail particulièrement long et fastidieux.

Parallèlement, deux sondages furent positionnés de part et d'autre de la limite ouest de l'emprise, de manière à appréhender la chaussée en stratigraphie (fig. 8). Par la suite, un décapage effectué par nos soins permit d'en suivre le développement vers l'est sur une distance de 25 m (fig. 6). Sa trace se détachait clairement sur le fond plus clair du limon géologique grâce à son comblement de terre noire mélangée de fragments de tuiles et briques.

Quatre sondages de 1,50 m de largeur furent ensuite ouverts perpendiculairement à son axe. Toutes les pierres liées à sa construction furent, dans un premier temps, dégagées et relevées en planimétrie puis les sondages poursuivis de manière à obtenir un maximum de coupes stratigraphiques.

## 5.2. Description (fig. 8 et 9)

La chaussée rentre dans la catégorie des voies appelées en cavée. Son emprise a été décaissée sur une profondeur moyenne de 0,45 m à laquelle s'ajoute 0,40 m d'érosion à l'approche du plateau. La profondeur du décaissement s'avère constante sur l'ensemble du tronçon. L'objectif de ce travail réside dans la recherche d'un substrat suffisamment stable pour servir d'assiette à la route. L'étape suivante consiste en la pose d'un radier de pierres brutes disposées en désordre. À ce stade du travail, deux possibilités peuvent se présenter; soit, le radier est posé directement sur le substrat naturel, soit la cavée est préalablement remblayée, peut-être pour adapter ou rectifier le nivellement, au moyen de matériaux allogènes destinés à recevoir le radier.

La coupe ouest du sondage 5 témoigne de ce procédé. Les pierres du radier se superposent et se mélangent à un niveau gris de texture sablonneuse mélangé de petites particules anthropiques. Un prélèvement a été

effectué dans ce niveau pour en déterminer la nature exacte.

Par dessus ce niveau, une couche de terre destinée à en égaliser la surface supporte le revêtement. Celui-ci est constitué de pierres de plus petites dimensions ou concassées, avec de fréquentes concentrations de fragments de tuiles et de briques, indice possible de réfections sporadiques. Les traces du revêtement se localisent principalement sur le côté nord de la chaussée (fig. 4 et 5). Elles sont malheureusement trop diffuses dans les parties centrale et sud pour attester d'un bombement central destiné à faciliter le ruissellement des eaux de pluie et au partage du trafic.

Une bordure, faite de pierres plates de dimensions très variables, longe la face sud de la chaussée. En élévation par rapport au radier, elle se situe altimétriquement au niveau du revêtement. Elle n'apparaît par contre nulle part sur la face nord de la route. Ce côté étant cependant nettement moins bien préservé, sa présence initiale ne peut être rejetée.

Un fossé court tout le long de la face sud de la voie. Il se retrouve sur la face nord du 2<sup>e</sup> tronçon (fig. 6 et 9) mais s'interrompt par contre sur la face nord du 1<sup>er</sup> tronçon, à hauteur de l'occupation riveraine (fig. 5 et 8). Il révèle d'importantes variations de largeur et de profondeur et n'affecte pas un tracé linéaire. Il se présente plutôt sous la forme d'une série de segments de fossés disposés les uns à la suite des autres, destinés à récolter les eaux de pluies et à en permettre la stagnation mais en aucun cas l'évacuation. Les coupes des sondages 4 ouest (fig. 7) et 6 est montrent ainsi le départ de deux tronçons de fossés excavés sur une profondeur d'à peine 0,20 m pour une largeur de 0,35 m alors que, 1,50 m plus loin, ils présentent déjà une largeur de 0,75 m pour une profondeur de 0,60 m. Ils s'apparentent donc à une succession de fossés à profil en U orientés longitudinalement à l'axe de la chaussée. Ils sont comblés à la base d'une couche d'argile noire provenant sans doute de la décomposition de plantes aquatiques qui se seraient développées dans l'eau stagnante.

Les traces d'un fossé antérieur apparaissent fréquemment dans les coupes de la face sud, jamais par contre côté nord (fig. 7). Son remplissage uniforme semble provenir d'un comblement rapide à base d'argile en



FIG. 4. – Vue d'ensemble de la chaussée.

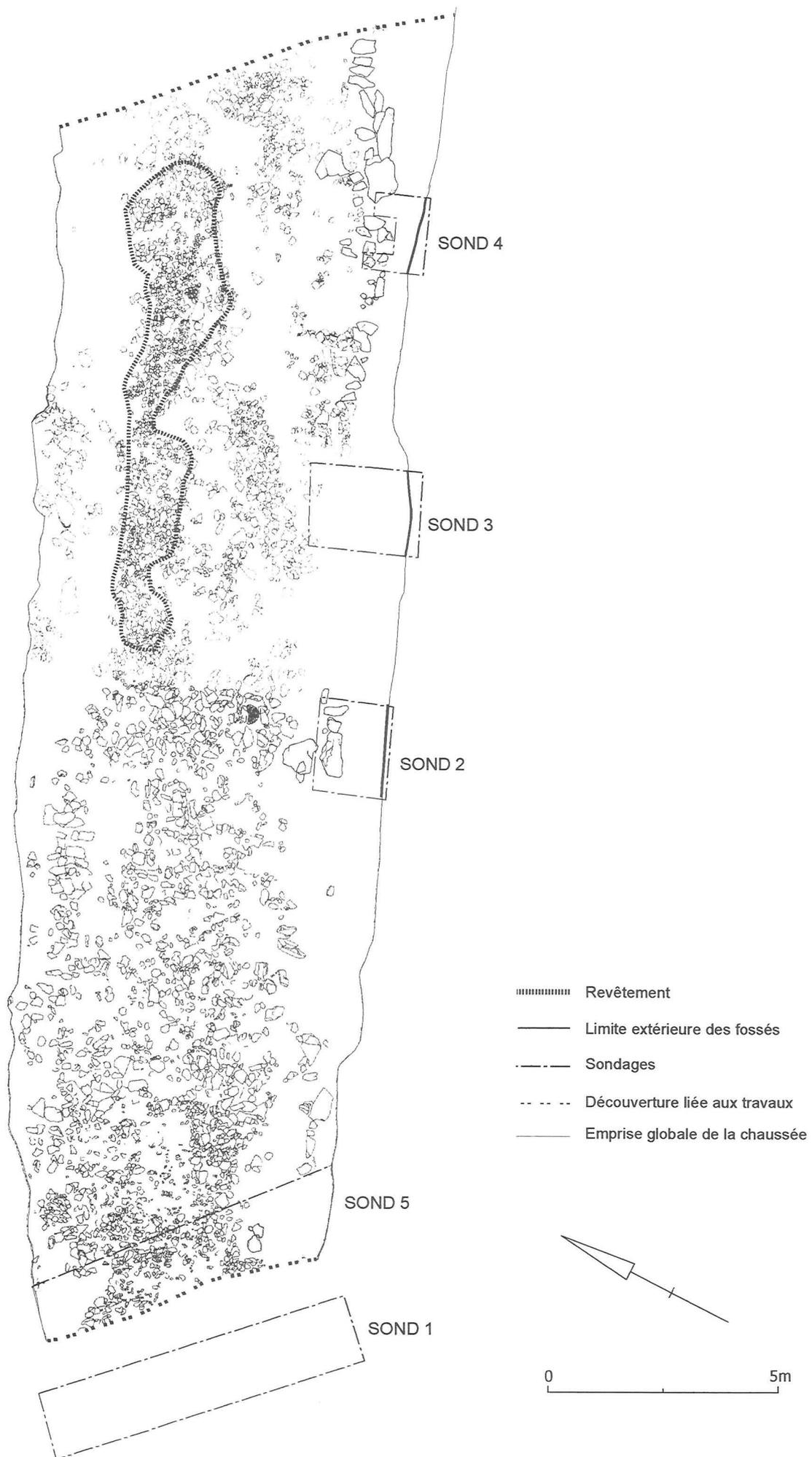


FIG. 5. – Chaussée : vue d'ensemble du premier tronçon.

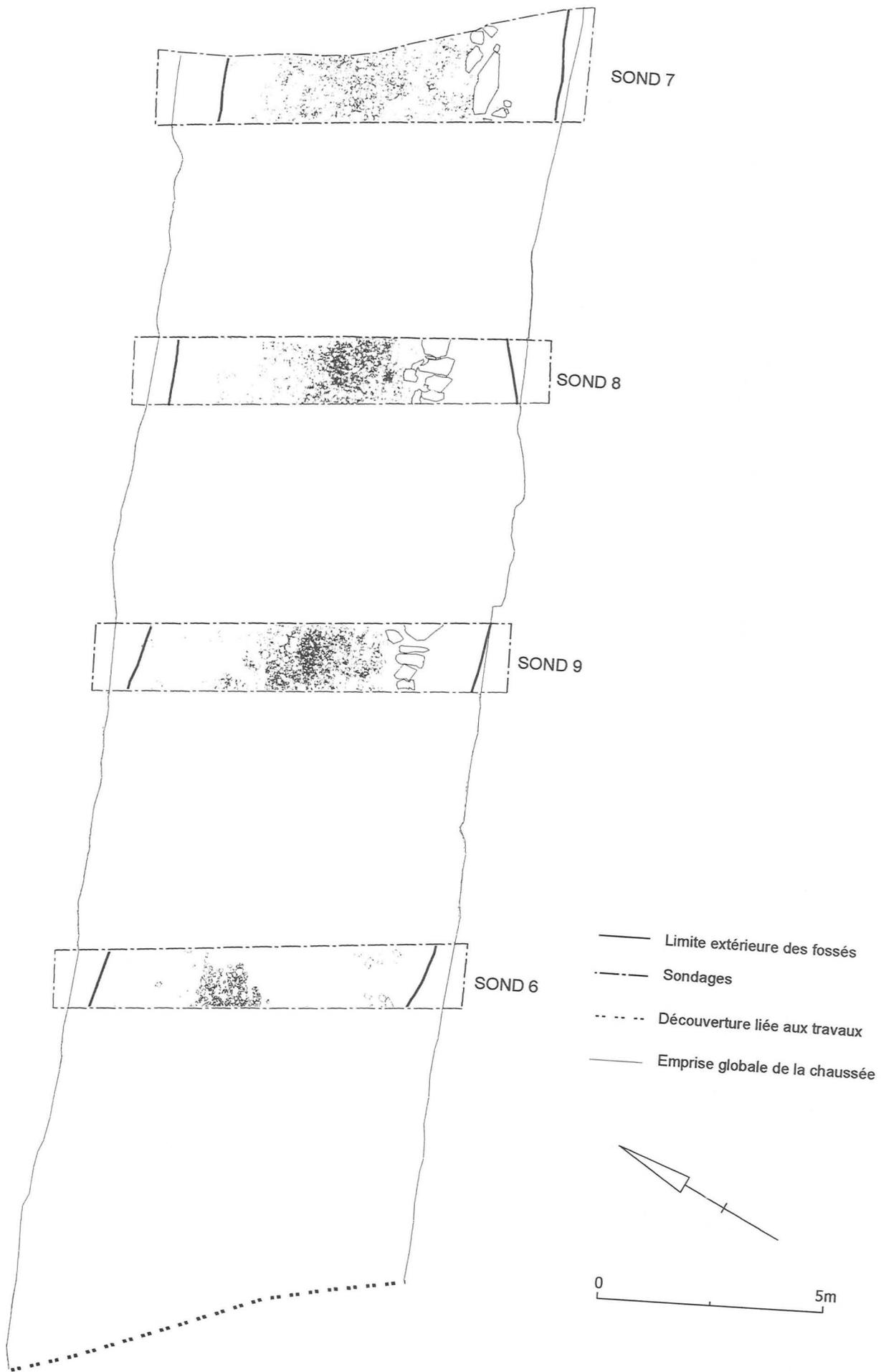


FIG. 6. – Chaussée : vue d'ensemble du deuxième tronçon.



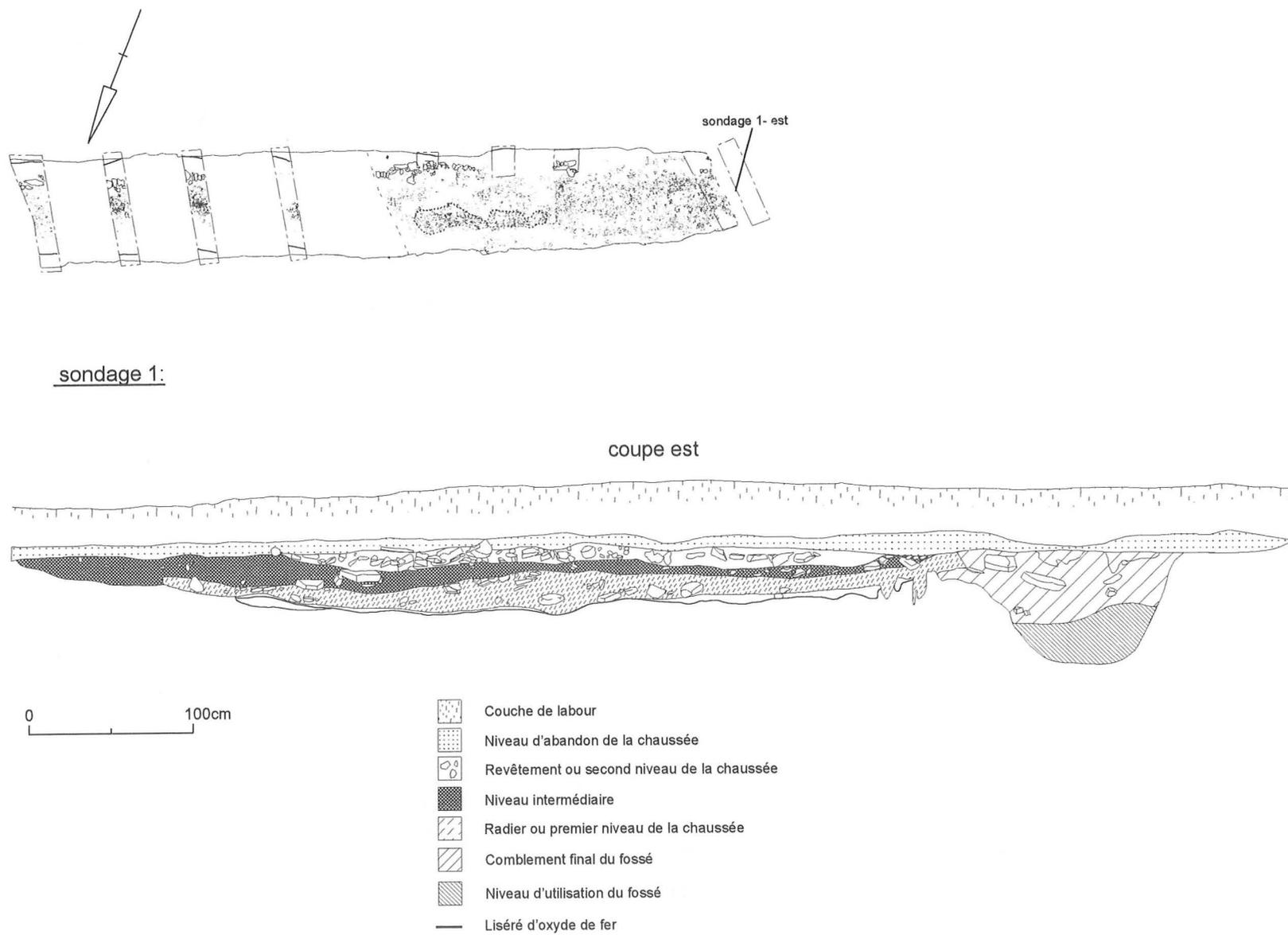


FIG. 8.

suspension dans de l'eau stagnante. Sa base est soulignée d'un liséré d'oxyde de fer. Il est difficile de préciser si le second fossé provient d'un curetage du premier ou s'il s'installe à l'emplacement d'un fossé préexistant aligné sur un axe similaire. On constate cependant que le premier fossé s'étend fréquemment jusque par dessous la bordure de sorte qu'il pourrait appartenir à un premier stade d'aménagement suivi d'une phase de réfection/élargissement. Des prélèvements palynologiques ont été effectués dans les deux fossés.

Dans le second tronçon, l'emprise totale de la route, mesurée depuis les limites extérieures des fossés, varie en fonction de la largeur de ceux-ci entre 6,95 m et 7,45 m. La surface «roulante» est plus difficile à déterminer vu l'absence totale de bordure sur la face nord de la chaussée et sa moins bonne préservation de ce côté. La surface «roulante» mesurée entre les faces internes du fossé varie entre 4,80 m et 5,40 m, la moyenne s'élevant à 5,11 m auxquels il conviendrait de soustraire la largeur de deux bordures. La largeur moyenne de la bordure est cependant impossible à déterminer vu l'importance des variations dans le calibre des pierres utilisées. Les plus importantes débordent vers l'extérieur de la chaussée, restituant un profil sinueux auquel s'adapte le fossé. La face interne de la bordure n'est, quant à elle, pas rectiligne entre les sondages 7 et 9. Le radier le plus complet, conservé sur la face est du sondage 7 (fig. 6), restitue une surface «roulante» minimale de 4,30 m tandis que la coupe ouest du sondage 9 (fig. 9) qui a conservé le revêtement jusqu'en bordure du fossé nord, suppose une surface «roulante» maximale de 4,80 m. Nous sommes donc en présence d'un axe suffisamment large que pour permettre le croisement des charrois.

Le problème du premier tronçon se pose différemment vu l'absence du fossé sur sa face nord. Les pierres du radier se retrouvent en outre couramment jusqu'à la limite de l'emprise. La surface «roulante» mesurée depuis la limite nord de l'emprise jusqu'à la face interne du fossé oscille entre 5,90 m et 7,10 m, la moyenne s'élevant à 6,60 m pour une emprise globale moyenne de 7,55 m. La bordure, là où elle est conservée en place, présente une largeur maximale de 0,65 m, ce qui restitue une largeur utilisable d'environ 6 m pour ce tronçon.

## 6. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

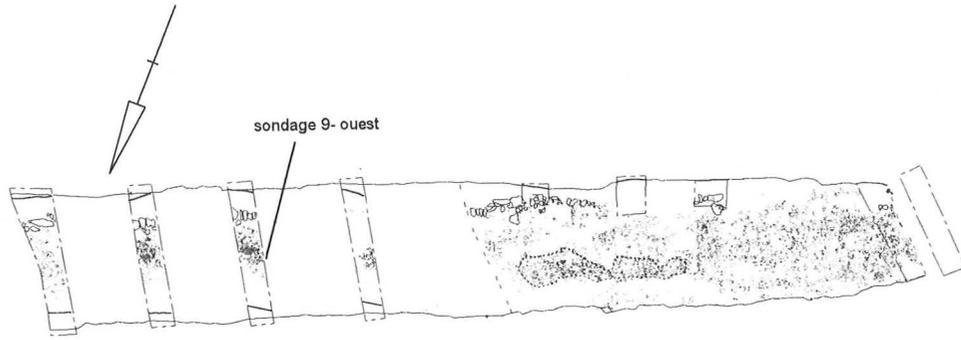
À l'heure actuelle, il n'est pas possible de proposer une synthèse des recherches effectuées sur le site de Villers-le-Bouillet. L'étude des données recueillies en cours de fouilles est à peine ébauchée et le matériel récolté simplement inventorié. Seules les quelques monnaies retrouvées ont pu être étudiées; il en sera question plus loin.

Des études complémentaires doivent aussi être effectuées. Ainsi l'étude pétrographique des pierres utilisées pour la construction de la chaussée devrait permettre d'en localiser les lieux d'extraction et donc d'évaluer les distances et les difficultés liées à sa réalisation. Il est cependant possible d'émettre quelques observations générales qui résument l'état actuel de nos connaissances.

Au niveau technique, la chaussée de Villers-le-Bouillet correspond bien à ce que l'on connaît du mode de construction des voies romaines (Chevallier, 1991). La recherche d'un substrat stable, ici matérialisé par le décaissement de l'emprise, la présence d'un radier parfois superposé à un premier niveau de comblement et la pose d'un revêtement de pierres concassées et damées par dessus une couche de nivellement, le tout ceinturé de bordures et de fossés, tout cela se retrouve couramment sur l'ensemble du réseau routier romain dont rapidité et efficacité étaient les deux caractéristiques fondamentales.

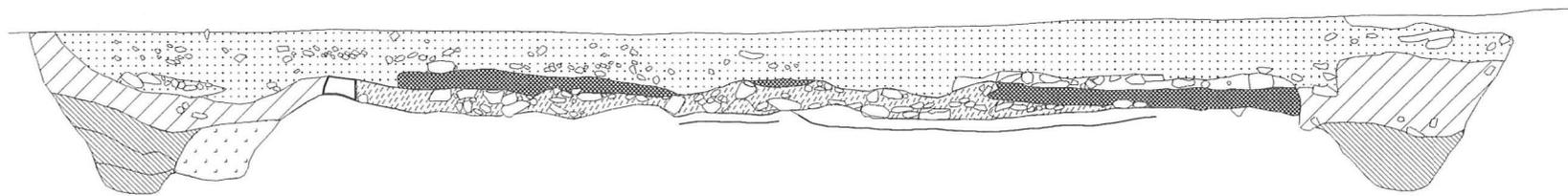
Quelques éléments, courants ou sporadiques, ne se retrouvent cependant pas. Ainsi, la présence d'un bombement central destiné à l'évacuation des eaux de pluies vers les fossés latéraux ne peut être attestée, peut-être à cause du mauvais état de conservation de ce secteur. De même, nous n'avons repéré aucune trace d'éventuelles ornières guide-roues, ni de pistes latérales. Nous n'avons pas non plus repéré de fossés-limites, généralement situés à une vingtaine de mètres de la route. L'absence de ces deux derniers éléments peut cependant s'expliquer par la présence de l'habitat traversé par la chaussée.

Dans la typologie des voies romaines, la chaussée semble, de par ses dimensions, appartenir à une voie relativement importante. La surface roulante restituée est de 4,30 m, ce qui permet le croisement des charrois et laisse donc supposer un axe fréquenté. Il faut cependant tempérer ces considérations vu le



sondage 9:

coupe ouest



0 100cm

-  Niveau d'abandon de la chaussée
-  Revêtement ou second niveau de la chaussée
-  Niveau intermédiaire
-  Radier ou premier niveau de la chaussée
-  Comblement final du fossé
-  Niveau d'utilisation du fossé
-  Fossé antérieur
-  Liséré d'oxyde de fer

FIG. 9.

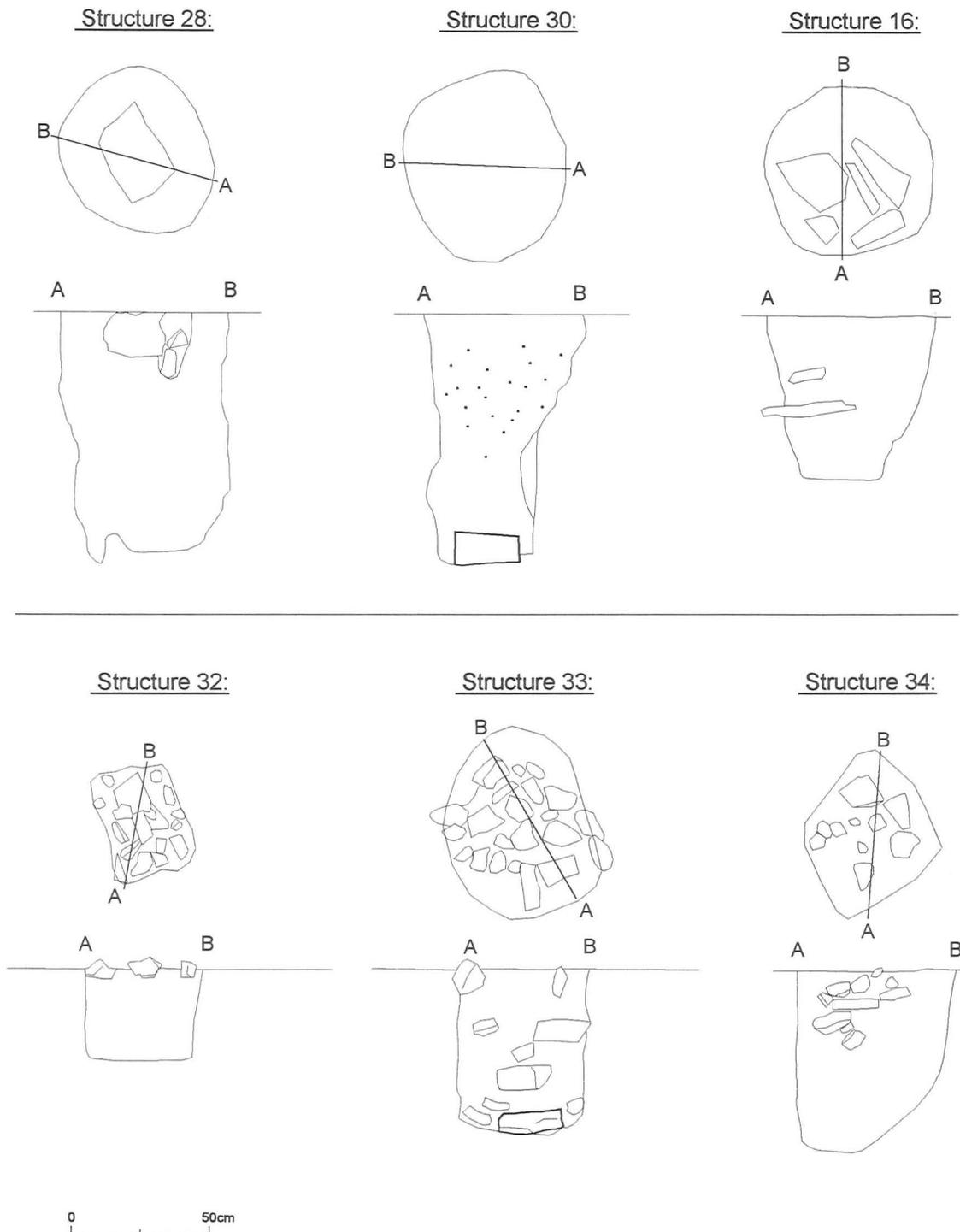


FIG. 10.

faible tronçon dégagé, environ 50 m. D'une part, la route semble se rétrécir à l'ouest, en bordure de l'emprise des travaux. À cet endroit, l'emprise totale n'est plus que de 7,15 m (fig. 5 et 8) pour une moyenne de 7,55 m sur l'ensemble du premier tronçon. Il ne sera cependant pas possible de chercher le prolongement de la chaussée dans cette

direction vu la présence de surfaces bâties. D'autre part, si nous prolongeons l'axe de la chaussée vers l'ouest, nous constatons (fig. 2) que sa face nord devrait se retrouver dans la limite sud des travaux de terrassements. Or, l'examen des coupes à cet endroit n'en livre aucune trace et le terrain ne montre pas de bouleversements liés aux constructions ou à

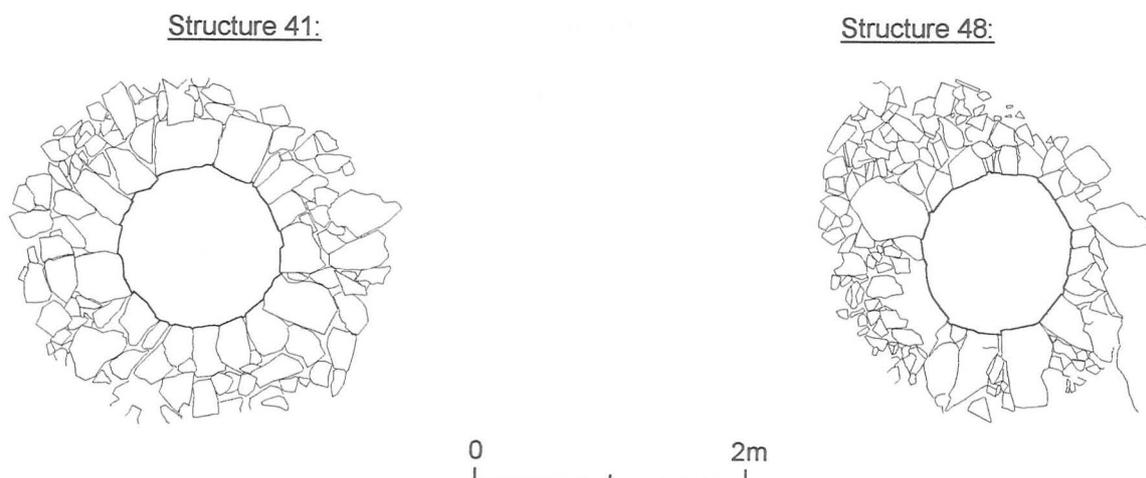


FIG. 11.

l'aménagement du zoning. Vu, de surcroît, le faible taux d'érosion enregistré à cet endroit (0,40 m), il semble donc improbable qu'elle ait disparu. Nous pouvons donc imaginer soit un rétrécissement de la voie qui la ferait passer dans la parcelle voisine, soit un léger changement de direction, phénomène courant dans ce type de construction qui se présente plutôt comme « une succession de segments de droites qui semblent se corriger et rattraper sans cesse la direction générale » (Chevallier, 1991, p. 107). L'élargissement constaté dans le tronçon dégagé, principalement dans sa première partie, pourrait donc être lié à la présence de l'occupation riveraine, à un secteur plus fréquenté ou à une zone de croisement. La surface roulante varie en effet « fortement dans le temps et dans l'espace le long du même itinéraire » (Chevallier, 1991, p. 114).

La voie et l'occupation riveraine sont par ailleurs intimement liées. Les informations récoltées sur cette occupation, pour sommaires qu'elles soient, ouvrent néanmoins certaines perspectives.

Elle se présente sous la forme d'une simple installation en matériaux périssables avec un nombre restreint de constructions. Le travail du métal devait en constituer une des occupations, vu la récurrence des rejets de scories et aires de combustion, tant dans les fosses que dans les fossés, voire sur la chaussée même. Aucune trace de bas fourneau n'a cependant été mise au jour de sorte que son importance réelle ne peut être estimée.

Rappelons quand même la présence de deux puits, distants de 35 m l'un de l'autre, et qui témoignent de forts besoins en eau. La présence régulière de points d'eau, tant pour les hommes que pour les bêtes de somme, est par ailleurs une constante sur l'ensemble du réseau routier romain.

La fosse 51, à proximité du puits 48, est révélatrice de ce besoin (fig. 3). Elle témoigne (*cf. infra*) de la présence prolongée d'eau stagnante dans l'ensemble de son remplissage et peut donc être logiquement interprétée comme abreuvoir.

L'absence de fossé latéral sur la face nord du premier tronçon et l'élargissement à cet endroit de la surface roulante (*cf. infra*) s'expliquent aisément par la présence de l'habitat. Il fallait permettre aux chariots dépourvus d'avant-train pivotant (Chevallier, 1991, p. 114), de manœuvrer pour quitter la route et rejoindre l'habitat sans verser dans le fossé.

La voie était quasiment inconnue jusqu'à ce jour. Quelques mentions en sont faites dans la littérature mais sans localisation précise. Ainsi, J. Destexhe-Jamotte signale une « voie romaine reliant Villers-le-Bouillet à Maestricht par Verlaine et Lixhe » (Destexhe-Jamotte, 1957, p. 136), ce qui supposerait un axe important, chose que nous ne pouvons confirmer à l'heure actuelle. En tous les cas, malgré la proximité du vicus d'Amay, nous ne sommes pas en présence de la voie Tongres – Amay – Vervoz – Arlon qui passe nettement plus à l'est. Un lien doit cependant exister avec le vicus d'Amay, distant d'environ 5 km.

Une étude approfondie de la région pourrait peut-être apporter d'intéressantes précisions sur le réseau routier. Outre la possibilité de pouvoir suivre la chaussée via la disposition des parcelles cadastrales, les anciens chemins, la toponymie ou la photographie aérienne, d'autres axes pourraient éventuellement être localisés sur le territoire de la commune. Ainsi, à 500 m à l'ouest du site, un ancien chemin creux parfaitement visible dans le paysage semble perpendiculaire au prolongement de l'axe de la voie. Recoupé il y a quelques années par la nouvelle route qui relie Vinalmont à Villers-le-Bouillet, il est à présent désaffecté. Un fermier, sensible à l'archéologie et aujourd'hui pensionné, nous a expliqué que ce chemin était, déjà du temps de son grand-père, communément dénommé « route romaine » dans la région. D'autres chemins de terre, situés plus à l'ouest, à proximité de la villa explorée au début du siècle (Geubel, 1938), portent eux aussi la même dénomination.

Au stade actuel de l'étude, il n'est pas possible de proposer une chronologie précise de l'occupation. L'étude céramologique du matériel, retrouvé dans les fosses et les fossés, dans le niveau de construction comme dans le niveau de démantèlement de la route, permettra sans doute d'en préciser la chronologie mais nous pouvons déjà proposer quelques pistes de réflexion.

D'après les stratigraphies, il semblerait que la voie n'ait pas fait l'objet de nombreuses réfections. Comme signalé précédemment, la présence des deux fossés et leur mode de comblement laisse supposer l'existence de deux états successifs, mais nous n'avons relevé nulle part la présence de niveaux de rehaussement tels qu'ils apparaissent fréquemment sur certains axes, parfois sur une épaisseur de plusieurs mètres (Chevallier, 1991, p. 111). L'érosion, au demeurant modérée, n'est pas responsable de cet état de fait. L'ensemble de la chaussée — surface « de roulement », bordure et fossés — est scellé (fig. 8 et 9) par une couche uniforme de terre noire mélangée à des débris divers, qui comble le décaissement primitif. Or, en cas de réfection, la technique utilisée consistait à recouvrir l'ancien revêtement d'une couche de terre, elle-même surmontée d'un nouvel empierrement. Vu le recouvrement des fossés par le comblement final et l'absence de nouveaux fossés latéraux,

il n'est pas permis d'assimiler ce niveau à une réfection de la chaussée.

Sous réserve des résultats de l'étude céramologique, la route semble donc avoir connu une durée de vie relativement courte. La voie a cependant pu subsister dans les siècles suivants sous la forme d'un chemin de terre creux.

Les quelques éléments de chronologie actuellement à notre disposition reposent sur l'étude numismatique effectuée par Jean-Luc Dengis, Vice-président de la Société Royale Belge de Numismatique de Belgique, dont le rapport est reproduit *in extenso* ci-après. Sur les sept monnaies retrouvées, trois seulement ont pu être identifiées. C'est d'autant plus regrettable que deux d'entre elles (N<sup>os</sup> 2 et 3) proviennent du niveau de scellement de la chaussée. Parmi les éléments identifiables, deux (N<sup>os</sup> 4 et 6) viennent de la fosse 55 qui, située en bordure de la chaussée, est certainement contemporaine de son occupation. Les deux monnaies datent de la deuxième moitié du II<sup>e</sup> siècle et leur durée d'utilisation est estimée à un siècle. La troisième monnaie identifiée (N<sup>o</sup> 1) provient du dégagement du soubassement de la chaussée, mais malheureusement dans le premier tronçon. Comme signalé précédemment, le passage du bulldozer avait perturbé cette zone, rendant la position stratigraphique de la pièce indéterminable. Elle représente Antonin le Pieux, alors César sous le règne d'Hadrien en 138 ap. J.-C. Elle nous fournit donc un *terminus antequem* pour la construction de la voie.

## 7. IDENTIFICATION DES MONNAIES

### 1. Fiche 37

Antonin le Pieux 138–161 ?, César en 138 sous Hadrien

Sesterce en bronze

D/ restes d'une effigie impériale masculine à droite

[ ] RA [ ] pour IMP T AELIUS CAESAR ANTONINUS

R/ Piétas sacrificant, un autel à ses pieds

[ ] C pour TRIB POT COS SC

Références : Cohen 605  
RIC 1083a

Poids 16,164 g

Diamètre 29,2 mm

Axe 06 Hr

**2. Fiche 72**

As en cuivre  
 Attribution impossible  
 Poids 10,900 g  
 Diamètre 26,5 mm

**3. Fiche 73**

Sesterce en bronze  
 D/ restes d'une effigie féminine ?  
 R/ indéchiffrable  
 Poids 17,495 g  
 Diamètre 31,4 mm

**4. Fiche 78**

Lucilla 164–169, épouse de Lucius Verus  
 Sesterce  
 D/ tête à droite  
 LUCILLÆ AVG ANTO [NINI AVG F]  
 R/ Vesta debout à gauche portant le  
 simpulum et un palladium, un autel à ses  
 pieds, à gauche  
 [VESTA] SC  
 Références : Cohen 94  
 RIC 1779  
 Poids 19,596 g  
 Diamètre 30,3 mm  
 Axe 12 Hr  
 Bronze

**5. Fiche 95**

Sesterce en bronze  
 Attribution impossible  
 Poids 16,375 g  
 Diamètre 29,4 mm

**6. Fiche 104 N° 1**

Dupondius en orichalque ? (bronze jaune)  
 Attribution impossible  
 Poids 12,480 g  
 Diamètre 27,4 mm

**7. Fiche 104 N° 2**

Commode 177–192, comme Auguste  
 177–180, règne conjoint avec Marc Aurèle  
 Sesterce en bronze  
 D/ tête laurée à droite  
 L AVREL COM [MO] DVS AVG [TRP] IIII  
 R/ Minerve debout à gauche sacrifiant sur  
 un autel et appuyée sur un bouclier  
 [IMP] II [COS PP] SC  
 Références : Cohen 228  
 RIC 1599  
 Poids 14,6 g  
 Diamètre 31,2 mm  
 Axe 12 Hr

**8. CONCLUSION**

Malgré les nombreux renseignements récoltés lors de la fouille, nos connaissances sur l'occupation romaine de Villers-le-Bouillet demeurent lacunaires. En cause, le faible avancement du travail d'après-fouille et notre ignorance de l'extension primitive du site. Sur ce dernier point, de nouvelles recherches pourraient être entreprises dans le cadre d'une opération de sauvetage exhaustive du zoning industriel. D'importantes informations complémentaires pourraient être recueillies, tant à l'ouest, sur le plateau, que vers l'est, dans le prolongement de l'axe de la chaussée. Même le côté sud, une fois passées les surfaces déjà bâties, possède d'importantes zones encore vierges susceptibles de nous renseigner utilement.

Au niveau archéologique, nous sommes donc en présence d'une voie romaine dans un état de conservation satisfaisant, en interaction manifeste avec une occupation riveraine. La voie témoigne d'aménagements destinés à permettre l'accès à l'habitat (élargissement de la surface roulante, absence de fossés). L'habitat permet le ravitaillement en eau (puits, abreuvoir). Les nombreuses scories disséminées sur le site attestent le travail du métal, peut-être en relation avec la réparation des chariots. Nous aurions donc tendance à interpréter l'occupation comme une sorte de relais routier, sans qu'il soit possible de préciser s'il offrait d'autres commodités aux voyageurs.

L'étude du matériel et les diverses analyses à effectuer (pétrographie, palynologie, examen du parcellaire), permettront sans doute d'affiner les différents niveaux d'interprétation proposés dans ce rapport.

**Bibliographie**

- CHEVALLIER R., 1991. *Les Voies Romaines*, éd. Picard.
- DESTEXHE-JAMOTTE J., 1957. La Cave belgo-romaine de l'Arbre à la Croix, *Bulletin de la Société royale belge d'études géologiques et archéologiques « Les Chercheurs de la Wallonie »*, 16 : 136–147.
- GAVA G. & DARDENNE L., 1991–1992. Villers-le-Bouillet : Trace d'occupation romaine, *Bulletin du Cercle Archéologique Hesbaye-Condroz*, 22 : 145–148.

GEUBEL A., 1938. Notes sur la fouille d'une villa gallo-romaine à Villers-le-Bouillet, *FAHB*, p. 226–235.

Adresses des auteurs :

Jean-Philippe MARCHAL  
Archéologue  
Rue de la Grotte, 128  
B-4400 Flémalle

Michèle GUSTIN  
Archéologue  
Attachée au Service de l'Archéologie  
(Direction de Liège, DGATLP, MRW)