

Découvertes archéologiques le long de la Chaussée (romaine) Brunehaut à Petit-Enghien

Communication de M. Jean GODET.

Des diverses voies romaines qui rayonnaient de Bavai, l'une d'elles, celle qui reliait cette ancienne capitale de la Nervie à Utrecht, passait sur le territoire de Petit-Enghien.

Elle s'y est maintenue jusqu'à nos jours bien que, de prime abord, rien ne la distingue plus des autres chemins de la commune.

Comme certaines de ses semblables, cette chaussée romaine est surtout connue sous l'appellation de chaussée Brunehaut. On n'ignore pas que ce nom n'est autre que celui de la reine Brunehaut, de triste mémoire (534 à 613), qui, dit-on, aurait fait réparer les routes que créèrent les romains dans un but avant tout militaire, du moins dans les premiers temps de leur conquête de la Gaule.

« Cette dénomination, écrit le baron de Reiffenberg (1), ne « proviendrait-elle pas d'une légende autrefois populaire, et qui « attribuait à un archidruide, appelé également Brunehaut et con- « temporain de Salomon, l'établissement de ces routes ? »

On a même été jusqu'à dire que les voies romaines, nommées parfois « chaussées bruneaux », avaient reçu cette dernière appellation parce qu'elles étaient pavées de pierre brunes.

De quand date la chaussée qui coupe le territoire de Petit-Enghien ? Comme la majeure partie des autres routes romaines de Belgique, elle fut construite vers le milieu du premier siècle de l'ère chrétienne, à l'époque où l'empereur Claude organisait notre pays pour en faire le tremplin qui devait lui permettre la conquête de l'Angleterre. C'est ce que nous dit Joseph Mertens dans la très

(1) Histoire du Comté de Hainaut, tome I, p. 33.

attachante étude qu'il a consacrée aux voies romaines de Belgique (1).

La ligne parfaitement droite que forme la vieille route en territoire de Petit-Enghien n'a pas été modifiée par la voirie actuelle.

En marge des fouilles de Warelles, évoquée dans une précédente communication, d'intéressantes découvertes archéologiques ont été faites le long de cette chaussée, notamment en territoire de Petit-Enghien. Assez récemment, la Société Nationale de Distribution d'Eau a entrepris la pose d'une canalisation à grande section allant de Neufvilles à Castres avec construction d'un château d'eau dans ce dernier village. En traversant, entre autres communes, Hoves et Petit-Enghien, la file indienne des gros tuyaux de fer suit la chaussée Brunehaut. C'est en creusant, au moyen d'engins mécaniques, une profonde tranchée en bordure de la vieille voirie romaine qu'ont été faites les trouvailles que nous allons décrire.

En septembre 1956, les travaux ont mis partiellement à jour un petit aqueduc passant sous la chaussée. Ce conduit, fait de grosses pierres brutes, repose sur soubassement en briques rouges. Ces briques ont été assemblées avec un mortier de couleur rose contenant de la chaux imparfaitement mélangée. Peut-être s'agit-il d'un mortier romain ; peut-être est-il à base de farine de seigle ? Le haut de l'aqueduc est à 0,50 m. environ du niveau de la route. Quant à l'intérieur du conduit proprement dit, il est large de 30 à 35 cm. et sa hauteur est à peu près pareille. L'ouvrage se situe environ à mi-distance du chemin qui rejoint la chaussée après avoir longé la ferme Vastersaegher et du point où le ruisseau de l'Odru passe sous cette même chaussée.

Durant la semaine du 19 au 25 novembre 1956, la poursuite des travaux a encore révélé l'existence d'un second petit aqueduc construit sous la voie romaine. Ce conduit, situé comme le précédent en territoire de Petit-Enghien (2), est en pierre de Steenkerque (pierre schisteuse bleue avec tâches brunâtres), ses dimensions sont à peu près semblables à celles du premier aqueduc.

A quelques pas du second aqueduc, deux vieux petits murs ont également été mis à jour ; ils étaient faits d'une sorte de ciment contenant une forte proportion de chaux et de petits moëllons. Ces deux murs étaient perpendiculaires à la chaussée et servaient peut-être d'entrée à un troisième petit aqueduc passant sous la voie romaine. A remarquer que la tranchée a été ouverte du côté de la chaussée où se trouvent les prairies de la ferme Vastersaegher.

(1) Les routes romaines de la Belgique (extrait de la revue « *Industrie* », octobre 1955, n° 10), voir p. 43.

(2) Entre le chemin précédemment indiqué et l'ancien étang Munoz.

S'il est certain que les deux aqueducs découverts sont anciens, il semble néanmoins assez difficile de les dater avec quelques certitude. Ces deux ouvrages peut-être romains peuvent aussi bien n'avoir que deux ou trois cents ans ?

En septembre 1956, à quelques pas du lieu où aboutit le chemin cité plus haut, la tranchée a également révélé l'existence d'une série de traverses de bois sous l'antique route romaine. Nous avons constaté qu'elles avaient été mises partiellement à jour sur une longueur de 7 à 8 mètres.

Elles se trouvent à environ 0,50 m. de profondeur et à peu près à la même distance l'une de l'autre. Nous en avons remarqué plusieurs à 3 ou 4 m. des précédentes. Peut-être grossièrement équarries à l'origine, toutes ces traverses ont une épaisseur de 10 à 15 centimètres. Par suite de son très long séjour dans le sol, le bois dont elles sont faites est devenu tout noir, plus exactement noir ou noirâtre à l'extérieur, gris clair avec quelques parties beiges à l'intérieur ; il est encore très résistant.

Les travaux de canalisation ont encore permis de constater l'existence d'autres traverses en différents points du territoire de Petit-Enghien et il en existerait même plusieurs étages là où sont enfouies celles dont nous avons parlé tout d'abord.

Au point où la chaussée romaine coupe le ruisseau de l'Odru, soit à la limite des territoires d'Hoves et de Petit-Enghien, les travaux ont fait apparaître de grosses pièces de bois devenu tout noir. Elles se trouvaient enfoncées à 3 m. 50 ou même à 4 m. 50 de profondeur dans un sol tourbeux, certainement extrêmement marécageux jadis. Trois de ces pilotis de chêne, déposés d'abord au bord de la route, ont été transportés à la ferme Vastersaegher (1). L'on a constaté que les pilotis, bien équarris, avaient le bas taillé en pointe et le haut égalisé à la scie.

Quelques fragments de grosses planches et de rondins dont le bois avait le même aspect que celui des pièces de chêne ont également été exhumés au point d'intersection de la voie romaine et de l'Odru. La présence d'épais moëllons en porphyre de la contrée a été remarquée au même endroit.

Il n'est pas douteux que tous les pilotis et fragments de rondins mis à jour ne soient les restes d'un radier supportant naguère une sorte de pont très primitif. Ce dernier permettait de franchir beaucoup plus facilement un lieu qui, ainsi que nous l'avons dit,

(1) Voici les dimensions de ces trois pièces de bois :

	1	2	3
Longueur	1,43 m.	1,35 m.	1,37 m.
Largeur	0,47 m.	0,43 m.	0,48 m.
Épaisseur	0,30 m.	0,39 m.	0,34 m.

devait être particulièrement marécageux et dont le passage à gué n'était peut-être pas sans danger. Les débris de planches, celles-ci en chêne et posées à plat, sont sans doute les débris du « pont » lui-même. Nous sommes ici en présence de vestiges romains, lesquels ont été submergés peu à peu par une couche tourbeuse sans cesse plus épaisse.

Au temps de l'empereur Claude, les berges marécageuses de l'Odru devaient être très larges. Il est donc à supposer que pour permettre à leur route de franchir cet obstacle les constructeurs romains aient dû la faire porter sur quelque distance par des pilotis semblables à ceux qui ont été découverts.

Le vendredi 2 novembre 1956, le site historique « Intersection Odru-Chaussée romaine » a été relevé par un attaché au Service des fouilles de l'Etat, M. Willy Lassance.

« En vue, écrit M. Joseph Mertens (1), d'une datation éventuelle par les méthodes modernes de la palynologie et de la « radioactivité du carbone (C. 14), des échantillons de tourbe et de « bois ont été prélevés » à la chaussée romaine, à Hoves-lez-Enghien.

Une coupe latérale de la chaussée faite en territoire de Petit-Enghien et nécessitée par les travaux de canalisation nous a permis de constater que les revêtements contemporains successifs avaient une épaisseur totale de 0,40 m. et qu'ils s'appuyaient sur 0,75 m. d'alluvions enrobant quelques cailloux. Ces alluvions reposent elles-mêmes sur un mince lit de cailloux ; 0,25 m. plus bas se trouve enfin une rangée de traverses en bois noirâtre. La masse alluvionnaire a donc fini par enterrer littéralement la route primitive.

Jadis, les paysans des environs allaient enlever les pierres de la chaussée pour bâtir ou réparer leur maison ; c'est ce qui peut expliquer que sur le territoire de Petit-Enghien, comme sur celui de Hoves d'ailleurs, on n'ait absolument rien retrouvé de l'assise romaine de la route.

Plusieurs fers à cheval paraissant fort anciens et parfaitement conservés ont été exhumés au point d'intersection de la chaussée et de l'Odru, à 3 ou 4 m. de profondeur. Des ossements pétrifiés ayant appartenu à la gent animale gisaient près d'eux. Il y avait notamment des fragments d'os de cheval, de porc à peine âgés de quelques jours, de cerf. Certains de ces ossements étaient devenus tout noirs. Une demi-douzaine de longs et gros clous tenant ensemble par oxydation ont également été trouvés en 1957 au même endroit.

(1) Note n° 34, in fine de son intéressante publication déjà citée.

A ce butin il faut encore ajouter : 1° un fer d'herminette façonné au marteau et qui semble très ancien. Le manche de bois, fixé au moyen de deux petits silex taillés, s'y trouvait encore mais il était complètement pourri. Le fer pèse assez lourd ; 2° une sorte de burin en fer (?).

Ces deux objets ont été découverts à une profondeur de 3 m. environ, toujours au même endroit (1).

En mai 1957, les trouvailles suivantes ont encore été faites au fond de la tranchée, en territoire de Petit-Enghien :

une sorte de cuillère en fer ;

un fragment de bracelet doré (ancienneté incertaine, origine romaine à écarter d'office) ;

plusieurs fers à cheval.

La chaussée romaine ayant été le théâtre au cours des siècles de plus d'un passage de troupes, quelques uns des fers trouvés lors des travaux ont peut-être été perdus par l'une ou l'autre cavalerie. Quoiqu'il en soit, aucun des fers découverts n'est d'origine romaine. On a d'ailleurs prétendu que les Romains, comme les Grecs, ne connaissaient pas la ferrure à clous ? Il n'est cependant pas douteux que leurs chevaux ont porté des espèces de souliers dont la matière était assez variable. Certaines de ces chaussures avaient les semelles renforcées par des lames de métal ce qui a pu les faire prendre pour de véritables fers.

Ajoutons, pour être complet, qu'une sorte de pavé triangulaire a été trouvé sur les lieux des travaux. C'est peut-être là un reste de l'assise primitive de la chaussée.



(1) Trouvés durant la première quinzaine de novembre 1956.

