



## Les voies romaines et le commerce

*Pièces d'or (aurei) du trésor enfoui, après 166 après J.-C., à Liberchies, et découvert en 1970.*  
*Bruxelles, Bibliothèque royale, Cabinet des Médailles.*

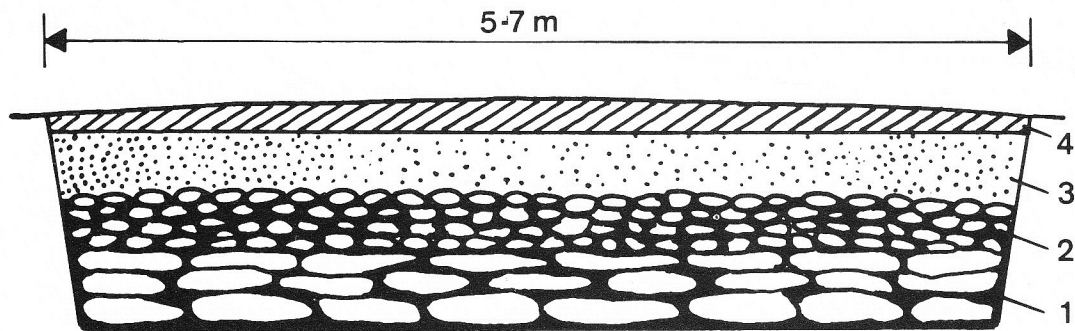
© C.R.C.H., Louvain.

## Heirbanen en handel

125

*Goudstukken (aurei) uit een schat die na 166 n. Chr. te Liberchies begraven werd en opgedolven in 1970.*  
*Brussel, Koninklijke Bibliotheek, Penningkabinet.*

© C.R.C.H., Louvain.



**Coupe théorique d'une voie romaine** (d'après P. Salama).

1. Assise (*statumen*): 0,30 à 0,60 m.
2. Gravier (*rudus*): 0,25 m.
3. Matériaux fins (*nucleus*): 0,30 à 0,50 m.
4. Couche supérieure de dalles ou de pavés (*summum dorsum*): 0,20 à 0,30 m.

Cette illustration vous est offerte par les firmes dont les produits portent le timbre

**Artis-Historia.**

Reproduction et vente interdites.

S.V. **Artis-Historia**, S.C.  
Rue Général Gratry, 19  
1040 Bruxelles

offset lichtert

**Theoretische doorsnede van een Romeinse weg** (naar P. Salama).

1. Fundering (*statumen*): 0,30 tot 0,60 m.
2. Steenslag (*rudus*): 0,25 m.
3. Fijne materialen (*nucleus*): 0,30 tot 0,50 m.
4. Bovenlaag van tegels of klinkers (*summum dorsum*): 0,20 tot 0,30 m.

Deze illustratie wordt u aangeboden door de firma's wier producten het

**Artis-Historia** zegel

dragen.

Nadruk en verkoop verboden.

S.V. **Artis-Historia**, S.C.  
Generaal Gratrystraat, 19  
1040 Brussel

## Les voies romaines et le commerce

125

### Le réseau routier romain

Entre Rome et la Rhénanie, la Rhénanie et la Belgique, en vue de faciliter la communication d'abord d'ordre stratégique ensuite d'ordre économique, Auguste, aidé d'Agrippa, créa le réseau gaulois dit réseau Agrippa. Claude le prolongea en faisant construire le réseau belge, dont la plus importante route est Boulogne-Cologne par Bavai.

Les voies romaines belges constituaient un atout important dans la conquête de l'Angleterre. Elles permettaient un déplacement rapide des troupes entre la Grande-Bretagne et la Germanie. La Belgique était donc un lieu de transit entre le Rhin et la mer du Nord.

L'activité commerciale que connut cette zone provoqua l'apparition d'agglomérations artisanales et marchandes appelées à devenir plus tard des villes. Le trafic et la poste fixaient ainsi aux endroits favorables des routes, des voies navigables, cette population active qui se groupa peu à peu en bourgades (*vici*): Tongres, Tournai, Arlon.

L'empire romain est un monde de villes, dominé par Rome, l'*Urbs* par excellence. Tout est pensé, organisé à partir de ce point magistral et universel (*urbi et orbi*). De celle-ci partent pour les territoires conquis, des chaussées dans toutes les directions du monde méditerranéen, de la Gaule, de l'Angleterre.

L'effort d'urbanisation, de domination et d'assimilation ne pouvait réussir qu'à condition de rejeter désordre et improvisation. De plus, il fallait trouver un module uniforme d'intégration permettant ainsi au citoyen romain de se retrouver partout chez lui et d'imposer aux dominés la *pax romana*. Rome en maniant ainsi son espace marquait par des signes concrets sa territorialité. Il était donc indispensable de lier urbanisation, militarisation et économie.

Une économie au service du pouvoir. La symbolisation matérielle de la puissance romaine se traduit par la présence, sur le territoire de la métropole et de conquête, de nombreuses constructions facilitant l'échange: viaduc, aqueduc et chaussée romaine sont entrepris par l'Etat; elles sont donc la propriété de Rome qui les utilise pour assurer sa puissance et sa gloire. En effet, de tout temps le pouvoir crée une infrastructure lui permettant de consommer le transport à sa guise. Il y a donc une relation totale entre le pouvoir politique et le réseau des transports. De plus, si le pouvoir permet d'utiliser le transport, il peut imposer la vitesse comme grand facteur de discrimination.

Un gigantesque réseau de plus de 100.000 km de routes parcourt l'empire. En Belgique de 1981, il est de 1.700 km d'autoroutes et de 12.580 km de routes.

Les chaussées romaines portent le nom de l'instigateur, de la localité ou de la tradition. Elles sont droites, protégées, balisées de bornes milliaires (un mille = 1.481 m), ponctuées d'auberges pour se restaurer et d'écuries pour changer de chevaux. Elles sont en fait l'instrument essentiel du pouvoir dominateur de Rome. De Rome à Lyon, de Lyon à Bavai et de Bavai vers les *vici* belges, autrement dit d'un centre supérieur à un centre inférieur indiquant ainsi dans l'espace la hiérarchisation des réseaux, les voies romaines rencontrent d'abord des villes puis des *vici* enfilés sur les chaussées comme des perles sur un collier. Ce découpage routier prouve ainsi que le courant principal de commerce va vers Rome et puis de manière secondaire de province à province.

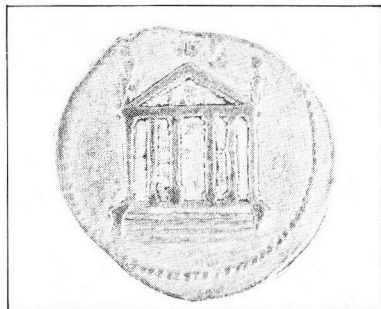
La voie romaine servira surtout aux convois de troupes et doit donc surtout répondre à des mobiles stratégiques.

Deux sillons parallèles, dont le tracé se fait par un instrument topographique, délimitent la largeur de la chaussée (4 à 10 m). La terre est creusée pour trouver la roche. Quatre couches sont étendues: le ciment; des cailloux mixés avec du ciment; un mélange de sable, de chaux et de brique; et un pavement de cailloux ou de pierres. Cette couche varie suivant la nature du terrain. L'eau de pluie est évacuée grâce au revêtement légèrement bombé: l'eau s'écoule dans les fossés bordant la voie.

Les inconvénients: le manque de moelleux pour les pieds des chevaux et l'imperfection de l'attelage. Ces handicaps freineront l'utilisation de la voie terrestre au profit de la voie maritime. P. Orban

## Les voies romaines et le commerce

125



En 1970, à Liberchies, relais routier sur la chaussée romaine Baval-Tongres, un trésor de 367 aurei a été découvert. Son enfouissement a dû avoir lieu après 166 ap. J.-C., comme le prouve l'aureus le plus récent.

Les pièces couvrent une tranche de l'histoire impériale: de Néron à Marc Aurèle. Le poids du trésor est de 2,600 kg d'or (valeur d'or 1981: 1 kg = F. 560.000).

Ainsi, à toutes les époques l'or a été stocké. Il est aussi de valeur courable. Les 367 aurei représentent la solde de 30 ans 2/3 d'un légionnaire ordinaire (1 an de solde = 300 deniers; un aureus vaut 25 deniers).

Ce trésor prouve le niveau d'aisance, à Rome, de la société privilégiée. Cette prospérité est due à l'intégration de tout le territoire conquis. Cette politique d'assimilation provoque un important commerce routier, fluvial et maritime.

Une telle prospérité a été engendrée par une pax romana, œuvre d'une armée bien organisée dont la mission essentielle est de protéger les limites soutenu par un lacs de routes qui permet des déplacements rapides de troupes d'un bout à l'autre de l'Empire.

### Le monde gallo-romain

« Le monde s'agrandit. Il y a maintenant des routes partout, tout s'active, tout est en labeur. Des propriétés s'édifient là où étaient des déserts, les terres cultivées remplacent les forêts, les marais sont asséchés, la vie sauvage cède la place aux troupeaux, les terres sablonneuses sont mises en friche, il y a plus de villes qu'on comptait autrefois de demeures » (Tertullien).

L'économie gallo-romaine est essentiellement rurale. Le Romain, lui-même, est soldat-paysan, terrien.

L'import-export gallo-romain se base sur l'artisanat (céramique, verre, bois, métal), sur l'industrie textile (manteau, casaque), sur les travaux agricoles (pois, lentilles, panais, carottes, seigles, blé), sur l'élevage (bœuf, porc, oies).

Le faible rendement de l'économie industrielle et agricole est dû essentiellement à une carence énergétique: l'énergie est musculaire; elle ne permet donc que la petite entreprise (la villa) et conduit à la prédominance des activités agraires.

Ce type de consommation de l'énergie musculaire enclenche une industrie de transport au prix de revient trop élevé. Celui-ci dicte à son tour la configuration de l'infrastructure routière et de l'espace social.

Rome élaborait ainsi un réseau routier terrestre et imposa d'énormes transports de biens de consommation par voies terrestres et maritimes.

Cependant l'une comme l'autre restaient trop lentes. Et le commerce libre se limita aux denrées de luxe. La politique commerciale romaine échoua et l'empire se disloqua, suivant la loi économique qui rapproche de plus en plus le producteur du consommateur quand les moyens sont trop faibles et trop onéreux.

P. Orban

### A lire:

A. Wankenne,  
**La Belgique au temps de Rome**,  
Namur, 1979.

### A visiter:

le Musée lapidaire d'Arlon;  
un segment d'une ancienne chaussée romaine, de la chaussée Brunehaut, par exemple.

### Les voyageurs

Bloc en calcaire jurassique d'environ 170-180 ap. J.-C.

Musée lapidaire d'Arlon. 144x61x82.

Des proportions des personnages, on pourrait déduire qu'il appartient à un pilier funéraire semblable à celui d'Igel, haut de 4 m. Il aurait été élevé par une famille aisée soit au bord d'une route, soit à la limite du domaine.

