

***La chaussée romaine de Bavay à Tongres, Gérard Bavay et Bruno Merckx (coord.), Maison de la Mémoire de Mons, 2009, photographies de Guy Focant. 202 pages. (25 euros – <[infos@mmemoire.b](mailto:infos@mmemoire.b)> – 065/33 66 71)***

Paru il y a déjà deux ans, l'ouvrage, d'un format carré à la présentation soignée, rassemble les contributions d'une vingtaine d'auteurs autour d'un objet tout à fait étonnant : la *Haute Chaussée*, *Chaussée Brunehaut* ou simplement *Chaussée romaine*, reliant Bavay à Tongres puis Cologne, en passant entre autres par Gouy-lez-Piéton, Gembloux ou Hannut.

Les contributions des auteurs sont classées en trois parties, intitulées *Lieux*, *Regards* et *Découvertes*. On passe ainsi de témoignages personnels, émouvants ou vibrants, à des synthèses scientifiques sur tel ou tel aspect de la chaussée. Parfois, les genres se mélangent ; ainsi, certains auteurs sont portés par leur enthousiasme pour un objet mythique et hautement romantique, mais dont l'importance a parfois été surestimée. Par exemple, en matière de frontière linguistique, il est dorénavant établi que les voies de communications – et cela semble frappé au coin du bon sens – ont plus souvent été vecteurs d'innovations que frontières culturellement ou linguistiquement infranchissables.

Au fil de la lecture, on mesurera combien « la route 'dite romaine' trahit en même temps deux choses aussi contradictoires que la continuité de son utilisation et l'émiettement de sa réalité initiale » (G. Bavay, p. 128). Point donc de grande voie monolithique, foin de destrier la parcourant d'une traite; jusqu'à ce jour et depuis longtemps, ce sont bien des fonctions locales et très variées que remplissent les divers tronçons de la chaussée.

Mais, finalement, qu'importe la portée historique réelle de cet axe quand on mesure sa puissance sur l'imagination de tant d'écoliers, dont les maîtres attireront l'attention sur cette mythique reine Brunehaut, sur cette « voie romaine » si facile à emprunter, si proche et si exotique à la fois... Au nombre des contributions émouvantes, on citera celles de Jacques Liébin et de Gérard Bavay – au nom prédestiné ! – respectivement animateur et participant de camps archéologiques ayant, dans les années '70, cherché les traces de cet axe vénérable. On épinglera également le carnet de route d'un marcheur, ayant parcouru en cinq jours les 150 km entre Tongres et Bavay (Henri Lurkin, pp. 165-171).

Des perspectives tournées vers l'avenir sont aussi évoquées ; ainsi des possibilités de développement touristique durable (pp. 175-183), ainsi du *regard de l'éolien* (pp. 95-97). Enfin, l'examen du passé peut nous donner des leçons plus générales pour le futur (pp. 100-103). L'implantation de l'ouvrage sur la ligne de faite entre les bassins de l'Escaut et de la Meuse a par exemple permis d'éviter la plupart des obstacles naturels, contrairement à certains ouvrages urbanistiques récents. La chaussée est le plus souvent constituée de matériaux locaux; si cette option semble une évidence pour l'époque, à l'heure de la mondialisation, on peine parfois à se souvenir de l'intérêt écologique, économique et social des filières courtes. Les fondations de la chaussée, profondes et durables, sont encore solides; les revêtements naturels en pierre, en gravier ou en sable permettaient une évacuation des eaux de pluie. Nos autoroutes, si malmenées par chaque gelée, font pâle figure à côté de l'antique chaussée...

Évidemment, un volume donnant la parole à autant de contributeurs ne peut complètement éviter les redites avec, parfois, quelques contradictions, en particulier sur les premiers temps de la chaussée. Mais on oubliera bien vite les quelques défauts pour se laisser emporter par les très belles photographies de Guy Focant. L'ouvrage, agréable à feuilleter, est une belle synthèse entre recherche d'esthétisme et exigence de scientificité.

Esther BAIWIR