

Une Politique du paysage définie au départ d'une composante patrimoniale - Cas de la voie romaine Boulogne-sur-Mer - Cologne

Auteur : Della-Negra, Alix

Promoteur(s) : Menzel, Christoph Gotthard

Faculté : Gembloux Agro-Bio Tech (GxABT)

Diplôme : Master architecte paysagiste, à finalité spécialisée

Année académique : 2022-2023

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/16887>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

UNE POLITIQUE DU PAYSAGE DÉFINIE AU DÉPART D'UNE COMPOSANTE PATRIMONIALE

-

CAS DE LA VOIE ROMAINE BOULOGNE-SUR-MER - COLOGNE

ALIX DELLA NEGRA

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES PRÉSENTÉ EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLÔME DE
MASTER D'ARCHITECTE PAYSAGISTE

ANNÉE ACADÉMIQUE 2022-2023

PROMOTEUR : CHRISTOPH MENZEL

Toute reproduction du présent document, par quelque procédé que ce soit, ne peut être autorisée qu'avec l'autorisation de l'auteur et du Président du Comité de Gestion de la formation en Architecture du paysage.

UNE POLITIQUE DU PAYSAGE DÉFINIE AU DÉPART
D'UNE COMPOSANTE PATRIMONIALE

CAS DE LA VOIE ROMAINE BOULOGNE-SUR-MER - COLOGNE

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes ayant contribué, de près ou de loin, à la réalisation de ce Travail de Fin d'Études et qui m'ont soutenue durant ces quelques mois.

J'aimerais tout d'abord remercier mon promoteur, Monsieur Christoph Menzel, pour son intérêt et ses nombreux conseils, ainsi que pour m'avoir guidée tout au long du processus.

Je souhaite également remercier Mesdames Gislaine Devillers et Ingrid Boxus, spécialistes dans le domaine du Patrimoine à l'Agence Wallonne du Patrimoine (AWaP), pour leurs échanges et apports des plus pertinents, ainsi que toutes les personnes avec lesquelles j'ai pu échanger pour préciser mes recherches et répondre à toutes mes questions.

Enfin, je tiens à remercier mes parents et mes sœurs pour leur soutien et l'intérêt qu'ils m'ont porté tout au long de mes études.

J'adresse un remerciement particulier à Florian Vanhamme pour ses encouragements quotidiens, ses relectures assidues et surtout sa patience.

ABSTRACT

Roman roads have been part of our landscape for more than twenty centuries and are for the most part a permanent part of our daily lives, yet they remain unnoticed. But how are Roman roads perceived, managed and even protected in the regions they cross? How did the Roman roads impact our landscapes, those we live in, those we pass through? Finally, is it possible to consider a landscape policy based on a heritage component such as the Roman road? And above all, by what means?

The Roman roads refer to a set of communication routes linking the most important cities of the Roman Empire. Today, they are either still in use in the form of expressways, roads, paths, etc., or they have disappeared as a result of ancient or recent changes in land use (fields, buildings, roads, railways, etc.). These routes, which were a starting point for our way of planning the territory and which have been widely studied in their historical and archaeological aspects, continue to fascinate. But very few studies consider the landscapes crossed by such historical roads. The following objectives are therefore set: to study the historical and heritage aspects and the landscapes in which they are located, to evaluate the influence of Roman roads on these landscapes and to analyse the potential of the roads as a medium for discovering the landscape.

Finally, this master thesis will aim to evaluate the effects of the different management methods of these routes on the landscape. To do this, a literature review will be carried out, followed by five case studies: the five regions crossed by the *via Belgica* (Nord-Pas-de-Calais, Wallonia, Flanders, Dutch Southern Limburg and North Rhine-Westphalia). The analyses and comparisons of these different case studies will lead to a proposal of possible strategies concerning landscape policy (protection, management, planning). The suggested strategies can be used to imagine the medium- and long-term effects of measures taken, where a few changes in management can have a major impact on the existing landscape. Engravings, maps, photographs and cross-sections help to illustrate the landscapes crossed by the *via Belgica*.

Thus, this work makes it possible to understand the Roman road from a new point of view, that of the landscape, with the aim of opening minds to these territories and their different perspectives. It also allows us to question the consequences of changes in the way we live in the landscapes that surround us and in the way we manage space.

Keywords: Roman road, *via Belgica*, Everyday landscape, Landscape policy, Heritage, Cross-border, Case study

RÉSUMÉ

Les voies romaines font partie de nos paysages depuis plus de vingt siècles et sont pour la plupart durablement ancrées dans notre quotidien tout en passant inaperçues. Mais comment les voies romaines sont-elles perçues, gérées, voire protégées au sein des régions traversées? Comment ont-elles impacté nos paysages, ceux qu'on habite, ceux qu'on traverse? Enfin, est-il possible d'envisager une politique du paysage au départ d'une composante patrimoniale telle que la voie romaine? Et surtout par quels moyens?

Les voies romaines désignent un ensemble de voies de communication reliant les villes les plus importantes de l'Empire Romain. Aujourd'hui, elles sont soit exploitées sous la forme de voies rapides, chemin, sentiers, etc., soit elles ont disparu suite à des changements d'occupation du sol anciens ou récents (champs, bâtiments, routes, voies de chemin de fer, etc.). Ces voies, qui ont été une amorce à notre façon d'aménager le territoire et qui ont largement été étudiées sous leurs aspects historique et archéologique, continuent encore à fasciner. Mais très peu d'études considèrent les paysages traversés par de tels tracés historiques. Ainsi se posent les objectifs suivants : étudier les aspects historiques, patrimoniaux et les paysages dans lesquels elles s'inscrivent, évaluer l'influence des voies romaines sur ces paysages et analyser le potentiel des voies comme support de découverte des paysages.

Ce mémoire visera enfin à évaluer les effets des différents modes de gestion de ces voies sur le paysage. Pour cela une analyse de la littérature sera effectuée, suivie de cinq cas d'étude : les cinq régions traversées par la *via Belgica* (Nord-Pas-de-Calais, Wallonie, Flandre, Limbourg méridional néerlandais et Rhénanie-du-Nord-Westphalie). Les analyses et comparaisons de ces différents cas d'étude permettront d'ouvrir sur une proposition de pistes de stratégies concernant la politique du paysage (protection, gestion, aménagement). Grâce à ces pistes de stratégies proposées, on pourra imaginer les effets à moyen ou long terme de mesures prises, où quelques changements de gestion peuvent grandement impacter le paysage en place. Des gravures, des cartographies, des photographies et des coupes permettent d'illustrer au mieux ces quelques paysages traversés par la *via Belgica*.

Ainsi, ce travail permet de cerner la voie romaine d'un point de vue nouveau, celui du paysage, dans le but d'ouvrir les esprits sur ces territoires et leurs différentes perspectives. Il permet également de se questionner sur les conséquences que pourraient avoir des modifications liées à notre mode d'habiter les paysages qui nous entourent, notre façon de gérer l'espace.

Mots-clés : Voie romaine, *via Belgica*, Paysage du quotidien, Politique du paysage, Patrimoine, Transfrontalier, Étude de cas

SOMMAIRE

V	REMERCIEMENTS	V
VI	ABSTRACT	VI
VII	RÉSUMÉ	VII
VIII	SOMMAIRE	VIII
PARTIE 1 - INTRODUCTION		
		1
I.	PROBLÉMATIQUE	1
II.	DÉFINITIONS GÉNÉRALES	2
PARTIE 2 - ÉTAT DE L'ART		
		3
I.	PAYSAGE DU QUOTIDIEN	3
	A. Convention Européenne du Paysage	3
	B. Paysages ordinaires	3
II.	POLITIQUE DU PAYSAGE	4
III.	LES VOIES ROMAINES	7
	A. Dans l'Empire	7
	B. Voie romaine Boulogne-sur-Mer - Cologne	13
	C. Identité paysagère	16
IV.	SYNTHÈSE	19
PARTIE 3 - MÉTHODOLOGIE		
		21
I.	CRITÈRES D'ANALYSE/LECTURE PAYSAGÈRE	21
II.	SÉLECTION DES TRONÇONS DE LA VOIE ROMAINE	22
III.	ÉTUDE DE CAS	23
	A. Contexte	23
	B. Descriptions individuelles	24
	C. Synthèse	26
IV.	PAYSAGE ET VALORISATION	26
V.	PISTES DE STRATÉGIES	27
PARTIE 4 - RÉSULTATS		
		29
I.	CONTEXTE	29
	A. Plan de Secteur ou équivalents	29

B. Topographie et hydrographie	30
C. État de conservation	31
D. Classes des voies de communication	32
II. TRONÇON 1 : DESVRES	33
III. TRONÇON 2 : MORLANWELZ	38
IV. TRONÇON 3 : TONGEREN	43
V. TRONÇON 4 : VALKENBURG	48
VI. TRONÇON 5 : JÜLICH	53
VII. LES PAYSAGES DE LA VIA BELGICA - SYNTHÈSE	58
A. Généralités	58
B. Spécificités	58
C. Paysage et valorisation	59
VIII. PISTES DE STRATÉGIES	54
PARTIE 5 - DISCUSSION	67
I. MÉTHODOLOGIE	67
II. RÉSULTATS	69
PARTIE 6 - CONCLUSION	71
INDEX DES FIGURES	
INDEX DES TABLES	
SOURCES	
BIBLIOGRAPHIE	
WEBOGRAPHIE	
PERSONNES-RESSOURCES	
DONNÉES CARTOGRAPHIQUES	
ANNEXES	

PARTIE 1 - INTRODUCTION

I. Problématique

«Les voies romaines méritent pourtant d'être considérées dans leur ensemble et d'être traitées globalement, comme une unité à part entière.»¹

Les voies romaines font partie de nos paysages depuis plus de vingt siècles et sont pour la plupart durablement ancrées sans que l'on s'en aperçoive. Elles ont préservé leur rôle de voies de communication à l'échelle du grand territoire, traversant plusieurs pays, reliant de grandes villes au passé archéologique important et ayant subi de grandes modifications jusqu'à aujourd'hui. Ainsi, il est utile de s'intéresser aux aspects historiques et patrimoniaux, mais surtout aux paysages dans lesquels elles s'inscrivent. Il ne suffit pas de considérer la voie romaine comme un élément linéaire isolé, mais plutôt de s'intéresser aux typologies de paysages traversés et voir dans quelle mesure la voie a influencé l'évolution de ces paysages. Les voies romaines doivent être traitées dans leur ensemble, dans leur épaisseur, comme des éléments en interaction avec leur environnement, le paysage.

Les voies romaines sont étudiées, plus particulièrement la voie Boulogne-sur-Mer - Cologne, récemment mise à jour lors des Journées de Patrimoine en 2017 (dédiées aux voies de communication) en Belgique (Corbiau M-H., 2018) et au travers d'une série de quatre articles sur la traversée à vélo de la *via Belgica*, peignant ses valeurs historique, patrimoniale et paysagère (De Hoon W., 2020). Du fait de leur rôle de voies de communication et de leurs diverses transformations au cours du temps, ces voies peuvent passer inaperçues et subir différentes formes de dégradation ou de simplification, tout comme les paysages traversés.

Dans un premier temps, l'état de l'art présentera les différents aspects de la Convention Européenne du paysage et ce qu'elle implique pour ensuite mener au fonctionnement et au contexte d'apparition des voies romaines et plus particulièrement celle de la voie Boulogne-sur-Mer - Cologne. Dans un deuxième temps, la méthodologie sera détaillée, puis des cas d'étude seront présentés et analysés afin de dégager les spécificités de chacun d'entre eux, mais aussi les caractères communs aux différents tronçons étudiés. Dans un troisième temps, les résultats seront examinés afin de proposer des recommandations qui permettraient de valoriser et préserver les paysages traversés par la voie romaine au sein des différents pays traversés. Enfin, la méthodologie et les résultats seront discutés. L'assemblage de ces différentes parties a pour but de mieux comprendre les dynamiques des voies romaines et de voir leurs possibles évolutions sur les territoires traversés.

L'objectif final de ce travail est donc d'observer la voie romaine Boulogne-sur-Mer - Cologne et d'identifier ses composantes paysagères et leurs interrelations afin de proposer des recommandations permettant la valorisation et la préservation des paysages associés à la voie romaine, face aux enjeux de banalisation qui pourraient être observés sur, aux abords directs et depuis la voie romaine. Se posent donc les questions suivantes : à quel point la voie romaine a-t-elle impacté nos paysages ? Par quels moyens pourrions-nous envisager une politique du paysage² au départ d'une composante patrimoniale telle que la voie romaine ?

1 Gochel F. et al. (2004). p.65

2 Selon la définition de la Convention du Conseil de l'Europe sur le paysage. (2000). Chapitre 1, Art. 1.

II. Définitions générales

Ci-après sont définis quelques termes spécifiques retrouvés à travers ce travail, posant les bases pour une bonne compréhension de l'étude.

Banalisation des paysages — n. f. « *Processus par lequel un paysage perd tout caractère distinctif en raison de l'effacement de ses caractères singuliers. Ce paysage perd ainsi de son attractivité.* » (Préfet du Morbihan, s.d., Atlas des paysages du Morbihan)

Paysage — n. m. « *Désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations.* » (Conseil de l'Europe, 2000, Convention européenne du paysage)

Paysage du quotidien — n. m. Notion opposée à celle du paysage remarquable, le paysage du quotidien est rattaché à ce que l'on considère de familier, ce que l'on rencontre tous les jours. Le paysage du quotidien est souvent associé au paysage ordinaire.

Politique du paysage — n. f. « *Politique du paysage désigne la formulation par les autorités publiques compétentes des principes généraux, des stratégies et des orientations permettant l'adoption de mesures particulières en vue de la protection, la gestion et l'aménagement du paysage;* » (Conseil de l'Europe, 2000, Convention européenne du paysage)

Voie romaine — n. f. « *Voies du réseau routier créées ou reprises et réaménagées sur le réseau existant par les Romains. Tracé souvent rectiligne permettant de parcourir plus rapidement l'ensemble de l'Empire à partir de Rome.* » (Wikipédia, 2021, Voie romaine)

Tumulus — n. m. (pl. *Tumuli*) « *Grand tertre, amas de terre ou de pierres de diamètre plus ou moins large et en forme de cône ou de pyramide, élevé au-dessus d'une sépulture royale ou collective.* » (CNRTL, 2012)

via Belgica — n. f. Le mot *via* fait référence à la voie, à un axe principal. La *via Belgica* est la voie romaine qui relie Boulogne-sur-Mer à Cologne. Elle est également reprise sous le nom de *via Agrippinensis*, en l'honneur de son constructeur Agrippa.

Vicus — n. m. (pl. *Vici*) « *Le terme latin vicus désigne un groupe de maisons et sert à décrire un habitat circonscrit à l'intérieur d'une étendue de territoire, [...] ou une rangée de maisons sur une rue urbaine, à Rome par exemple.* » (DHS, 2014, Vicus)

PARTIE 2 - ÉTAT DE L'ART

I. Un paysage du quotidien

A. Convention européenne du paysage

«[...] Le paysage est partout un élément important de la qualité de vie des populations : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien.»³

La convention est suivie par tous les professionnels abordant le paysage d'une manière ou d'une autre, traduisant le paysage comme un élément omniprésent et universel qui agit et influe sur toutes les populations. Le paysage apparaît alors comme important par sa diversité, ses bienfaits sur l'homme, et cela à l'échelle européenne. Il est donc nécessaire de le protéger, le gérer et l'aménager d'une manière cohérente et respectueuse de ses valeurs.

Les paysages concernés à l'échelle européenne ne sont pas seulement définis par les paysages remarquables de renommée mondiale. La convention précise que les paysages du quotidien et les paysages dégradés sont aussi concernés.⁴ En faisant référence aux paysages du quotidien, la convention marque à nouveau l'importance du cadre de vie pour les populations, ces paysages que l'on ne remarque pas nécessairement, mais qui participent à notre bien-être de tous les jours.

Par «paysage dégradé», on peut également entendre la transformation des paysages dans un sens péjoratif. En effet, différents paramètres anthropiques antérieurs et actuels, tels que l'évolution de nos modes de production agricole et industrielle, notre mode d'habiter le monde, les changements économiques, ont contribué et contribuent aujourd'hui encore à transformer rapidement les paysages.⁵ Ces transformations ne sont pas toujours cohérentes et respectueuses des paysages que nous habitons dans un objectif de développement durable.

Ainsi, il est possible de relever un besoin de s'organiser, de prévoir nos actions pour anticiper les évolutions à venir. Cette disposition induit que les pays signataires devraient formuler une politique du paysage, qu'elle soit partagée entre plusieurs pays européens ou non, afin de se positionner sur la place et l'importance du paysage et sur les différentes mesures à prendre dans certains cas, allant à l'encontre de ladite politique. Les paysages du quotidien étant particulièrement sensibles aux dégradations du fait de leur dénomination «ordinaire», une attention particulière devrait leur être portée.

B. Les paysages ordinaires

Les territoires ordinaires sont rarement reconnus comme ayant spontanément une qualité de «paysage» à part entière. Il existe une réelle dualité entre ces paysages ordinaires et ceux exceptionnels, dits extraordinaires. Ces derniers sont reconnus de manière collective sur base de divers critères (symboliques, esthétiques voire historiques) débouchant sur des interventions architecturales et/ou paysagères dans le but de protéger ces paysages d'exception contre sa disparition ou sa dégradation. De l'autre côté, les territoires ordinaires ne font pas l'objet d'autant d'attention et sont gérés à travers des décisions et des lois ordinaires,

³ Conseil de l'Europe. (2000). Préambule, §6

⁴ *ibid.* Chapitre 1. Art. 2

⁵ *ibid.* Préambule, §8

à l'image de leur état.⁶ Comment amener les acteurs concernés (professionnels du paysage, les collectivités, les usagers) à considérer ces territoires ordinaires comme des paysages en tant que tels et plus uniquement comme des lieux familiers? Il faut tout de même faire attention à identifier les caractéristiques significatives d'un paysage : tout ne peut pas être protégé, les autres caractéristiques peuvent évoluer sans endommager le reste.⁷

«Il n'y a rien à protéger si l'on ne construit pas, d'abord, un regard qui permet de reconnaître (...) un paysage»⁸

Le paysage est avant tout une lecture, une perception générée par nos sens, généralement à partir d'un point de vue. Notre quotidien est alors formé d'une mosaïque de paysages ordinaires. Ils caractérisent des lieux avec lesquels le rapport affectif et d'usage est fort (porteurs de valeurs) et c'est à travers nos pratiques quotidiennes du territoire que l'identité du lieu, l'ordinaire, le familier se forment.⁹ Les paysages du quotidien se traduisent ainsi plutôt par le vécu de ces lieux que par une représentation, une image esthétique.

La notion de paysages du quotidien se raccroche donc souvent à un paysage près de notre domicile, notre lieu de travail ou lié à nos trajets quotidiens. Elle pourrait alors également être liée à des composantes facilement identifiables, externes de notre quotidien, telles que des lieux publics (le paysage de la place du village) ou des éléments patrimoniaux bâtis (une tour, un château, un domaine). On pourrait alors également raccrocher ces paysages du quotidien à des éléments parfois plus difficiles à cerner, tels qu'un sentier, un chemin ou, dans le cas qui nous intéresse, la voie romaine.

Ces voies romaines, parfois difficilement identifiables sur notre territoire, ont fortement évolué depuis leur création. Elles sont des linéaires clairement reconnus à l'époque pour leurs fonctions, en particulier celle de relier des villes, des points stratégiques entre eux. Aujourd'hui, les voies romaines ne sont pas toujours clairement identifiables : elles prennent différentes formes et sont peu valorisées¹⁰, traversant pourtant une grande diversité de paysages. Malheureusement, on considère très peu souvent les linéaires routiers comme générateur de paysages, qui sillonnent une succession de paysages ordinaires, porteurs de valeurs qui nous sont propres, personnelles ou partagées.

II. Politique du paysage

«Politique du paysage désigne la formulation par les autorités publiques compétentes des principes généraux, des stratégies et des orientations permettant l'adoption de mesures particulières en vue de la protection, la gestion et l'aménagement du paysage;» (Convention européenne du paysage, 2000)

Cette définition implique différents termes distincts, mais complémentaires, qu'il est nécessaire de définir. Selon la Convention européenne du paysage (2000), Chapitre 1, Art. 1 :

- « Protection des paysages comprend les actions de conservation et de maintien des aspects significatifs ou caractéristiques d'un paysage, justifiées par sa valeur patrimoniale émanant de sa configuration naturelle et/ou de l'intervention humaine;»
- « Gestion de paysages comprend les actions visant, dans une perspective de développement durable, à entretenir le paysage afin de guider et d'harmoniser les transformations induites par les évolutions

⁶ Dewarrat J.-P. et al. (2003).

⁷ *ibid.* p. 26.

⁸ *ibid.* p. 37.

⁹ Lelli L. & Paradis-Maindive S. (2000). p. 28-29.

¹⁰ De Witte C. et al. (2009). p. 50.

sociales, économiques et environnementales;»

- « *Aménagement des paysages comprend les actions présentant un caractère prospectif particulièrement affirmé visant la mise en valeur, les restaurations ou la création de paysages.* »

Dans certains cas, on va aborder le paysage à travers sa dimension patrimoniale et ainsi induire différentes actions en sa faveur comme la conservation et le maintien de ses caractéristiques. En complément ou indépendamment (selon les cas et les valeurs des paysages concernés), des modes de gestion vont être mis en place dans une vision prospective, pour enrichir la qualité des paysages, en mettant en avant la notion de développement durable, mais surtout en prenant compte des évolutions futures.

Lorsque l'on parle de patrimoine, la notion de conservation y est souvent liée (cf. Convention européenne du paysage). Pourtant, l'objectif premier de la patrimonialisation réside dans l'acte de transmettre et non pas de conserver¹¹ : « *le projet [...] de conserver des sites, de préserver leur authenticité pour des générations futures est réellement ambigu face à un objet qui se transforme en permanence et dont les valeurs culturelles fluctuent selon les époques* ». ¹² Ainsi, tout ne peut pas être protégé, des caractéristiques paysagères alentour peuvent évoluer et se transformer sans pour autant impacter l'ensemble. ¹³

Par « politique du paysage » (protection, gestion et aménagement), on parle donc de stratégies. Celles-ci peuvent intervenir à différents niveaux tant le paysage peut être pris au sens large : patrimoine, environnement, paysage global, etc. Ainsi, il existe toute une liste d'outils, élaborés à différentes échelles, pour la valorisation, la protection, la gestion, la sensibilisation des paysages de manière directe ou indirecte.

Une reconnaissance indirecte du paysage peut être développée à travers différents outils. Imaginons un paysage donné dont l'identité est caractérisée par des boisements répartis sur le territoire (perceptible sur la ligne d'horizon par exemple). S'il n'y a pas de protection de ces boisements par Natura 2000 (ou d'autres outils réglementaires tels que le Plan de Secteur), alors une modification de l'occupation du sol devient plus aisée et possible. Tandis que, lorsqu'un périmètre Natura 2000 protège un milieu pour sa faune ou sa flore, cela œuvre de manière indirecte pour la préservation de l'identité dudit paysage.

Il est également important de souligner, en considérant la voie romaine et les paysages traversés, que la notion de paysage n'est pas identifiée et traitée de la même manière partout. Il est possible de voir des différences, particulièrement entre les pays francophones (France et Belgique) et les Pays-Bas et l'Allemagne.

« En français, le "paysage" est généralement considéré comme une perception, donc une identification esthétique, patrimoniale et symbolique, tandis que les aspects du caractère concret et figuratif sont plutôt représentés par le mot "campagne". En revanche, les termes "landschap" et "landschaft", en néerlandais et en allemand, comprennent l'ensemble de ces perspectives, mais aussi une conception de marquage des différences identitaires [...]. » ¹⁴

Ces différences dans la notion de paysage vont être observées à travers l'application des outils territoriaux. Par exemple, en Wallonie, il existe l'inventaire de l'asbl ADESA (Action et Défense de l'Environnement de la Vallée de la Senne et ses Affluents) dont les résultats se traduisent par la mise en évidence de périmètres d'intérêt paysager et de points et lignes de vue. Cet outil n'associe pas directement le paysage à la notion de biodiversité. Tandis qu'en Allemagne et aux Pays-Bas, des outils développés sur des zones bien plus étendues abordent la notion de paysage directement associée à la préservation et valorisation de la biodiversité. ¹⁵

11 Fortunet F. (2003). Citée par Dubois C., et al. (2006). p. 34.

12 Cauquelin A. (1999). Citée par Dubois C., et al. (2006). p. 34.

13 Dewarrat J.-P. et al. (2003).

14 Drielandenpark, et al. (2019). p. 11

15 *ibid.* p. 12

Afin d'illustrer les propos ci-dessus, voici une liste non exhaustive d'outils permettant de valoriser les paysages, directement ou non.

En Europe

La **Convention Européenne du Paysage**¹⁶ : Elle propose une définition de « paysage » et contribue à en clarifier ses implications. Cette convention met en avant l'utilité du paysage d'un point de vue social (cadre de vie, identité, bien-être, etc.) et pose un point d'honneur sur l'importance de traiter des paysages au sens large, en considérant particulièrement les paysages ordinaires. Elle encourage l'intégration du paysage dans les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme et dans les politiques culturelle, environnementale, agricole, sociale et économique, ainsi que dans les autres politiques pouvant avoir un effet direct ou indirect sur le paysage.

Le **Patrimoine culturel mondial de l'UNESCO**¹⁷ : correspond à un ensemble de biens culturels et naturels présentant un intérêt exceptionnel pour l'héritage commun. Il est le fruit du traité international « Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel » adopté par l'UNESCO en 1972, actualisé chaque année.

« Le patrimoine est l'héritage du passé dont nous profitons aujourd'hui et que nous transmettons aux générations à venir. Nos patrimoines culturel et naturel sont deux sources irremplaçables de vie et d'inspiration. » (Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, Paris, 1972)

L'objectif principal consiste en la reconnaissance et la protection des sites considérés comme exceptionnels. Afin de définir la valeur exceptionnelle d'un bien, 11 critères ont été instaurés. Sur les 11 critères, 4 intègrent le paysage dans la réflexion (critères II, IV, IX et X).¹⁸

L'**Itinéraire Culturel du Conseil de l'Europe**¹⁹ : désigne des parcours ou des ensembles culturels importants contribuant à la valorisation de l'histoire, du patrimoine commun. Les Itinéraires culturels se doivent de répondre aux valeurs fondamentales représentatives du Conseil de l'Europe : la démocratie, les droits de l'Homme et les échanges entre les cultures. Un Itinéraire est présenté pour donner suite à une décision commune des associations, des offices de tourisme, des collectivités territoriales, etc. : il s'agit de sites associés autour d'une thématique avec pour objectif la promotion touristique. Ainsi, lorsque l'on parle d'Itinéraire, il ne s'agit pas nécessairement d'un chemin physique à parcourir.

Il existe plusieurs exemples connus d'Itinéraires culturels touchant les voies romaines : les Chemins de Saint-Jacques de Compostelle, la Transromanica, les Itinéraires romains du patrimoine européen, la *via Regia* route médiévale, etc.

Le **Réseau Natura 2000**²⁰ : réseau européen d'aires protégées connectant des sites de reproduction et de repos pour les espèces rares et menacées, et certains types d'habitats naturels rares. L'objectif de cette protection est d'assurer de manière pérenne la survie des espèces et des habitats rares et menacés.

Le **Parc national**²¹ : portion de territoire dans laquelle faune, flore et milieux naturels sont protégés des activités humaines à travers un mode de gestion adapté à l'échelle du parc et localement selon les milieux. Contrairement aux parcs naturels (également un outil de valorisation du paysage), l'aspect récréatif doit y être pris en considération. Ils sont souvent considérés comme patrimoine naturel d'une région ou pays.

16 Conseil de l'Europe. (2000).

17 UNESCO. (s.d.). *World heritage*.

18 UNESCO. (s.d.). *The Criteria for Selection*.

19 Conseil de l'Europe. (s.d.). *Programme des Itinéraires culturels du Conseil de l'Europe*.

20 Commission Européenne. (s.d.).

21 SPW. (s.d.). *Parcs nationaux*.

Dans les pays traversés par la voie Boulogne-sur-Mer - Cologne

En France, on peut citer des outils juridiques tels que Loi paysage de 1993 (loi visant à protéger et mettre en valeur les paysages qu'ils soient naturels, urbains, ruraux, banals ou exceptionnels, bien qu'elle ne donne pas de définition précise du paysage), la loi d'aménagement et d'urbanisme, des outils de contrôle des projets comme les Sites classés et inscrits, les périmètres aux abords des monuments historiques, classés ou inscrits, des outils de maîtrise foncière et programmation ou planification tels que le Plan Local d'Urbanisation, les Parcs naturels régionaux.

En Belgique, on peut citer des outils d'aménagement du territoire tels que Plan de Secteur wallon et *Gewestplan* flamand, Guide Régional d'Urbanisme wallon, Schéma de Développement Territorial wallon et le *Beleidsplan Ruimte Vlaanderen* [Plan de Politique Spatiale flamand], Code du Développement Territorial wallon, des outils de protection du patrimoine comme Sites classés et inscrits, Monuments historiques classés ou inscrits, des outils de valorisation ou protection de la biodiversité tels que Loi de 1973 sur la conservation de la nature, Sites de Grand Intérêt Biologique wallon et des outils paysagers comme l'Inventaire ADESA (périmètres d'intérêt paysager, point et ligne de vue remarquable) ou *Beschermde cultuurhistorische landschappen* (Paysage culturel et historique protégé en Flandre).

Aux Pays-Bas, on peut citer un outil de protection du paysage comme le *Beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg* (périmètre de protection du Paysage National du Limbourg méridional), des outils de valorisation de la biodiversité tels que les *Nationale Parken* (Parcs Nationaux), *Natuurnetwerk Nederland* (réseau naturel néerlandais), *Goudgroene natuurzone*, *zilvergroene natuurzone*, *bronsgroene landschapszone* (Zone naturelle or, argent et bronze).

En Allemagne, on peut citer des outils de valorisation et protection de la biodiversité allant intégrer la notion de paysage comme *Naturschutzgebiete* (Zones de Protection de la Nature), *Schutzgebiete in Nordrhein-Westfalen* (Espaces Protégés en Rhénanie-du-Nord-Westphalie), *Landschaftsschutzgebiete* (Zones de Protection du Paysage) ou *Biotopkataster* (Cadastre des biotopes).

III. Les voies romaines

A. Dans l'Empire



Figure 1. Voies romaines dans l'Empire romain vers 117 ap. J-C. [Source : auteur inconnu, Wikipédia]

« En tant que premier grand État paneuropéen, l'Empire romain a été la première société à rencontrer le besoin de concevoir et de construire des routes dans tout son empire, créant un réseau de plus de 300 000 kilomètres de routes. Cet immense réseau s'est ramifié dans toutes les directions, reliant sa capitale, Rome, au reste de ses territoires, des grandes villes aux petites villes et villages. » (Inter-romanum, s.d.)

1. Appellations

L'appellation « voie romaine » est générique et désigne l'ensemble des voies qui parcourent l'Empire. Cependant, chaque voie romaine est unique et détient des caractéristiques et des objectifs qui ne seront pas nécessairement les mêmes pour toutes. Les appellations des voies de leur nom latin d'origine donnent des indications sur le contexte politique, économique et social, mais aussi leurs caractéristiques générales (revêtement, largeur, localisation en ville ou en campagne) à travers lesquelles la voie va être désignée.

Les appellations des voies peuvent également avoir un lien avec leur hiérarchie. Il existait les voies publiques aux frais de l'état portant souvent le nom de ceux qui les ont tracées, les voies vicinales traversant les campagnes et reliant les grandes routes (les voiries étaient entretenues par les propriétaires) et les chemins privés traversant des domaines particuliers. Les voies correspondaient souvent à des limites, ce qui peut encore être le cas aujourd'hui.²²

« Je considère la voie comme un ouvrage essentiellement public puisqu'elle est aménagée non seulement à l'intention des citoyens, mais aussi pour la commodité des étrangers. » (Alberti L. B. « De re aedificatoria » p. 377)²³

La dénomination en *via* (voie principale) est ce qui nous intéresse le plus dans ce cas. Le nom commun est alors suivi d'adjectifs donnant des indications diverses afin de préciser davantage l'objet de la voie : un mythe, un culte, l'objet des trafics, la destination, les constructeurs, les empereurs, etc. Par exemple, on peut citer la *via Appia* pour son constructeur Appius Claudius, la *via Antonina* pour l'empereur Antonin, etc.²⁴ Il est à noter qu'une voie peut avoir plusieurs appellations en fonction des sources comme la voie romaine Boulogne-sur-Mer/Cologne connue sous divers noms :

- *via Agrippinensis* en l'honneur de son constructeur Agrippa (Merckx B., 2007);
- Chaussée de Bruneault au Moyen Âge, en l'honneur de la reine d'Austrasie (Malengreaux B., 2006);
- *via Belgica*²⁵, appellation récente désignant la route à travers la Belgique.

2. Mentions et sources

Les voies romaines ont longtemps été étudiées depuis leur création jusqu'à aujourd'hui. Elles figurent dans diverses sources littéraires, épigraphiques ou bien trouver lors de fouilles, donnant de riches informations pour mieux les comprendre et les cerner. On va également les retrouver dans des textes littéraires, sous leurs différentes appellations, traitant de leur construction, leur gestion, des ouvrages d'art, du parcours, mais aussi de récits de voyage, de poésies, complétés de quelques iconographies permettant de rendre compte des représentations de la route et de son équipement.

22 Chevallier R. (1997). *Les Voies Romaines*. p 34.

23 Cité par Alonzo E. (2018). *L'Architecture de la voie. Histoire et théories*. p 39

24 Chevallier R. (1997). *Les Voies Romaines*. p 34.

25 Wikipédia. (2022). *via Belgica*. Nom inventé par De Grooth M. en 1999 dans le cadre du projet NWMA Interreg IIc

Les itinéraires routiers ont également toute leur importance avec en particulier la *Table de Peutinger* (figure 2). Il s'agit du document le plus complet et représentatif de la carte routière des voies romaines, copie médiévale du XIII^e siècle. Ce document permettait d'indiquer les itinéraires les plus directs, les principaux embranchements, les distances, les commodités pour les voyageurs par l'utilisation de pictogrammes (stations, auberges, thermes, etc.) (Alonzo E., 2018). De prime abord, elle révèle une déformation de la géographie et des voies indépendantes les unes des autres, car l'objet principal était d'informer et non pas de représenter la réalité. Cette carte peut être mise en parallèle aux diagrammes modernes comme la carte des réseaux RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) ou ceux de la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français).²⁶ D'autres itinéraires peuvent être évoqués comme l'*Itinéraire d'Antonin* qui énumère les routes de tout l'Empire avec les distances, les étapes journalières, d'ouest en est par grandes régions, ou les *Itinéraires de la Terre Sainte* qui étaient utilisés comme un guide de relais pour un voyage prédéfini, et bien d'autres ouvrages (Alonzo E., 2018).



Figure 2. Extrait de la Table de Peutinger. [Source : Kinrad Miller, 1887]

Les milliaires, ou bornes, étaient utilisés pour jalonner les voies. Milliaire pour 1000 pas romains, soit environ 1478,50 mètres²⁷, ces piliers étaient donc implantés tous les 1,5 km, avant tout au niveau des nœuds du réseau (Alonzo E., 2018). Sur ces bornes, plusieurs types d'inscriptions pouvaient y être lus : la distance entre le point où elles sont implantées et le lieu de départ ou d'arrivée, le forum, une porte, etc. Beaucoup de ces ouvrages ont été retrouvés lors de fouilles, vestiges faisant partie du paysage routier antique.

Diverses sources médiévales et contemporaines ont également permis d'éclaircir les mystères des voies romaines. On peut évoquer les saints et les chemins de pèlerinage à travers lesquels les voies romaines ont perduré dans le temps, comme le Chemin de Saint-Jacques de Compostelle. Divers guides de voyages sont rédigés comme *La Guide des chemins de France* de Charles Estienne dont les sources de rédaction sont similaires aux écrits des géographes antiques ; elle informe des villes traversées, postes, passages obligés, indications d'ordre politique, économique, touristique, historique, etc. Ces guides vont permettre de donner des indications plus ou moins claires et évidentes des paysages traversés ou du moins de leurs caractéristiques. Les cartes anciennes vont permettre d'alimenter les études sur les voies, mais aussi de constater l'existence du tracé, les noms de lieux allant fournir divers indices (ancien point relais, tour de garde, temple, etc.).²⁸

3. Caractéristiques

Sur base des sources précédemment évoquées, il a été possible d'en déduire une multitude de paramètres venant affirmer qu'un axe fait bien partie de ce réseau de voies antiques. Les principales caractéristiques qui permettent de les reconnaître sont les suivantes²⁹ :

26 Chevallier R. (1997). p. 54

27 *ibid.* p. 61.

28 Chevallier R. (1997). pp. 82-87.

29 *ibid.* pp 107-118.

- Le tracé : la rectitude des voies romaines permettait aux voyageurs d'avoir un champ de vision ouvert et étendu sur de longues distances. Les voies n'ont pas été tracées et pensées en une seule ligne, mais plutôt sous la forme d'une succession de segments de droite qui se corrigent et se rattrapent sans cesse.
- La topographie : les voies évitaient les zones humides, car elles impliquaient trop d'effort à la construction, à l'entretien et en matière de coûts à mobiliser. Les franchissements de lignes d'eau et les vallées profondes étaient également esquivés pour favoriser les têtes de vallée, tangente aux méandres, en ligne de crête militaire, orientée sud pour une plus grande protection au vent. Il s'agit de voir sans être vu et de rester sur une altitude constante. On évite donc les sites en hauteur et les forêts propices aux embuscades.
- La structure : les voies étaient établies sur des assises robustes (figure 3). Les travaux de mise en œuvre impliquaient généralement un déblai sur une certaine profondeur pour remblayer avec divers matériaux disponibles en plusieurs couches : sable, pierre, caillou, puis dallage dans certains cas. La voie est bombée pour permettre l'écoulement des eaux. Le choix du terrain est alors porté sur sa solidité, une mise en œuvre demandant peu d'effort et de coût et la disponibilité en matériaux locaux.

«L'architecture de la voie peut ainsi s'étudier par son tracé au sol, ses profils transversaux et longitudinaux, sa matérialité ainsi que par la façon dont elle s'inscrit dans le site et le donne à voir.» (Alonzo E., 2018)

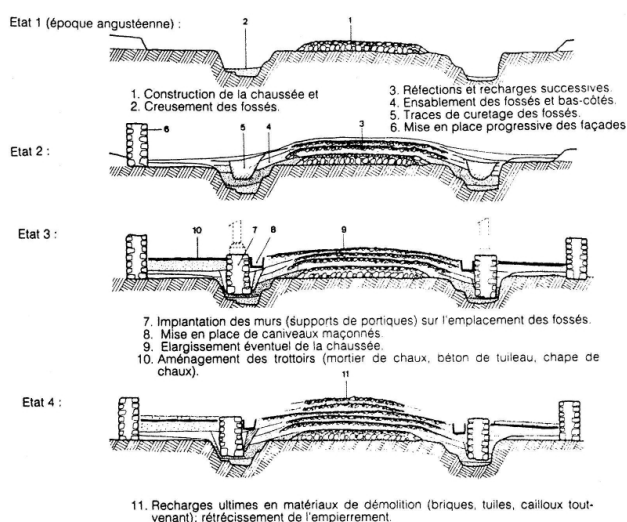


Figure 3. Coupe de la rue urbaine à Limoge, d'après CAG 87 tiré du livre de Chevallier R. (1997). *Les Voies Romaines*.

considérations climatiques, impératifs circulatoires, partition fonctionnelle de la chaussée, son pavement ou l'aménagement de trottoirs. Autant de caractéristiques pertinentes à analyser et répertorier aujourd'hui.

Divers ouvrages d'art illustraient la qualité et la prouesse des ingénieurs antiques. Ces ouvrages étaient réalisés dans le cas de franchissement de cours d'eau avec la construction de ponts (largement étudiés par les historiens, géographes, poètes, etc.) caractérisés par leurs différents styles architecturaux, leur mise en œuvre, les contraintes, etc. On les retrouvait surtout dans les villes. Afin de garder un niveau constant de la voie, il fallait également réaliser des tranchées ou des remblais lorsque le relief était négatif. Il était également possible de traverser des tunnels et des grottes.

Les caractéristiques des voies romaines se traduisent également les rôles et fonctions qu'elles remplissent. Elles avaient avant tout un rôle militaire pour étendre les conquêtes de l'Empire : les voies représentaient l'efficacité et la rapidité des communications avec le centre du pouvoir. Leur rôle était aussi lié à la colonisation et romanisation qui permettent notamment le développement de l'habitat, des nœuds

Au-delà de ces caractéristiques assez générales, des éléments plus spécifiques sont mentionnés par les historiens tels que : la présence d'ornières sur la voie pour le passage des charriages, des largeurs de voie différentes en fonction du lieu et de la catégorie (voie publique, voie privée, etc.), l'aménagement de bordures pour les trottoirs ou pistes de sables pour les cavaliers ou troupeaux, ou le creusement de fossés latéraux de part et d'autre de la voie à une distance de 20 mètres pour assurer une protection contre les dangers de la route (figure 3).

Eric Alonzo (2018), cite Palladio Andrea (architecte du XVI^e siècle), qui liste une série de thèmes : hiérarchisation des voies, distinction ville/campagne, alignement ornemental bâti ou planté,

routiers, des ports fluviaux, des nouveaux centres, la délimitation et la cadastration des terres. Enfin, leur rôle était économique avec les échanges spécifiques (sel, ambre, huile, épices), rendus possibles grâce à l'existence des voies. Il est à noter qu'il existait des voies pré-romaines comme les Routes du Bronze (Âge du Bronze, 2700 à 900 av. J.-C.) dans la Gaule pré-romaine, qui permettaient à l'époque divers échanges et déplacements.³⁰

4. Paysage

«Au-delà de son admiration pour la politique routière [...], Plutarque présente la voie comme une construction savante, inscrite dans le paysage, un ouvrage noble conçu à des fins esthétiques autant qu'utilitaires.» (Alonzo E., 2018)



Figure 4. Perspective d'une route antique suburbaine avec ses principaux attributs : marchepieds, bornes, tombeaux, relais, etc. [Source : Berger N. (1728). *Histoire des grands chemins...*]

La perception paysagère de la voie (figure 4) n'est pas statique (même s'il y a de beaux points de vue), mais directement liée au temps de déplacement. Plus le trajet est long, plus on a l'impression que l'espace est grand. Un tracé sinueux participe autant aux usages et à la facilité de réalisation (contrainte physique du terrain), qu'à la beauté spécifique qui peut en résulter³¹ : « celle produite par la perception du piéton en mouvement dans un espace urbain envisagé alors comme paysage »³².

Les caractéristiques paysagères des voies romaines se retrouvent à travers différentes sources : divers textes anciens narrant des voyages de Michel de Montaigne (philosophe) ou Pline le Jeune (écrivain, politicien) et bien d'autres donnent des indices plus ou moins évidents sur les voies romaines, leur structure et leur paysage.³³ Elles se traduisent à travers différents aménagements³⁴ :

- Des aménagements divers prouvant l'habileté des ingénieurs de l'Empire romain : carrefour, trottoir, piste, pont, viaduc, mur de soutènement, arc honorifique, etc. ;

30 Chevallier R. (1997). pp. 25-26.

31 Alonzo E. (2018). p. 46.

32 Alonzo E. (2018). Alberti L. B. aurait été inspiré par la description que donne Pline le Jeune de sa ville toscane, se présentant sous la forme d'une visite, alors qu'il s'agit en réalité d'une succession de tableaux.

33 Chevallier R. (1997). pp. 45-46, 91-96.

34 *ibid.* p. 127 et 152. pp. 292-298.

- Des sanctuaires aux croisements, gués et cols, pour protéger les voyageurs ;
- Des tombeaux que l'on retrouve à la sortie des villes, dans les campagnes, le long des routes : nécropoles, mausolées, *tumuli* ;
- Les lignes d'eau et les voies romaines sont souvent conjuguées. Il est possible de relever les traces d'aqueducs longeant la voie, sur les terres publiques et les zones constructibles, finissant par se croiser et faire des arches de l'aqueduc les portes d'entrée de la ville ;
- Les types d'habitats : grandes villes résidentielles, fermes, habitats groupés de composés de stations, auberges, postes de péage, villas, carrières, etc. ;
- L'environnement végétal des voies romaines est assez peu diversifié. L'objectif étant d'éviter les endroits boisés, les voies vont davantage longer les massifs sans y pénétrer. Cependant, elles sont souvent bordées de bosquets générant des coins d'ombre voire des Bois sacrés (*luci*) ou bordées d'arbres. Les Romains n'étaient pas insensibles au charme du paysage (Alonzo E., 2018).

C'est en considérant l'ensemble de ces éléments que l'on parvient à mieux cerner ce qu'était le paysage des voies romaines à l'origine.

Dans les autres situations, la beauté d'une voie peut se satisfaire de plus de rusticité : « Il suffira même à la voie, en guise d'embellissement, de n'être ni accidentée, ni abrupte, ni misérable, mais d'apparaître, pour ainsi dire, vagabonde, unie et complètement dégagée. » (Alberti L. B. « De re aedificatoria »)³⁵

Conjuguer paysage et voies romaines nous mène à évoquer la notion d'*archéologie du paysage* : « la voie ne doit pas être considérée seulement comme un fil conducteur, mais doit être située dans un large contexte, d'autant qu'on a souvent affaire à un faisceau d'itinéraires. »³⁶ Cette notion abordée par R. Chevallier (1997) fait référence à la définition scientifique du paysage énoncée par G. Bertrand (1968) : « ce n'est pas la seule addition d'éléments géographiques disparates. C'est sur une certaine portion d'espace, le résultat de la combinaison dynamique, donc instable, d'éléments physiques, biologiques et anthropiques qui, en réagissant dialectiquement les uns sur les autres, font du paysage un ensemble unique et indissociable en perpétuelle évolution. Il ne s'agit pas seulement du paysage naturel, mais du paysage total intégrant toutes les séquelles de l'action anthropique. »

Les paysages naturels sont différents des paysages anthropiques plus ou moins artificialisés. L'objectif de l'archéologie du paysage consiste à reconstituer ce qui a disparu, ce qui est fossile, en se posant la question suivante : comment lire dans un état de paysage actuel cette dimension historique ? Il est nécessaire de passer de la considération de l'objet à celle du site. Il faut alors chercher derrière les apparences du paysage, les réalités qui leur correspondent grâce à des critères d'interprétation en retrouvant les structures fonctionnelles, les lignes de force et les nœuds du paysage.³⁷

« Apparaît ainsi l'idée que la beauté d'une voie peut également résider dans ce qu'elle donne à voir intentionnellement du site. » (Alonzo E., 2018)

Pour parvenir à la lecture d'un paysage disparu, il est nécessaire de s'intéresser aux raisons de sa disparition. La destruction du paysage historique est due à différents facteurs tels que l'utilisation des engins mécaniques, la volonté de puissance, le remembrement, l'urbanisation, l'industrialisation et le tourisme.³⁸

35 Cité par Alonzo E. (2018). p. 45

36 Chevallier R. (1997). p. 292.

37 *ibid.* pp. 297-298.

38 *ibid.* p. 298.

5. Transformations des voies romaines

En ce qui concerne les transformations des voies romaines, plusieurs facteurs entrent en jeu. En premier lieu, on peut évoquer des conditions naturelles : les invasions marines, inondations et tremblement de terre, l'enfrichement de la voie suite à la déprise humaine et une nature de sols peu favorable (marécages ou ravinements). En second lieu, on peut parler des conditions liées à l'homme : les guerres, la conjoncture économique (les voies sont construites dans un but de stratégie et d'économie donc si le besoin disparaît alors la voie romaine aussi).³⁹

Finalement, par ces différents facteurs, les voies romaines se voient transformées et peuvent apparaître sous différentes formes comme celles d'un ruisseau après avoir été dégradées, d'une allée de ferme, d'une ligne de chemin de fer (*via Appia*, de Rome aux Pouilles) et même d'un chemin de pèlerinage comme le Chemin de Saint-Jacques de Compostelle pour les grandes voies plus ou moins entretenues. Elles peuvent également se transformer en un souvenir abstrait dans une clôture, une haie, une limite de propriété ou bien une frontière administrative. Au-delà des voies en elles-mêmes, ce sont les données archéologiques qui rendent compte des constructions le long de la voie : *vici*, abbayes, prieurés, hôpitaux, croix se positionnant à l'emplacement d'une ancienne borne, chapelle localisée à l'emplacement d'un ancien temple, etc.⁴⁰

Les voies romaines représentent un aspect du patrimoine européen : toutes les recherches de terrains font apparaître les métamorphoses des voies anciennes, en rapport avec la destruction du paysage. Elles ont de grands potentiels de transformations pour assurer leur pérennité, en tant que voies fléchées, sentiers de promenades, randonnées équestres, ligne de développement de tourisme culturel, guides des voies antiques.⁴¹

« Plus d'un millénaire après leur abandon, ce sont toujours et encore les routes et rues romaines qui inspirent et informent les théories architecturales sur les voies. »

(Alonzo E., 2018)

B. Voie romaine Boulogne-sur-Mer/Cologne



Figure 5. Les voies romaines principales de la Gaule du Nord avec le tracé de la via Belgica en rouge. [Source : Corbiau M-H., 2012]

39 *ibid.* pp. 304-305.

40 *ibid.* pp. 302-303.

41 *ibid.* p. 313.

1. Généralités

Afin d'aborder la voie romaine Boulogne-sur-Mer - Cologne (figure 5), il est nécessaire de commencer par l'origine de sa création. Pour ce faire, on parle de deux grands axes venus du Sud et plus précisément de Lyon, capitale des Gaules, se dirigeant vers deux points stratégiques (Merckx B., 2007) : 1. Boulogne-sur-Mer avec son port maritime vers l'Angleterre; 2. Cologne à la frontière des royaumes germaniques.

Après la conquête romaine (1^{er} siècle av. J.-C.), un réseau de chaussée est créé pour assurer la maîtrise de la Gaule. Un troisième axe stratégique reliant Boulogne-sur-Mer à Cologne, faisant la liaison entre la mer et le Rhin et passant par Boulogne-sur-Mer, Thérouanne, Arras, Cambrai, Bavay, Tongeren, Maastricht, Heerlen, Jülich et Cologne, est alors créé par le Général romain Agrippa. Il devient un vaste couloir culturel traversant cinq grandes régions que sont le Nord-Pas-de-Calais (FR), la Wallonie et la Flandre (BE), le Limbourg néerlandais (NL) et la Rhénanie-du-Nord-Westphalie (DE) (Merckx B., 2007). La création de cet axe a permis de nombreux développements sur le plan social, économique et stratégique. On parle surtout du développement de la civilisation, de la création d'agglomérations sur son parcours, la croissance des domaines agricoles, le développement d'un réseau de fortins défensifs issus du Bas-Empire (III^e – V^e siècles). Cette voie romaine était définie comme support de l'industrie et du commerce notamment à travers la diffusion des productions des *villas rusticae* (Merckx B., 2007).

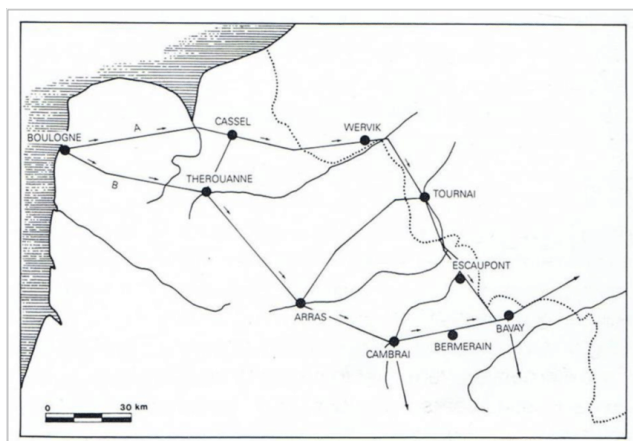


Figure 6. Cartographie des deux itinéraires possibles pour la voie Boulogne/Cologne sur base de la Table de Peutinger. [Source : Stuart et De Grooth, 1987]

Au vu de la littérature, il existe 2 tracés différents pour la voie Boulogne-sur-Mer - Cologne (figure 6) :

1. Boulogne, Thérouanne, Cassel, Tournai, Bavay, Tongeren, etc. (le tracé plus au nord);
2. Boulogne, Thérouanne, Arras, Cambrai, Bavay, Tongeren, etc. (le tracé plus au sud).

Ce travail se consacre à l'étude du deuxième tracé, car il est le plus évoqué dans la littérature et donc le plus évident. Dans l'ouvrage de M-H Corbiau (2012), ce tracé est repris de manière précise (sur base de zooms) sur les cartes IGN et vues aériennes, permettant plus facilement de cibler les villes traversées et d'étudier les routes et chemins actuels.

Au sein de la littérature et des cartes anciennes, différentes appellations de la voie romaine Boulogne-sur-Mer - Cologne font surface. Elle est appelée :

- *via Belgica*, appellation récente (1999);
- Chaussée de Brunehaut : à l'époque mérovingienne, Brunehaut qui est la reine d'Austrasie (534-613) est connue pour avoir remis certaines chaussées en état. C'est au X^e siècle que l'on finit par les appeler les Chaussées de Brunehaut en sa mémoire (Malengreaux B, 2006) ;
- *via Agrippinensis*, en l'honneur de son constructeur, Agrippa (Merckx B., 2007).

D'un point de vue général, les voies romaines localisées dans le nord de la France et en Belgique, peuvent présenter de grandes caractéristiques communes (les voies romaines dans le nord de la France forment un réseau dense d'origine gallois).⁴² En Belgique, aucune ne touche un habitat préromain, tous les chefs-lieux de cités sont reliés par des tracés directs au sein des campagnes fertiles. Il est également possible de rencontrer plusieurs stations en Belgique : le Site de Liberchie composé du *vicus* de Bon-Villers et du Hameau

42 Chevallier R. (1997). p. 225

de Bruneault, la Tour de garde du Bas-Empire à Morlanwelz, inscrite dans un réseau de 12 fortifications implantées tous les 16 à 17 km. Dans les Pays-Bas et en Allemagne, peu d'informations sont relatées. Ces caractéristiques générales donnent déjà une idée de quelques composantes identitaires de la *via Belgica*.⁴³

Aujourd'hui, la voie romaine détient toujours son rôle de voie de communication. Elle forge également les limites administratives, en particulier en Belgique, où elle serpente sur le plateau de la Hesbaye suivant la ligne de partage des bassins de la Meuse et de l'Escaut. Les activités économiques et l'urbanisation se réimplantent sur les plateaux, se faisant alors une menace pour la voie et ses paysages (Merckx B., 2007). L'enjeu serait donc de concilier le développement des territoires et la protection de cet héritage représentant un patrimoine transfrontalier non négligeable, mais aussi un souvenir du temps d'autrefois.

2. État de conservation

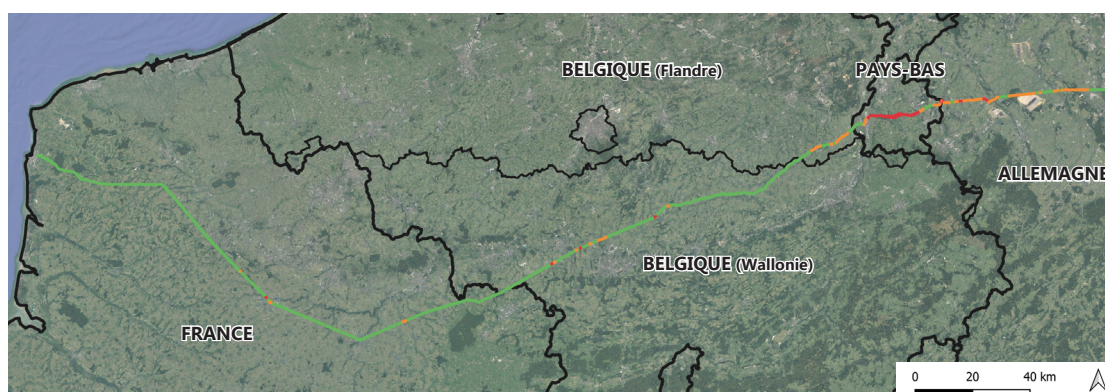


Figure 7. Carte de l'état de conservation de la *via Belgica* avec en vert le tracé existant, en orange le tracé désaffecté et en rouge le tracé présumé. [Source : réalisation personnelle sur base de l'ouvrage de Corbiau M-H., 2018. Fond de plan : Google Satellite]

On peut observer différents tronçons de la voie rendant compte de son état de conservation (figure 7) : elle est encore existante en grande partie. D'autres petits tronçons sont connus, mais désaffectés : grâce aux fouilles et aux recherches archéologiques, le tracé dans ces espaces peut être attesté. Enfin, d'autres tronçons repris comme tracé présumé ont disparu sans réelle confirmation de leur passage en ce lieu. On remarque que les pays où la voie romaine a été la mieux préservée sont la France et la Belgique, surtout en Wallonie. En revanche, les Pays-Bas présentent une voie romaine lacunaire avec des tracés disparus en grande partie. La Flandre et l'Allemagne présentent également de tronçons lacunaires signalés comme tracés désaffectés, mais connus grâce à la richesse archéologique de ces espaces.

3. Des tentatives de protection de la *via Belgica*

Dans un premier temps, il est intéressant de noter que la *via Belgica* n'est protégée par aucun outil. Cependant, il existe divers classements le long et aux abords de la voie comme les *tumuli* et le site archéologique de Liberchie. Du fait de son bon état de conservation, la *via Belgica* et plus particulièrement la section de Bavay à Tongeren, a été inscrite sur la liste indicative patrimoine mondial de l'UNESCO par la Division du Patrimoine de la Région wallonne de Belgique en 2008. La potentielle reconnaissance de cette section en tant que patrimoine mondial suit deux critères principaux (UNESCO, 2008) :

- III. « *apporter un témoignage unique ou du moins exceptionnel sur une tradition culturelle ou sur une civilisation vivante ou disparue* » ;
- IV. « *être un exemple exceptionnel d'un type de bâtiment, d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des étapes significatives de l'histoire humaine* ».

⁴³ *ibid.* p. 229.

La justification pour une reconnaissance mondiale serait son rôle de paysage culturel relique du fait qu'elle témoigne des techniques et des paysages de son époque d'origine, mais également son rôle de paysage vivant dans le sens où elle garde son rôle de voie de communication. Ainsi, les arguments défendant sa viabilité au regard des critères d'authenticité et d'intégrité sont sa fonction de voie de communication, un paysage culturel avec une succession de *tumuli* et de *vici* et sa richesse archéologique (UNESCO, 2008).

« Afin d'assurer la qualité du témoin, une éventuelle inscription sur la liste du patrimoine ne pourra être envisagée qu'en concertation avec les autres pays concernés, à savoir : la France, les Pays-Bas et l'Allemagne. » (UNESCO, 2008)

Cette phrase révèle peut-être la plus grande difficulté à laquelle se confronte la *via Belgica*, en quête d'une reconnaissance. En effet, une reconnaissance mondiale pour cette voie romaine semble compromise, et même impossible. Tout d'abord, préciser un périmètre de protection est trop compliqué pour un si grand axe : les biens repris en tant que patrimoine mondial sont surtout délimités sous forme de « zone » ; dans le cas d'un linéaire de plus de 400 km, la tâche s'avère tout de suite plus complexe. Ensuite, d'autres obstacles interviennent comme les critères d'intégrité et d'authenticité dans le sens où la voie romaine présente des maillons manquants, disparus et l'estimation du tracé de la chaussée est établie de 10 à 50 m près. L'approximation et les manquements ne permettent pas de répondre complètement à ces critères. Enfin, pour être reconnue, la *via Belgica* doit reposer sur un projet complet avec un plan de gestion. Ce dernier est difficile à mettre en place, dû au grand nombre d'acteurs divers concernés par cette voie romaine (différentes autorités à l'échelle des pays, régions, provinces, communes, particuliers, etc.) qui n'ont pas les mêmes priorités ni les mêmes réalités. D'autant que le plan de gestion doit répondre aux exigences de l'UNESCO et être global en prenant en compte les 5 C que sont la crédibilité, la conservation, le développement des capacités, la communication et la communauté. L'objectif de l'UNESCO est de continuer à faire vivre le bien dans la durée. Cependant, cette voie traduit des entités, des besoins et des attentes trop différentes les unes des autres.⁴⁴

Au-delà d'une reconnaissance à l'UNESCO, issue de décisions des grandes autorités comme la région ou l'état, on pourrait imaginer une reconnaissance par la formation d'un Itinéraire Culturel du Conseil de l'Europe. Ce type d'itinéraire est créé suite à une décision prise par des associations, des offices de tourisme, des communes qui s'associent autour d'une thématique principale avec pour objectif la promotion touristique.⁴⁵ Dans ce cadre, la qualité des éléments n'est pas primordiale et les biens ne sont pas couverts d'une protection quelconque.

C. Identité paysagère

Finalement, on pourrait se demander : comment s'inscrit la *via Belgica* dans nos paysages ? Est-elle considérée ou perçue ? Il est intéressant de s'intéresser à la manière d'évoquer la voie romaine dans la littérature actuelle. Au-delà de l'aspect historique et archéologique, quelles composantes paysagères sont mises en évidence ?

1. France

En France, on relève différentes évocations de la voie Romaine dans l'Atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais, à travers une approche générale et culturelle, le sentiment d'appartenance. La *via Belgica* est entre autres à l'origine de la dénomination des intercommunalités : quelques communautés de communes se souviennent de grands moments de l'histoire.⁴⁶

44 Devillers G. & Boxus I. (2022). Propos énoncés lors d'un échange concernant la reconnaissance de la *via Belgica* d'un point de vue patrimonial et son inscription sur la liste indicative.

45 Conseil de l'Europe. (s.d.).

46 DIREN Nord-Pas-de-Calais. (2005).

À travers l'approche considérant les paysages naturels dans l'aire paysagère du Hainaut-Avesnois : « *La lisière nord de la forêt de Mormal montre curieusement un caractère très linéaire appuyé sur le tracé d'une ancienne voie romaine majeure menant vers Bavay.* »⁴⁷

Enfin, à travers l'approche des paysages urbains : « *L'histoire des voies de communication commence avec les voies romaines ! Bien que cette affirmation passe sous silence tous les chemins de terre qui unissaient entre-elles les bourgades gauloises, force est de constater que ces grandes voies rectilignes, au départ de Bavay, de Cassel, de Théroüanne... marquent encore l'esprit et la perception du paysage. Geste politique autant que pratique, les voies romaines préservent aujourd'hui encore un air de conquête ! Réappropriées au Moyen Âge par la reine Brunehaut, ces voies s'attachent alternativement l'une ou l'autre de ces "paternités".* »⁴⁸

2. Belgique

En Belgique et en particulier en Wallonie, les sources littéraires abordant la *via Belgica* sont nombreuses. À travers l'Atlas des paysages de Wallonie traitant des plateaux Brabançons et Hesbignons (De Witte C. et *al.*, 2009), le lien voie romaine et paysage s'envisage sous deux grands angles d'approche. D'une part, la voie romaine est considérée comme un élément du paysage parmi d'autres, qui participe à sa structure. D'autre part, elle est considérée comme un point de vue (une ligne de vue) privilégié sur le paysage qui l'entoure (figure 8). Dans les deux cas, le paysage évolue, et ne peut être figé. La voie romaine traverse également les paysages de la Haine et la Sambre, mais son impact paysager semble beaucoup moins pris en compte dans ce territoire, tout comme la petite section qui traverse la Flandre.



Figure 8. Photographie prise depuis la *via Belgica* avec une vue sur le *tumulus* d'Hottomont. [Source : Pilet A., 2019]

Il faut également tenir compte des perceptions de la population locale par rapport à cet élément patrimonial. Si la partie *Regards* de l'atlas mentionne bien la voie romaine, sa place dans l'ensemble du paysage de Hesbaye doit être repositionnée face à la masse d'autres éléments qui sont signalés et considérés comme importants par les personnes interviewées (personnes dont le regard paysager et patrimonial est averti par leur profession ou leur formation).⁴⁹

« *Le RAVeL, la chaussée romaine et les anciennes lignes de chemin de fer sont des éléments structurants. Ils offrent un accès aux paysages et à la campagne pour les promenades, mais aussi un lien avec le passé de la région.* »⁵⁰

47 *ibid.* p 66.

48 *ibid.* p 86.

49 Quériat S. (2022). Propos énoncés lors d'un échange au sujet de la *via Belgica* en Wallonie.

50 De Witte C. et *al.* (2009). p. 94

RAVeL pour Réseau Autonome de Voies Lentes.

« La chaussée romaine représente de manière unanime un patrimoine historique, une trace du passé à préserver par des interventions volontaires. La chaussée romaine, l'axe allant de Marbais à Liberchies, du point de vue paysager offre de belles vues, avec quelques fermes... »⁵¹

La *via Belgica* est bien ancrée en Wallonie et révèle une grande richesse. Cependant, cette richesse se voit compromise par divers enjeux, dont l'urbanisation inconsidérée en bordure de la voie et la préservation de points de vue. Il est nécessaire d'intégrer cet axe dans les réflexions globales d'aménagement du territoire et de la valoriser voire la protéger d'une manière ou d'une autre.⁵² Ces propos sont également soutenus par l'inventaire de l'asbl ADESA dont les résultats se traduisent par la mise en évidence de périmètres d'intérêt paysager et de points et lignes de vue. Celui-ci énonce notamment que la chaussée est un réel support pour des points de vue et des lignes de vue remarquables. Plusieurs pistes sont proposées comme une révision au plan de secteur des zones urbanisables ou une reconnaissance des études ADESA comme ayant une valeur légale (ADESA, 2005).

3. Pays-Bas et Allemagne

Dans ces deux pays et particulièrement les deux régions traversées que sont le Limbourg néerlandais méridional et la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, on relève très peu de mentions de la voie romaine dans son territoire ou de l'influence de la voie sur les paysages traversés. Cependant, il est tout de même possible de trouver des plateformes en ligne avec des itinéraires de promenades (figure 9) sur la thématique de la voie romaine avec des points étapes dévoilant la richesse de ce patrimoine à travers divers moyens : panneaux informatifs, parcours ludiques, etc.⁵³ Peu d'information trouvée ne signifie pas nécessairement que la *via Belgica* n'est pas considérée, au contraire elle est une composante identitaire pour les locaux : « La route romaine est une sorte de première racine de notre ville [...]. Nous "célébrons" la voie romaine comme une partie de notre identité spécifique en tant que ville ancienne et historique [...]. »⁵⁴

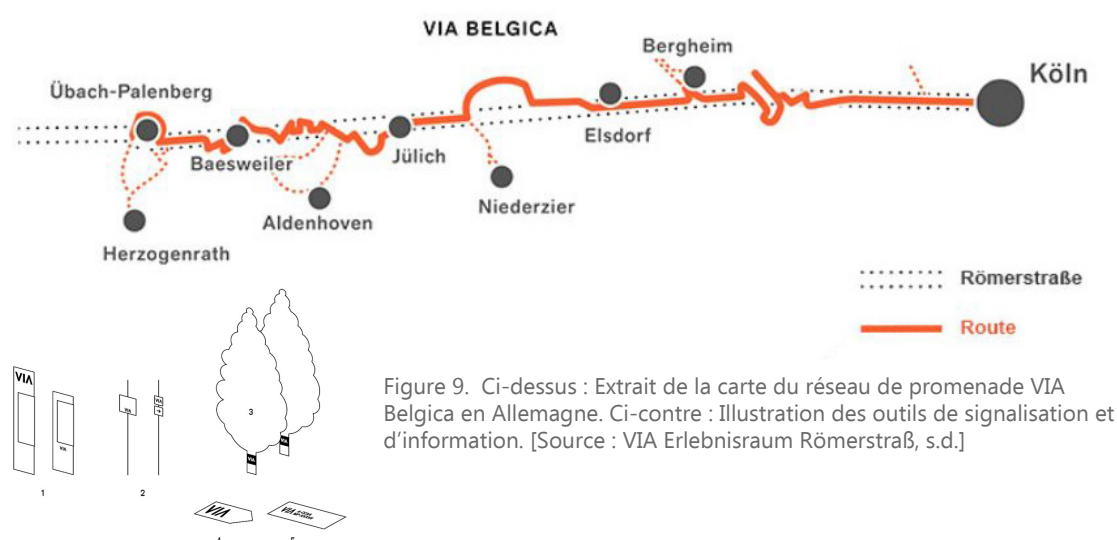


Figure 9. Ci-dessus : Extrait de la carte du réseau de promenade VIA Belgica en Allemagne. Ci-contre : Illustration des outils de signalisation et d'information. [Source : VIA Erlebnisraum Römerstraß, s.d.]

51 *ibid.* p. 106

52 *ibid.* p. 270-271

53 En Allemagne : VIA Erlebnisraum Römerstraß. (2014). *DasProjekt*.
Aux Pays-Bas : VIA Belgica. (s.d.). *Via Belgica Vind jouw weg in Romeins Zuid-Limburg*.

54 Perse M. (2022). Traduction personnelle de l'anglais. Propos énoncés lors d'un échange au sujet de la *via Belgica* dans le territoire de Jülich (DE).

IV. Synthèse

Les voies romaines et la *via Belgica* sont largement abordées dans la littérature, à travers les domaines de l'archéologie, de la géographie, de l'histoire, etc., mais le point de vue paysager et plus particulièrement l'impact des voies romaines dans nos paysages actuels est plus ou moins abordé sans trop de clarté. Ainsi, cet état de l'art nous a permis :

- D'appréhender la construction des voies romaines, leurs caractéristiques et leur métamorphose dans le temps;
- De souligner l'intérêt patrimonial, archéologique et historique des voies romaines, mais aussi l'intérêt peu reconnu du paysage : la considération de la voie et de son environnement;
- De soulever les difficultés liées au traitement et à la gestion d'un patrimoine représenté par un linéaire qui traverse 4 pays différents et impliquant donc tout un panel d'acteurs variés.

Face au peu de considération de la valeur paysagère liée à la voie romaine et peu de lien entre les cinq régions, il est intéressant de se poser les questions suivantes :

- Comment la voie romaine est-elle perçue, gérée, voire protégée au sein des cinq régions traversées ?
- Comment la voie romaine a-t-elle impacté nos paysages, ceux qu'on habite, ceux qu'on traverse ?
- Est-il possible d'envisager une Politique du paysage au départ d'une composante patrimoniale telle que la voie romaine ? Et par quels moyens ?

Dans la partie suivante, une méthodologie d'analyse de cas d'étude dans les différentes régions sera proposée dans le but de révéler les caractéristiques communes, les spécificités de chaque cas, en tentant de dégager des pistes de stratégies afin de valoriser les paysages liés à la voie romaine. La suite du travail va permettre de mettre en éveil les objectifs suivants :

- Étudier les différents cas à travers les aspects historiques et patrimoniaux et surtout les paysages dans lesquels ils s'inscrivent sans se limiter à considérer la voie romaine comme un élément isolé et linéaire;
- S'intéresser aux typologies de paysages traversés et voir dans quelle mesure la voie a influencé l'évolution de ces paysages;
- Analyser le potentiel de la voie comme support de découverte des paysages;
- Évaluer les effets des différents modes de gestion et mesures de protection de la voie sur le paysage.

PARTIE 3 - MÉTHODOLOGIE

L'état de l'art constitue la base du travail et a permis de mettre en exergue les caractéristiques liées aux voies romaines pouvant donner des indices de leur passage dans le paysage et leur potentiel impact. Afin de répondre aux questions posées précédemment, il nous faut comparer un échantillon représentatif avec les caractéristiques de base telles qu'évoquées dans la littérature. La diversité des éléments présents sur chaque site permettra de mettre en évidence des points communs et des distinctions entre chaque cas d'étude, afin de montrer le potentiel de la voie romaine comme support de découverte des paysages. L'objectif final est donc de soulever des stratégies qui pourraient être mises en place dans les différentes régions dans le but de valoriser les paysages traversés (figure 10).

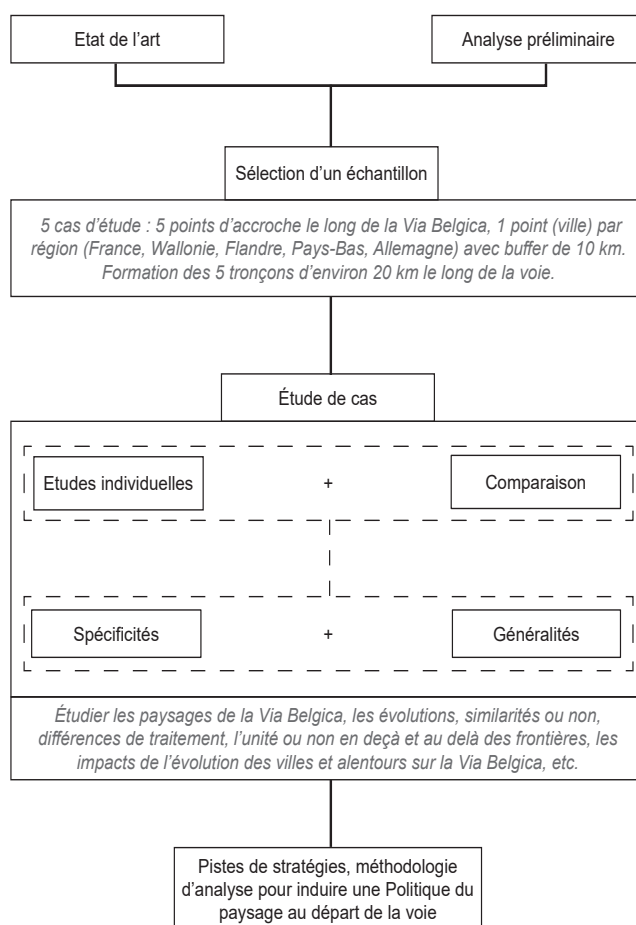


Figure 10. Schéma de la méthodologie. [Source : réalisation personnelle]

I. Critères d'analyse

On peut d'ores et déjà évoquer quelques caractéristiques principales des territoires traversés par la voie romaine, issues de la littérature analysée, que l'on pourrait s'attendre à observer et constater :

- Des tracés rectilignes sur un relief aux pentes régulières;
- Des ouvertures visuelles larges et étendues;
- Une omniprésence de terres dédiées à l'agriculture, l'élevage, les prairies, etc. ;
- Peu de boisements à proximité, voire traversés;
- La possibilité d'observer des vestiges, des signes du passé romain depuis la voie;

- Un évitement des cours d'eau et zones humides;
- Des maillons ayant disparu ou bien étant symbolisés de manière abstraite;
- Autres critères liés à l'analyse cartographique : outils de valorisation du paysage.

De toute évidence, chaque voie romaine est différente en fonction des territoires traversés, des itinéraires, des paramètres géomorphologiques, pédologiques, etc. et ne présente donc pas nécessairement l'ensemble de ces caractéristiques sur l'ensemble de leur tracé. Les territoires ont fortement évolué depuis 2000 ans, mais les voies romaines ont assurément fait leur marque dans ces paysages et laissé de réelles opportunités pour les découvrir.

II. Sélection des tronçons de la voie romaine

Dans le but de répondre aux objectifs posés et de vérifier la cohérence entre les différentes données, descriptions exposées par la littérature et la réalité du terrain, il est nécessaire de sélectionner un échantillon d'étude représentatif des territoires traversés par la *via Belgica*, au sein des 5 régions : Nord-Pas-de-Calais (FR), Wallonie (BE), Flandre (BE), Limbourg méridional néerlandais (NL) et Rhénanie du Nord-Westphalie (DE).

Pour sélectionner cet échantillon et fixer le cadre de mon étude, des points d'accroche, représentés par des villes traversées par la voie, ont été identifiés. Ces points ne sont pas longés ou frôlés de loin, mais bien traversés par la *via Belgica* afin d'étudier le potentiel impact de l'urbanisation sur la voie et les paysages qui l'entourent. Un point d'accroche a été retenu par région (figure 11).

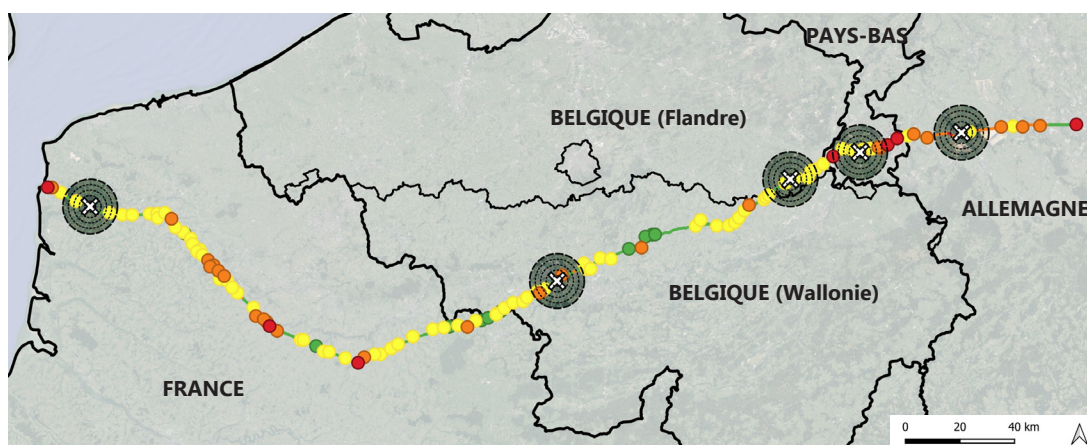


Figure 11. Carte reprenant l'inventaire des potentiels points d'accroche le long de la voie romaine avec en rouge les agglomérations, en orange les villes moyennes, en jaune les villages et en vert les hameaux.
[Source : réalisation personnelle sur base de la carte OpenStreetMap. Fond de plan : Google Satellite]

Pour sélectionner ces points, j'ai préalablement relevé tous les potentiels points d'accroche le long de la *via Belgica*. Ces points sont classés en fonction de leur catégorie : agglomération, ville, village, hameau. Les points sélectionnés sont issus de la catégorie « ville », choisis sur base de :

- Leur passé historique en lien avec la voie romaine;
- Leur taille : surface urbanisée inférieure ou égale à 4 km de diamètre pour pouvoir plus facilement les comparer, étudier leurs impacts, etc. ;
- Leur localisation : relativement éloignées pour obtenir un plus large panel d'éléments tels que des territoires paysagers différents, caractéristiques physiques variées, etc.

Les villes choisies sont donc Desvres (Nord-Pas-de-Calais), Morlanwelz (Wallonie), Tongeren (Flandre), Valkenburg (Limbourg méridional néerlandais) et Jülich (Rhénanie-du-Nord-Westphalie) (figure 12).



Figure 12. Carte reprenant la *via Belgica* (Boulogne sur Mer - Cologne) en rouge et les 5 sites d'étude (cercles blancs). Fond de carte : Google Sattelite. Ajout du tracé de la voie sur base du livre de M-H Corbiau, 2018 et des périmètres d'étude.

Ensuite, chaque point d'accroche se voit attribuer un périmètre d'étude. Pour ce faire, des « tranches » d'étude ont été générées tous les 2 km depuis le centre de la ville, créant ainsi un point d'observation tous les 2 km le long de la voie. Ainsi, le tronçon analysé s'étend sur environ 20 km pour chaque région. Cette distance est à la fois assez importante pour appréhender les paysages traversés et à la fois assez restreinte pour éviter d'empiéter sur les autres tronçons.

Sur base de ces cinq tronçons (France, Belgique [Wallonie et Flandre], Pays-Bas, Allemagne), des études individuelles et comparatives pourront être réalisées sur les paysages traversés, entre les tronçons, en lien avec les descriptions dans la littérature, les modes de gestion, etc.

III. Étude de cas

L'échantillon sélectionné est étudié en plusieurs parties. La première présente la situation générale des 5 tronçons abordés en parallèle. La deuxième partie développe chaque tronçon de voie romaine individuellement avec des précisions sur leur localisation, les caractéristiques liées aux ensembles paysagers dans lesquels ils sont inscrits. Ensuite, une analyse cartographique variée est réalisée, complétée des observations de terrain. Enfin, une série de coupes pour chaque tronçon illustre les caractéristiques principales relevées par les différentes analyses.

A. Contexte

Cette description du contexte des cinq tronçons permet d'établir les bases du contexte légal (Plan de Secteur et équivalents), des formes globales des paysages localisés (relief et réseau hydrographique) et de l'état physique directement lié à la voie romaine (état de conservation et classes de voies de communication).

Les données utilisées sont les suivantes :

Pour le Plan de Secteur et équivalents :

- Plan Local d'Urbanisme intercommunal (Communauté de Communes de Desvres-Samer, 2021)
- Plan de secteur en vigueur (SPW, 2022)
- DSI - Gewestplan (Vlaamse overheid, 2020)

Pour la topographie et le réseau hydrographique :

- EU-DEM v1.1. (Copernicus Programme, 2016). Le relief est représenté par des courbes de niveau tous les 5 m. Le degré de précision est de 25 mètres.
- EU-Hydro - River Network Database. (Copernicus Programme, 2020)

Ces données prises sur le Copernicus Programme permettent d'avoir des données uniformisées pour les cinq régions et ainsi éviter les problèmes de traitement.

Pour l'état physique de la voie :

- OpenStreetMap, couche de données « roads » (OpenStreetMap, 2022). Afin d'étudier les différentes formes que la voie romaine peut prendre actuellement, les données OSM ont été utilisées toujours dans le but d'avoir des données uniformisées. Un tableau reprenant les proportions des classes pour chaque tronçon est réalisé.
- Le tracé de l'État de conservation de la voie romaine est issu du livre de Corbiau M-H (2018), retracé directement sur le logiciel Qgis. L'échelle de précision du tracé du livre équivaut environ à du 1/2 000.

B. Descriptions individuelles

1. Localisation

Les tronçons de la *via Belgica* sont ensuite étudiés individuellement en ciblant leur localisation dans le territoire et en précisant les ensembles paysagers dans lesquels ils s'inscrivent ainsi que les différentes caractéristiques héritées de ces ensembles. Les sources principales utilisées pour ces informations sont les Atlas des paysages pour la France (DIREN du Nord-Pas-de-Calais, 2005) et la Belgique en Wallonie (Castiau E. et al., 2012) et Flandre (De Witte C. et al., 2009). Pour l'Allemagne, les données sont issues de la couche *Landschaftsräume* (Espaces paysagers) depuis le géoportail NRW et pour les Pays-Bas, la page internet Visit Zuid Limburg. En ce qui concerne la localisation, les données utilisées sont Google Satellite (2022) et EU-Hydro - River Network Database. (Copernicus Programme, 2020).

2. Analyse cartographique

a) Cartes historiques

Dans cette partie, les grandes évolutions du territoire et du tracé de la voie romaine sont décrites afin de mettre en évidence les dynamiques du territoire et le résultat final représenté par la situation actuelle. Trois époques principales ont été choisies : le XVIII^e siècle, le XIX^e siècle et la situation actuelle. Afin d'avoir des informations comparables entre les différentes régions, les cartes sélectionnées se rapprochent des époques choisies. Toutes les cartes historiques disponibles ne sont donc pas nécessairement reprises, car elles ne sont pas comprises dans les époques choisies ou alors sont intermédiaires, mais ne présentent pas assez d'éléments distinctifs (figure 13). Les données historiques ne sont pas toujours présentes pour chaque région. Ci-dessous les cartes sélectionnées pour chaque époque.

Pour le XVIII^e siècle :

- Carte de Cassini (1750-1815), France
- Cartes de Ferraris (1770-1778). Wallonie
- Carte du Cabinet des Pays-Bas autrichiens et du Prince-Evêché de Liège (1771). Flandre

Pour le XIX^e siècle :

- État-Major (1820-1866). France
- Carte du dépôt de la guerre (1865-1880). Wallonie
- Atlas der Buurtwegen (1840). Flandre
- Topografische Militaire Kaart (1850). Pays-Bas
- Preußische Kartenaufnahme 1 : 25 000 (1836-1850). Allemagne

Pour la situation actuelle : les cartes IGN.

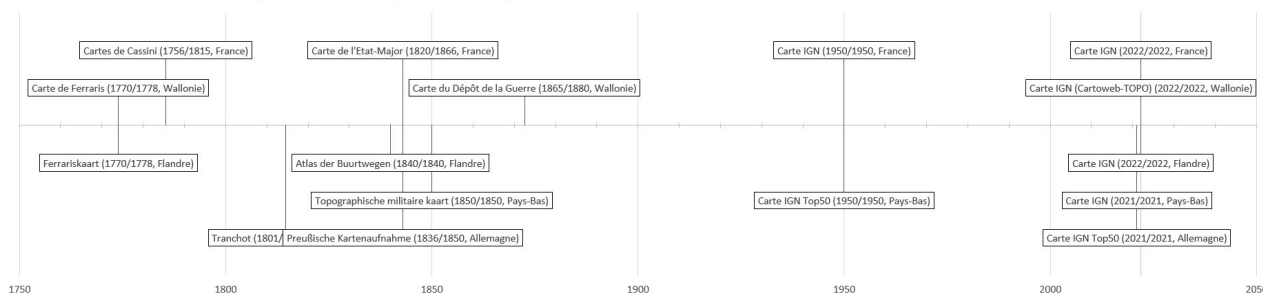


Figure 13. Ligne du temps des cartes historiques par rapport à leur date moyenne pour les cinq régions étudiées. [Source : réalisation personnelles sur base des cartes historiques trouvées sur les géoportails]

b) Situation actuelle détaillée

Dans la continuité de l'analyse historique, la situation actuelle est alors détaillée. Les données étudiées dans cette partie vont permettre d'aborder la dimension paysagère plus en détail et mettre en évidence les caractéristiques principales que l'on pouvait déjà observer ou non dans l'analyse historique, mais également les potentielles contraintes que l'on pourrait retrouver au niveau de la voie romaine. Les données cartographiques utilisées sont principalement :

- Corine Land Cover 2018 (Copernicus Programme, 2022) : l'utilisation de cette donnée pour les 5 cas d'étude permet une nouvelle fois d'avoir des données uniformisées. En plus d'une étude cartographique, une étude de l'occupation du sol à travers un graphique de proportions cumulées pour chaque cas permet de connaître l'occupation du sol moyenne du territoire (diamètre de 20 km) et les tendances générales. Grâce aux différentes tranches (tous les 2 km), il est possible de cerner les tendances plus locales : certains territoires peuvent avoir une urbanisation plus étendue ou plus restreinte.
- Bassin de visibilité depuis la voie romaine : cette cartographie a été réalisée sur base la donnée EU-DEM v1.1. (Copernicus Programme, 2016), correspondant au modèle numérique de surface. Cette donnée reprend donc le relief et les surfaces liées aux bâtiments ou à la végétation. Le traitement de la donnée est réalisé sur le logiciel Qgis par l'outil *Viewshed Analysis*. La sortie de base pour l'analyse du champ de vision est une carte de visibilité, au format raster, qui classe le terrain entourant un point d'observation en visible et non visible (vrai/faux ou 1/0). Quand le résultat émet des surfaces noires, celles-ci ne sont alors perçues par aucun point. Lorsque le résultat émet des surfaces blanches, celles-ci sont perçues par au moins un point d'observation. Pour chaque cas d'étude, ces points ont été implantés tous les dix mètres le long du tracé de la voie romaine avec une hauteur ajoutée de 1,70 m (taille moyenne d'un être humain) avec un rayon de champ de vision de 20 kilomètres. Dans le cas de cette étude, le résultat final pour chaque tronçon a subi un traitement supplémentaire sur Qgis : les surfaces blanches ont été « coupées » pour faire apparaître le fond Google satellite et montrer ce qui est visible. Cela donne un aperçu de l'étendue du territoire perçu depuis le tracé, sur base de sa simple implantation du point de vue de la topographie et rejoint l'idée que la voie peut être support de découverte des paysages.

3. Observations de terrain

Les visites de terrain effectuées en parallèle des analyses cartographiques, en début d'automne 2022, permettent de confirmer ou infirmer les informations récoltées. Elles se traduisent à travers des photographies permettant d'illustrer les caractéristiques des paysages traversés pour la voie romaine, mais également de mettre en avant des points forts comme des points de vue et lignes de vue, remarquables ou non, repris par ADESA dans le cas de la Wallonie et suggérés à travers mon observation personnelle pour les autres régions qui n'ont pas l'outil ADESA.

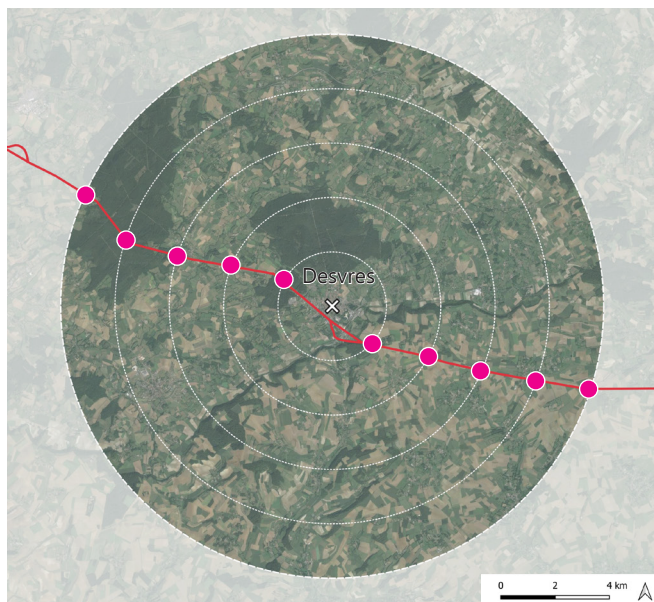


Figure 14. Carte illustrant les points d'observation tous les 2 km (points roses) le long la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 1 : Desvres. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite]

Les photos ont été prises à 360° le long du tracé de la voie romaine tous les 2 km sur 20 km, pour chaque tronçon (figure 14). Ces observations permettent notamment de rendre de l'état de conservation de la voie, le statut (route nationale, rue, sentier, etc.), l'accessibilité, la description des paysages traversés et le rapport à la voie romaine, leur intérêt dans le paysage, etc. Les différentes observations sont traduites dans un texte descriptif avec les caractéristiques générales observées sur les 10 points (tous les 2 km) pour chaque tronçon.

En synthèse des études réalisées et des observations, des coupes illustrent les caractéristiques principales des différents paysages traversés par la voie romaine. Il s'agit de représenter ces paysages tels que perçus. Elles ont été réalisées sur base des cartographies précédemment analysées et des observations de terrain pour

refléter les ambiances générales. Pour chaque tronçon, cinq coupes sont tracées et représentent les différentes typologies de lieux traversés. Les coupes sont réalisées avec le tracé de la voie romaine comme élément central et s'étendent sur 50 mètres de part et d'autre (100 mètres au total) : elles traduisent ainsi le paysage de la voie et de ses abords directs.

C. Synthèse

Sur base des études précédentes, deux listes sont dressées reprenant, d'une part les caractéristiques communes observées au niveau des paysages traversés, mais aussi de la voie romaine même, et d'autre part une liste des spécificités propres à chaque cas d'étude. Ces deux listes distinctes vont permettre de comprendre les dynamiques principales de ces paysages, d'en faire ressortir les composantes clés et d'appréhender le potentiel de la voie romaine comme point de départ à une protection, gestion, valorisation des paysages.

IV. Paysage et valorisation

Cette partie va permettre de révéler, pour chaque cas d'étude, les outils mis en place qui permettraient de cadrer l'évolution des paysages, d'accompagner, valoriser des points d'intérêt. Il s'agit surtout d'une étude cartographique à travers différentes données que l'on peut retrouver dans chaque région liées aux domaines du paysage (ligne et point de vue, périmètre d'intérêt paysager, zone de protection du paysage, etc.), du patrimoine (périmètre d'étude archéologique, bien et site classés, etc.), de l'écologie (Natura 2000, zone de protection des biotopes, parc naturel, parc régional, etc.).

Ne sont prises en compte et mises en évidence, dans les cartes et les textes, que les données des espaces observables, perceptibles depuis la voie romaine. Tous les éléments dissimulés derrière des vallons ou des volumes liés à l'urbanisation ne sont pas exploités. Cette étude permet de mettre en avant les outils disponibles dans les différentes régions et à quel point cela peut impacter de manière positive les paysages traversés et perçus depuis la voie. L'analyse s'étend principalement à l'échelle du territoire pour une meilleure comparaison entre les cas d'étude et entre les régions, celle des communes deviendrait trop spécifique et difficilement exploitable. En réponse à cette analyse cartographique, un tableau des données trouvées et exploitées sera réalisé afin de rendre compte plus facilement de ce qui est en place dans chaque région.

V. Pistes de stratégies

À l'issue des résultats trouvés pour les parties précédentes, des pistes pour des stratégies liées au développement d'une politique de paysage au départ de la voie romaine sont proposées. Ces stratégies sont élaborées suivant les constats issus des analyses, inspirées des outils de valorisation des paysages appliqués dans les différentes régions.

PARTIE 4 - RÉSULTATS

I. Contexte

A. Plan de Secteur ou équivalents (Cartes en Annexe 2)

1. Tronçon 1 : Desvres (Plan Local d'Urbanisme intercommunal)

Le territoire est surtout dédié à l'agriculture. Les zones d'habitat sont assez restreintes et bien délimitées autour d'un point central. Les zones forestières prennent la forme de petites taches réparties de manière homogène sur le territoire. Des taches plus importantes comme des massifs forestiers ou bien des cordons boisés sont présents autour de la zone d'habitat principale représentée par Desvres.

2. Tronçon 2 : Morlanwelz (Plan de Secteur)

Le territoire est principalement dédié à l'agriculture. Les zones d'habitat sont assez étendues surtout le long de la voie romaine, avec une urbanisation en ruban. On se trouve dans un contexte urbain avec peu de zones d'habitat à caractère rural. Viennent se greffer à ces zones d'habitat des zones d'activité économique et d'extraction. Les zones forestières sont peu présentes et localisées en marge du périmètre. Aux abords de la voie, on remarque plusieurs taches relativement restreintes reprises en zone de Parc, zone Naturelle ou zone Espace vert.

3. Tronçon 3 : Tongeren (Gewestplan)

Le territoire est largement dédié à l'agriculture. Les zones d'habitat sont plus restreintes qu'à Morlanwelz, mais tout de même étendues le long d'axes de communication (au vu de leur forme). Hormis la ville de Tongeren, les zones d'habitat rayonnant autour sont reprises en zone d'habitat à caractère rural. À proximité de la ville, des zones d'activités économiques viennent se greffer dont une est traversée par la voie romaine. L'ensemble du territoire, et plus particulièrement au nord de la voie, est parcouru de zones naturelles, zones naturelles de valeur scientifique ou réserves naturelles, zones de parc, zones pittoresques de grande valeur. Ces surfaces se retrouvent ponctuellement aux abords de la voie. La majorité de ces zones sont principalement localisées dans les fonds de vallées, le long du réseau hydrographique.

4. Tronçon 4 : Valkenburg

Aucun équivalent au Plan de Secteur wallon pour cette région n'a été trouvé.

5. Tronçon 5 : Jülich (*Flächennutzungspläne*)

L'équivalent au Plan de Secteur est le *Flächennutzungspläne* (Plan d'affectation du sol). Contrairement à la Wallonie où ce plan s'inscrit sur l'ensemble de la région, le *Flächennutzungspläne* est plus local, communal et toutes les communes de l'état de Rhénanie-Westphalie n'en détiennent pas un. Cependant, il est tout de même possible d'énoncer que la principale affectation du territoire est dédiée à l'agriculture.

B. Topographie et hydrographie (Cartes en Annexe 3)

1. Tronçon 1 : Desvres

Le relief général est vallonné avec des altitudes allant de 30 à 210 mètres, d'ouest en est. Le tracé de la voie semble parcourir les vallées et plateaux de front et peut être découpé en 4 segments distincts d'après leur orientation. À l'est de Desvres, le tracé suit la ligne de crête permettant d'avoir un champ de vision étendu. Le réseau hydrographique, composé de ruisseaux ou de fossés que la voie traverse de manière perpendiculaire, est peu présent sur le territoire : on le devine par le relief des fonds de vallée, mais il n'est pas particulièrement visible.

2. Tronçon 2 : Morlanwelz

Le relief général est peu marqué, légèrement vallonné par endroit avec des altitudes allant de 65 à 165 mètres, d'ouest en est. Le tracé avec particulièrement rectiligne avec peu voire pas de changement de direction. En dehors du relief général, on constate de la présence de terrils répartis sur le territoire avec des altitudes pouvant atteindre jusqu'à 215 mètres. Ces éléments vont marquer le paysage alentour et être perceptibles de loin. Le réseau hydrographique est plus présent qu'à Desvres, mais est tout aussi discret, du fait d'un relief moins marqué et d'une urbanisation en contrepartie plus présente, allant dissimuler ses cours d'eau. Il s'agit de cours d'eau assez étroits, parfois canalisés, ponctués de quelques étangs de petite taille. Tout comme pour Desvres, la voie traverse ces cours d'eau de manière perpendiculaire.

3. Tronçon 3 : Tongeren

Le relief général est assez plat avec des altitudes allant de 90 à 120 mètres, d'ouest en est. Le tracé est bien moins rectiligne que les deux tronçons précédents avec de légères sinuosités. Au nord du tracé, les vallonnements sont plus marqués avec des altitudes pouvant descendre jusque 50 mètres. Le réseau hydrographique est plus développé que les deux cas précédents, mais il est tout aussi discret. On le devine par le relief et les cordons boisés en fond de vallée. Une différence persiste dans ce cas : la voie ne traverse pas les cours d'eau, mais va plutôt suivre son tracé en parallèle du réseau.

4. Tronçon 4 : Valkenburg

Le relief général est marqué par la Vallée de la Gueule qui est centrale dans le territoire étudié, avec des altitudes allant de 50 à 140 mètres, d'ouest en est. Le tracé semble plus sinueux que le précédent et passe à travers la vallée pour ensuite remonter vers les hauteurs au niveau des versants. Le réseau hydrographique est marqué par le passage de la Gueule. Dans un premier temps, la voie traverse la Meuse à Maastricht puis la Geule, qu'elle longe pour ensuite s'en éloigner lors de l'ascension.

5. Tronçon 5 : Jülich

Le relief général est assez plat avec des altitudes allant de 85 à 115 mètres, d'ouest en est. Le tracé, perpendiculaire à la vallée principale, est dans l'ensemble rectiligne excepté les quatre kilomètres à l'ouest de l'entrée de Jülich. Au-delà du relief général, le territoire est marqué par des sites d'extraction de grande ampleur pouvant monter jusqu'à 280 mètres et descendre jusqu'à -215 m de profondeur. Les sites d'extraction et leurs terrils sont non négligeables dans le paysage, notamment où la zone d'extraction située à l'Est vient recouvrir le tracé de la voie romaine. Le tracé est perpendiculaire au réseau hydrographique, qui est assez étendu, aux cours d'eau multiples près de Jülich, mais qui reste assez discret, camouflé sous des boisements.

C. État de conservation (Cartes en Annexe 4)

1. Tronçon 1 : Desvres

Sur le territoire de Desvres, sur toute la longueur du tracé, le tracé est existant. Cela signifie qu'il est repris aujourd'hui quasiment à l'identique sous la forme d'une route départementale et est ainsi praticable.

2. Tronçon 2 : Morlanwelz

Sur le territoire de Morlanwelz, le tracé est presque entièrement existant. Seuls quelques courts maillons, au nombre de quatre, sont désaffectés ou présumés. Cela signifie que la *via Belgica* est reprise aujourd'hui quasiment à l'identique et est praticable. Les maillons désaffectés correspondent à deux zones où il y a eu des constructions de bâtiments et du réseau ferré. De ce fait, le tracé a disparu, mais on sait qu'il passait à ces endroits à l'époque. D'autres maillons présumés s'étendent sur une zone boisée et une zone de prairie. Il n'y a pas de traces du passage de la voie à ces endroits, mais le tracé existant de part et d'autre et des indices comme les limites administratives suivant ces maillons permettent de présumer le passage de la voie.



Figure 15. Zoom sur le passage de la *via Belgica* en zone de champs dont le tracé est désaffecté, illustrant la marque laissée par son passage antérieur. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite]

3. Tronçon 3 : Tongeren

Sur le territoire de Tongeren, le tracé est principalement existant. Des maillons assez étendus sont tout de même désaffectés, localisés à des endroits où la ville s'est développée par-dessus (le tracé n'existe plus), une autoroute a été construite perpendiculairement ou encore des parcelles agricoles se sont implantées. Si on se concentre sur la vue satellite, il est possible d'apercevoir une marque relativement rectiligne, nuancée, dans les champs, reflet du passage de la voie (figure 15).

4. Tronçon 4 : Valkenburg

Sur le territoire de Valkenburg, le tracé est quasiment entièrement présumé. Les deux seuls maillons, l'un existant et l'autre désaffecté, sont localisés dans Maastricht, directement rattachée au passé antique de la *via Belgica*. Sur le reste du territoire, le tracé présumé suit parfois des portions de route existante, mais le reste du temps il traverse champs, villages, prairie sans indice marquant. Seules des fouilles ont permis à certains points de justifier son passage.

5. Tronçon 5 : Jülich

Sur le territoire de Jülich, le tracé est surtout désaffecté. Des maillons plus ou moins étendus sont existants ou présumés. Il est quasiment invisible sur l'ensemble du territoire sauf lorsqu'il traverse Jülich, qui a forgé son identité autour de la voie romaine. Sur le reste du territoire, la voie est surtout recouverte de champs, mais également par des boisements localisés sur le terroir généré par l'immense zone d'extraction à ciel ouvert de Hambach.

D. Classes des voies de communication (Cartes en Annexe 5)

Catégorie	TOTAL	DESVRES	MORLANWELZ	TONGEREN	VALKENBURG	JÜLICH	Total
Réseau primaire	230,47	20,89	9,26	8,01	4,39	3,36	45,90
Réseau secondaire	31,07			0,72	3,98		4,70
Réseau de desserte locale	73,90		5,21	4,29	1,24	1,32	12,06
Chemin et sentier	27,66		4,40	1,77	0,12	0,85	7,14
Zone piétonne	0,95				0,34		0,34
Voie inexistante	67,83		1,24	5,81	16,80	15,42	39,27
Total	431,88	20,89	20,10	20,60	26,86	20,96	109,40

Table 1. Tableau comparatif reprenant les catégories de voies de communication sur l'ensemble de la voie romaine et par tronçon avec les distances en km. Le gradient de rouge traduit les valeurs les plus élevées donc les catégories les plus fréquentes. [Source : réalisation personnelle sur base des données Open Street Map.]

1. Tronçon 1 : Desvres

Sur l'ensemble du tracé du territoire de Desvres, le tracé correspond à un réseau primaire et plus particulièrement une route départementale. La route est appelée Chaussée de Bruneault sur toute la seconde moitié du tracé.

2. Tronçon 2 : Morlanwelz

Sur le territoire de Morlanwelz, le tracé est repris à environ 45 % en réseau primaire sous la forme d'une route nationale, 25 % en réseau de desserte locale sous la forme de rues et 22 % en chemin et sentier. Le reste correspond aux maillons où le tracé est inexistant. Par endroit, la voie est appelée : Chaussée Bruneault, Rue de Haute Chaussée, Chaussée romaine et Rue de la Chaussée.

3. Tronçon 3 : Tongeren

Sur le territoire de Tongeren, la première moitié du tracé est repris en réseau primaire sous la forme d'une route nationale. Le tracé est ensuite entrecoupé sur des plus petites portions de maillons inexistants (29 %), réseaux de desserte locale (21 %), chemins et sentiers, réseau secondaire (<1 %). Par endroit, la voie est appelée : Chaussée romaine, *Romeinse Kassei* (pavés romains), *Oude steenstraat* (rue de la vieille pierre), *Romeinseweg*.

4. Tronçon 4 : Valkenburg

Sur le territoire de Valkenburg, un peu de moins de 2/3 du tracé est inexistant, le rendant difficilement praticable. Le reste est repris en réseau primaire (16 %), réseau secondaire (15 %), réseau de desserte locale (5 %), chemin et sentier et enfin zone piétonne dans le centre de Maastricht (<1 %). Sur une seule petite portion, la voie est appelée *Steenstraat* (rue de la pierre).

5. Tronçon 5 : Jülich

Sur le territoire de Jülich, les 3/4 du tracé sont inexistants, le rendant difficilement praticable et exploitable. Le reste se traduit par du réseau primaire (16 %) aux alentours de Jülich, réseau de desserte locale (6 %) et chemin et sentier (4 %). Sur une seule portion, la voie est appelée *Römerstraße*.

II. Cas d'étude 1 : Desvres

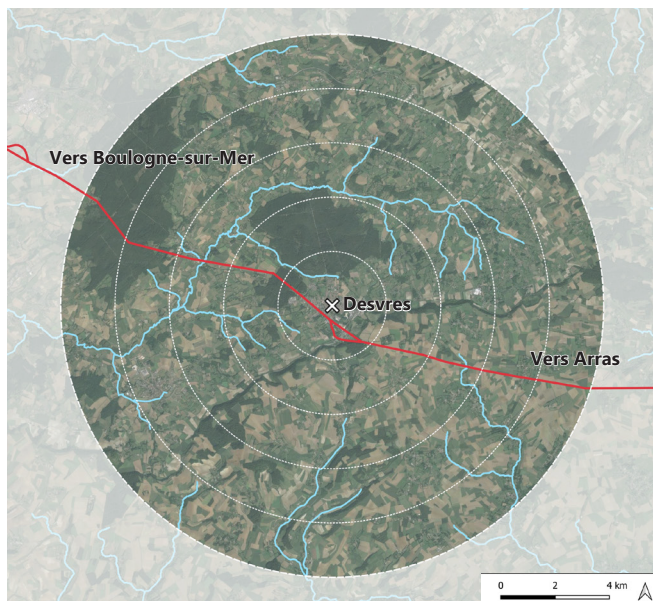


Figure 16. Carte de localisation de la via Belgica (tracé rouge) au niveau du tronçon 1 : Desvres. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite complété de la couche EU Hydro (Copernicus, 2020)]

1. Localisation

La ville de Desvres se situe en France, dans le département du Pas-de-Calais, à un peu moins de 20 km de la côte (la Manche). Elle se situe au sein du parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale, un territoire de 200 000 ha connu pour son littoral, ses marais, et ses bocages dans un relief de collines. Desvres est en partie traversée dans sa partie sud par une route départementale, la D341, reliant notamment Boulogne-sur-Mer (situé à 17 km à l'ouest) à Arras (environ 80 km au sud-est) (figure 16).

Description Atlas des paysages – Les paysages Boulonnais et les paysages des Hauts Plateaux Artésiens : « *Les paysages boulonnais sont des paysages bocagers qui proposent tous les ambiances paysagères caractéristiques des bocages : des courbes [...]*! Le relief ondule

doucement, les haies épousent les vagues du relief, les arbres proposent des houppiers généreux et arrondis. Les villages eux-mêmes voient s'accoler les constructions sans ordre apparent ce qui conduit à des entremêlements de toitures d'où les arêtes tranchantes semblent bannies.»⁵⁵ et « *Des paysages de plateaux labourés entaillés de vallées verdoyantes [...]. Les paysages s'ancrent ici dans le travail des champs [...]. Le "toit de la région", un "bout du monde" "hors du temps", les images se succèdent, se chevauchent comme les collines, mais reviennent sans cesse sur ce que dégagent avec force ces paysages : une beauté âpre conquise sur la terre et la pluie, tissant au sol une soierie à mailles amples rebrodées de bois. Les vallées de l'Aa et de la Lys s'intègrent à la tonalité des lieux. Naissantes, elles ondulent au rythme du paysage, qu'elles finissent par structurer de leurs coteaux calcaires.*»⁵⁶

2. Analyse cartographique

a) Analyse historique (Cartes en Annexe 6)

Carte de Cassini (1750-1815) : le tracé actuel semble suivre une route reprise sur la carte historique, avec un écart d'environ 300-400 mètres. Aucun indice dans la toponymie ou des éléments construits ponctuels n'évoque le passage de la voie romaine. L'occupation du sol semble similaire à la situation actuelle : les zones boisées traversées par la voie ont les mêmes formes et surfaces, la plupart des villages existaient déjà.

Carte de l'État Major (1820-1866) : cette carte est plus précise et indique que le tracé actuel se situe presque complètement sur l'axe repris sous le nom de Chaussée de Bruneault. Il s'agit d'ailleurs du seul indice indiquant un lien avec la voie romaine. L'occupation du sol semble à nouveau inchangée : peu de changements hormis le développement de l'urbanisation au niveau de Desvres.

En comparant les cartes historiques à la carte actuelle, peu d'évolution et d'indices ont été relevés. Le passage de la voie romaine en ces lieux n'a pas grandement impacté ce territoire, à part le développement des villes et villages traversés.

⁵⁵ DIREN Nord-Pas-de-Calais. (2008). *Paysage Boulonnais. Atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais.*

⁵⁶ DIREN Nord-Pas-de-Calais. (2008). *Paysage des Hauts Plateaux Artésiens. Atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais.*

b) Situation actuelle détaillée

Description de l'occupation du sol - CLC 2018 (Cartes en Annexe 11)

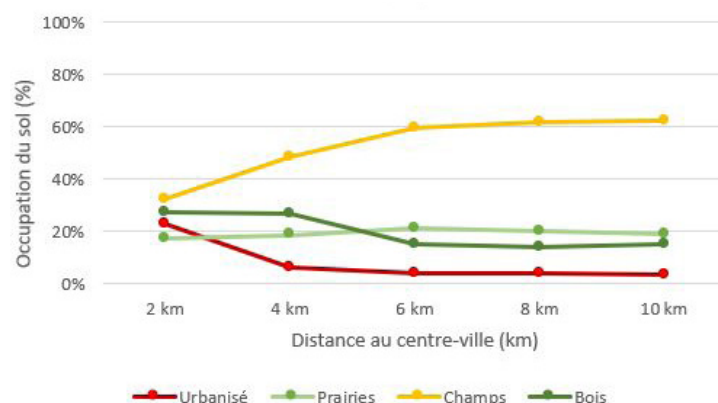


Figure 17. Graphique des proportions cumulées de catégories d'occupation du sol selon la distance au centre-ville de Desvres (FR). [Source : réalisation personnelle sur base du Corine Land Cover 2018]

Le territoire autour de Desvres semble relativement homogène avec une lecture facile et évidente des différentes catégories d'occupation du sol qui l'occupent (figure 17).

Urbanisation (3,5 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Discontinuous urban fabric* (3,2 %) ainsi que *Industrial or commercial units and public facilities* (0,3 %). Les tissus urbains discontinus sont représentés par des villages de différentes formes :

- Linéaires (village-rues), le long d'une route, de taille assez réduite (quelques centaines de mètres); il s'agit plutôt de hameaux composés de maisons 4 façades et une ou deux fermes.
- En étoile ou concentrique, de taille plus importante (plus de 2 km) dont Desvres fait partie; ces villages plus développés comprennent des zones pavillonnaires, des zones d'activités commerciales et industrielles, les différents services nécessaires à la vie quotidienne (commerces, écoles, médecins, complexe sportif, etc.). Ces ensembles sont construits autour d'une place centrale : la place du village, la place de l'église.

Ces espaces urbanisés sont de petite taille et recentrés sur eux-mêmes, ayant donc un faible impact dans le paysage.

Prairies (19,2 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend exclusivement la classe *Pasture*. Dans le paysage, cette classe représente une part non négligeable. Elle va notamment être relevée grâce à la présence d'animaux (moutons, brebis, vaches) ainsi que de haies bocagères, donnant vie à ce paysage. Ces espaces se situent sur les versants et les fonds de vallées, à proximité des villages et hameaux, telles des couronnes extérieures.

Champs (62,2 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Non-irrigated arable land* (39,4 %), *Complex cultivation patterns* (22,2 %) et *Land principally occupied by agriculture, with significant areas of natural vegetation* (0,6 %). Les paysages agricoles sont dominés par les cultures annuelles régulières, telles que les céréales, les tubercules, les légumineuses, les oléagineux, les cultures fourragères, les parcelles de cultures arables et prairies permanentes. Ces surfaces sont surtout implantées sur les plateaux et versants, représentant la part la plus importante du paysage observé : une matrice agricole dominante.

Bois (15 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Broad-leaved forest* (14,3 %), *Coniferous forest* (0,4 %), *Mixed forest* (0,3 %) et *Transitional woodland/shrub* (0,2 %). Le territoire se situe dans les régions du Boulonnais et des collines d'Artois. Les essences forestières principales sont le hêtre, le chêne pédonculé, le frêne, l'érable sycomore. Les rares futaies de conifères sont souvent des boisements d'épicéa. Les

boisements sont principalement des forêts domaniales et sont localisés en masse, sous forme de taches importantes, mais également en fond de vallée, sous forme de cordons boisés le long des cours d'eau.

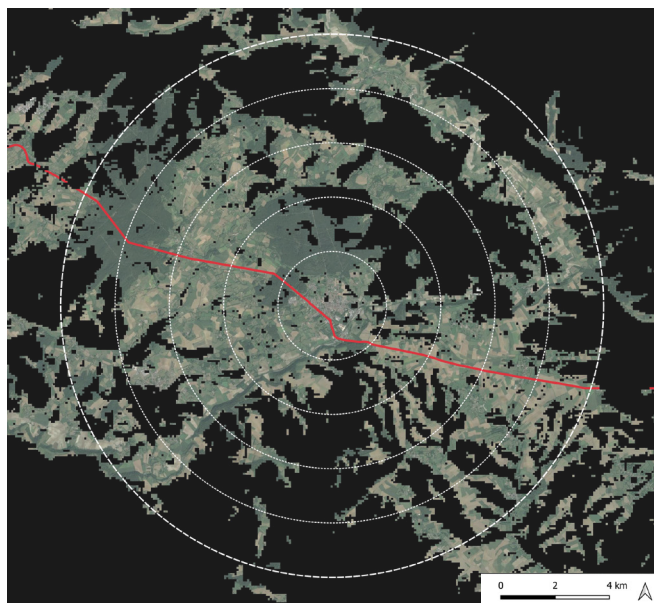


Figure 18. Carte du bassin de visibilité (surfaces noires correspondant au non visible) depuis la via Belgica (tracé rouge) au niveau du tronçon 1 : Desvres. [Source : modifications personnelles sur base du EU-DEM v.1.1 (Copernicus, 2020), sur un fond Google Satellite]

Description du bassin de visibilité

Depuis le tracé de la voie, le champ visuel est largement étendu (jusqu'à 20 km, figure 18) sur le territoire. Les surfaces non perçues sont dues au relief : une implantation en fond de vallée ou une position légèrement en contrebas de la ligne de crête. Depuis le tracé, il est donc possible d'apercevoir les toits des zones urbanisées (Desvres et les villages alentour), les boisements, etc. Une grande partie du territoire étudié est ainsi perceptible depuis la voie. Sa position générale en ligne de crête ouvre ces champs de vision très étendus sur le paysage. Lorsque l'on parcourt le tracé, différentes séquences fermées peuvent intervenir : la traversée d'une zone boisée dense ou d'une zone urbanisée. Les haies en bordure de la voie peuvent également apparaître comme des obstacles. Cependant, ce territoire est majoritairement pourvu de séquences « ouvertes », sans obstacle visuel.

3. Observations

De manière générale, le tracé de la voie s'implante sur une route départementale. Les caractéristiques paysagères dominantes sont liées à l'environnement agricole. Le segment à l'ouest de Desvres s'inscrit dans un paysage agricole de bocage (figures 19 et 20, points 1, 3 et 4) : des parcelles délimitées par des haies bocagères de tailles et coupes diverses, ponctuellement agrémenté de bosquets. Tandis que le segment à l'est est rattaché à un paysage agricole de plateau (points 8, 9 et 10) : une position en ligne de crête sur un axe rectiligne permet des portées de vue très lointaines sur des champs, prairies, pâtures et éoliennes. Quelques boisements et bosquets épars complètent ce tableau.

Localement, il est possible de traverser des zones boisées (points 2, 5 et 6). Celles-ci forment des zones tampons entre les zones agricoles et les entrées de ville. Elles marquent davantage le relief : la route épouse un relief ondulé telle une succession de vaguelettes, de dépressions. Il est également possible de traverser des zones urbanisées prenant la forme de hameaux composés de maisons et fermes. Ces interludes restent cependant très peu fréquents. Une autre particularité de la voie est qu'elle est régulièrement bordée d'alignements d'arbres. Ces alignements soulignent la présence de la route dans le paysage, particulièrement sur les plateaux. Ces alignements ont parfois des allures de pins parasols (point 7).

Le tracé de la *via Belgica* est très bien préservée. Elle semble reprendre les caractéristiques générales d'une voie romaine : rectitude, surélévation, position en ligne de crête. La voie, essentiellement exploitée comme route départementale, permet aisément la découverte de ces paysages, mais quasi uniquement par des modes motorisés. Ces paysages sont beaucoup plus vastes, étendus avec très peu d'obstacles rencontrés.



Figure 19. Reportage photographique des observations de terrain le long de la via Belgica, tous les 2 km (d'ouest en est). Les numéros extrêmes sont les points les plus éloignés de la ville de Desvres. Les numéros en rouge indiquent qu'une coupe a été réalisée pour compléter les observations. [Source : photographies personnelles]

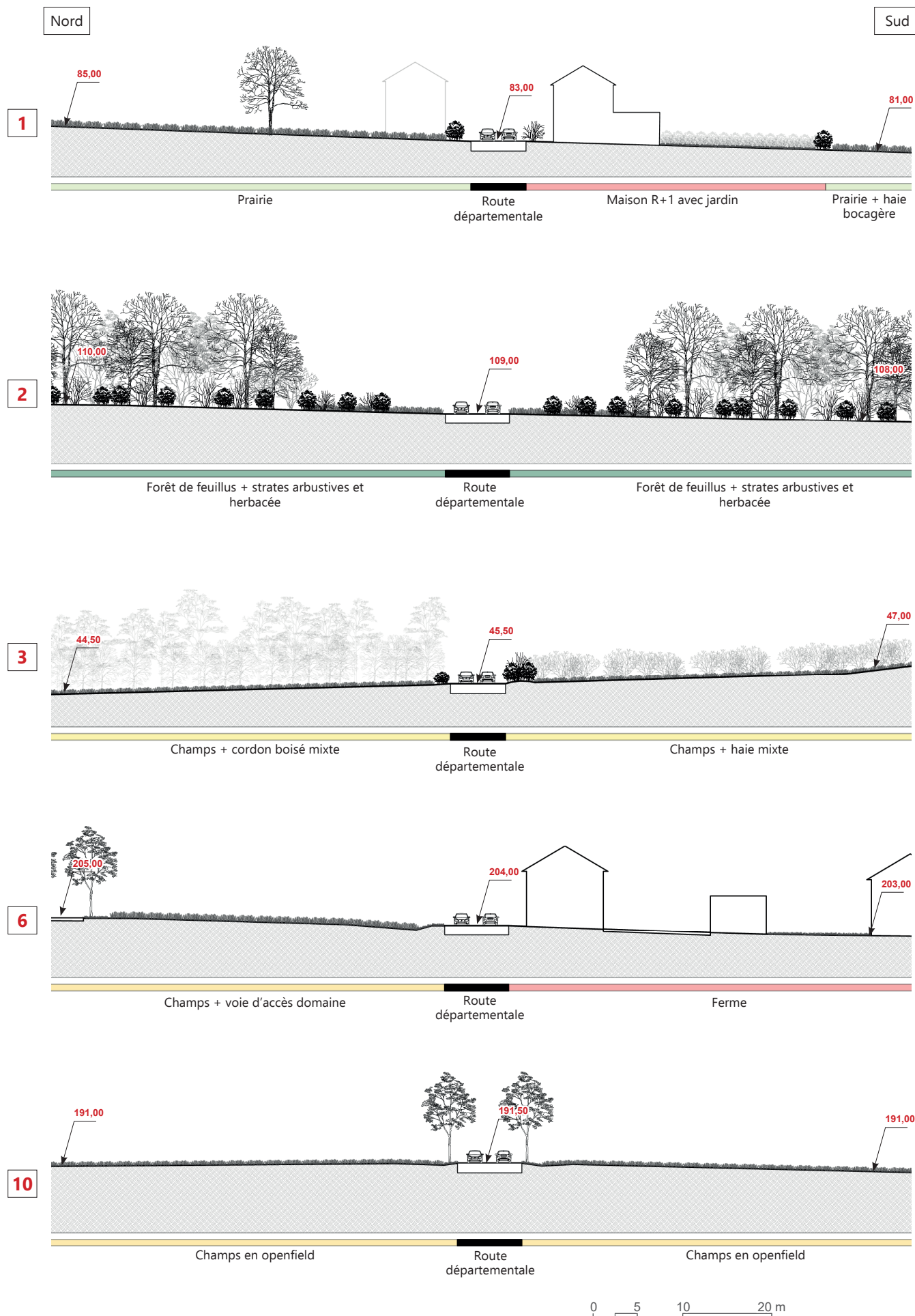


Figure 20. Série de coupes illustrant les différentes typologies de milieux traversés le long de la via Belgica aux alentours de Desvres (d'ouest en est), comprenant les observations de terrain, l'occupation du sol, le relief. Les numéros rouges indiquent la localisation des coupes suivant les photos de terrain. [Source : réalisation personnelle]

III. Cas d'étude 2 : Morlanwelz

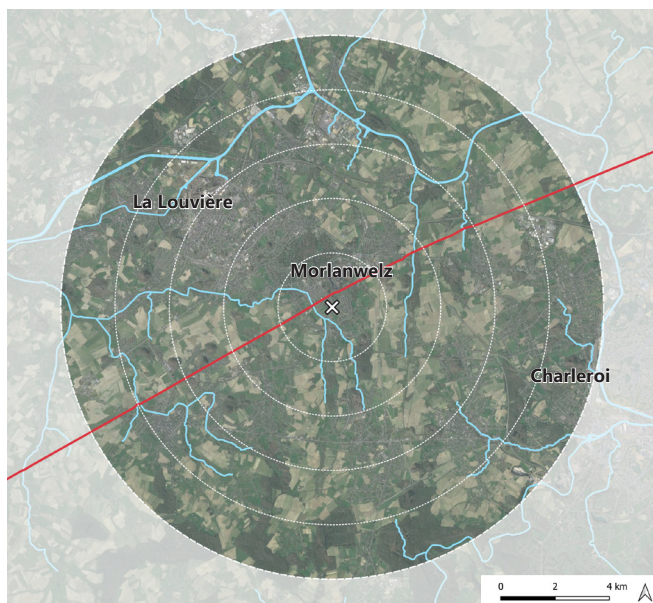


Figure 21. Carte de localisation de la via Belgica (tracé rouge) au niveau du tronçon 2 : Morlanwelz. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite complété de la couche EU Hydro (Copernicus, 2020)]

1. Localisation

La ville de Morlanwelz se situe en Belgique, en Région wallonne, dans la Province du Hainaut. Elle se situe à moins de 5 km de La Louvière (au nord-ouest), 15 km de Charleroi (à l'est-sud-est) et 20 km de Mons (à l'ouest) (figure 21).

Description Atlas des paysages – La Haine et la Sambre : « L'aire de l'Interfluve de la Haine et de la Sambre présente une succession de vallonements d'est en ouest. Le paysage y est fortement marqué par l'industrialisation passée et l'urbanisation : infrastructures de transport (rail, route, réseau électrique), traces du passé minier et industriel (terrils, tours, bâtiments abandonnés), habitat continu... Toutefois les paysages ruraux ne sont jamais loin. Ils se caractérisent sur les replats par des étendues de grandes cultures et sur les versants par des herbages. » ⁵⁷

2. Analyse cartographique

a) Analyse historique (Cartes en Annexe 7)

Carte de Ferraris (1770-1778) : le tracé actuel suit de très près le tracé de la carte historique. Ce tracé évoque la voie romaine à travers la toponymie : Ancien chemin des Romains, Chaussée de Bruneault, Rue de la Chaussée, etc. À l'origine, peu de villages ou zones d'habitats étaient traversés par la voie. L'occupation du sol a grandement évolué, ce qui était en 1777 repris en surface de champ ou de bois donne lieu aujourd'hui à ce grand tissu urbanisé constitué de Morlanwelz, Chapelle-lez-Herlaimont, etc. Boisements et champs étaient beaucoup plus étendus à cette époque.

Carte du Dépôt de la Guerre (1865-1880) : le tracé actuel semble identique au tracé de la carte historique. Il est essentiellement repris sous le nom de Chaussée de Bruneault et plusieurs chapelles sont implantées le long. En ce qui concerne l'occupation du sol, celle-ci a encore bien évolué depuis le XVIII^e s. : les zones de boisement se sont vues rognées en faveur de l'extension des parcelles agricoles, l'urbanisation s'étend toujours plus et commence à s'installer le long des axes (dont la voie romaine), l'aménagement des voies de chemin de fer vient couper perpendiculairement la voie.

Aujourd'hui, bien que toujours existant, le tracé a subi l'évolution anthropique : l'industrialisation, le remembrement, l'aménagement des grandes autoroutes, des voies ferrées, l'urbanisation en ruban, etc. Pour cette raison, certaines mailles de la voie ont disparu. Le paysage global a également fortement évolué avec l'apparition des terrils, le développement urbain, l'implantation de diverses infrastructures (routes, éoliennes, pylônes électriques, etc.), caractéristiques paysagères formant aujourd'hui l'identité du territoire.

⁵⁷ Castiau E. et al. (2012).

b) Situation actuelle détaillée

Description de l'occupation du sol - CLC 2018 (Cartes en Annexe 11)

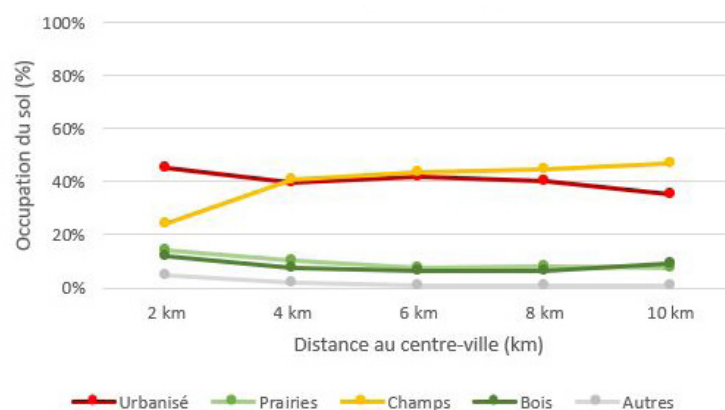


Figure 22. Graphique des proportions cumulées de catégories d'occupation du sol selon la distance au centre-ville de Morlanwelz (BE). [Source : réalisation personnelle sur base du Corine Land Cover 2018]

La lecture du territoire autour de Morlanwelz est beaucoup moins évidente, dû à l'impact de l'urbanisation et l'industrialisation (figure 22).

Urbanisation (35 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend principalement les classes *Discontinuous urban fabric* (30,5 %) et *Industrial or commercial units and public facilities* (3 %). Ces espaces urbanisés sont non négligeables dans le paysage, puisqu'ils représentent plus d'un tiers du territoire étudié. Les tissus urbains discontinus sont représentés par : des villes étendues qui viennent se mélanger les unes aux autres par l'intermédiaire des axes routiers notamment (conurbation). Ce phénomène est assez fréquent en Belgique et accentué dans le bassin industriel et, dans ce cas, par la proximité avec l'agglomération de Charleroi. La présence et le développement de cette ville importante ont fortement influencé le développement urbain alentour. Le type d'urbanisation comprend des maisons mitoyennes et des maisons 4 façades en marge. Le territoire est fortement marqué par diverses infrastructures routières (autoroutes et nationales) et ferroviaires, participant au développement et à la densification du tissu urbain. Les zones d'activités, sont surtout implantées en marge des villes.

Prairies (7,7 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Pasture* (5,8 %) et *Moors and heathland* (1,9 %). Dans le paysage, cette catégorie est moindre et peu perceptible. Elle est relevée grâce à la présence de haies venant délimiter les parcelles. Ces espaces s'inscrivent sur l'ensemble du territoire sous forme de petites tâches souvent en bordure du tissu urbain.

Champs (47,1 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Non-irrigated arable land* (31,4 %), *Complex cultivation patterns* (12,3 %) et *Land principally occupied by agriculture, with significant areas of natural vegetation* (3,5 %). La matrice agricole représente presque la moitié du territoire étudié, dominée par les cultures annuelles régulières (céréales, maïs, betterave, cultures fourragères).

Bois (9,3 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Broad-leaved forest* (8,4 %), *Mixed forest* (0,4 %) et *Transitional woodland/shrub* (0,5%). Les essences forestières principales sont le chêne, le peuplier et le hêtre. Les taches de boisement vont prendre différentes formes en fonction de leur position sur le territoire : des taches de plus petites tailles dans le tissu urbain ou aux abords, sous forme de bosquet ou en couverture des terroirs, et des taches plus étendues se forment lorsque le tissu urbain devient discontinu voire disparaît.

Autres (1 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Mineral extraction sites* (0,6 %), *Dump sites* (0,2 %) et *Green urban areas* (0,1 %). Elle ne représente qu'une faible proportion de surface, mais

reste non négligeable sur le terrain, car elle comprend les sites d'extraction et les décharges qui se traduisent dans le paysage par les terrils. Ces volumes de grande ampleur marquent le paysage et donnent un indice important sur l'identité du territoire dans lequel la voie romaine s'inscrit.

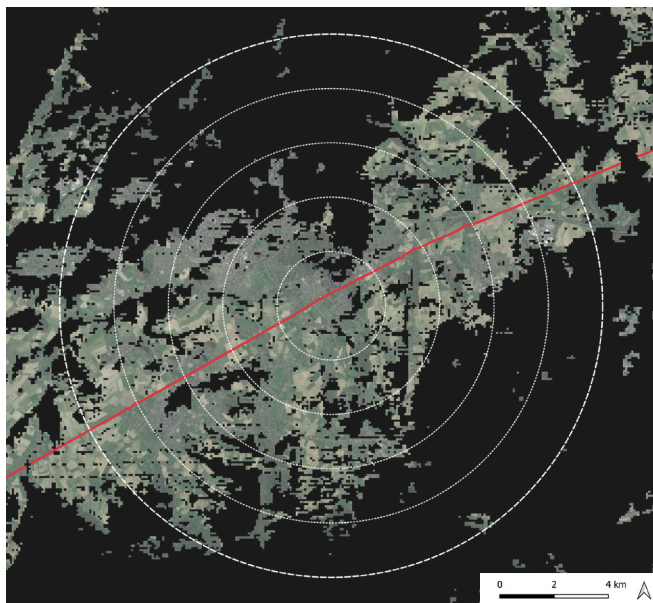


Figure 23. Carte du bassin de visibilité (surfaces noires correspondant au non visible) depuis la via Belgica (tracé rouge) au niveau du tronçon 2 : Morlanwelz. [Source : modifications personnelles sur base du EU-DEM v.1.1 (Copernicus, 2020), sur un fond Google Satellite]

Description du bassin de visibilité

Le champ de visibilité du territoire de Morlanwelz est assez bien étendu (jusqu'à 20 km, figure 23), et allongé dans le sens de la voie. Les surfaces non perçues sont dues au relief : fond de vallée, versant boisé, etc. Dans l'épaisseur de la voie, la vue dépasse rarement les 10 km. Plusieurs points souvent isolés sur le territoire sont également perceptibles à distance : les terrils. Le relief, relativement plane aux abords de la voie légèrement surélevée, permet d'avoir ces champs de vision étendue. La manière dont s'implante la voie dans le relief semble indiquer qu'elle suit régulièrement la ligne de crête. Le parcours de la voie présente une grande quantité de séquences fermées par la traversée de zones urbanisées, de boisements, en bordure de talus, etc. Les séquences ouvertes ont alors toutes leur importance dans l'appréciation du paysage.

3. Observations

Le tracé prend différentes formes sur toute la traversée : route nationale, rue et chemin agricole. Les caractéristiques paysagères dominantes sont liées à l'environnement agricole, mais l'urbanisation et l'industrialisation ont largement laissé leur marque dans le paysage.

Le paysage agricole se traduit par de grandes parcelles aux cultures diverses, agrémenté de quelques haies, bosquets et boisements épars et ponctuels (figures 24 et 25, points 1, 5 et 7). Le relief général du territoire, légèrement vallonné, permet d'avoir de longues portées visuelles. Le paysage urbain peut se traduire de différentes manières : sous forme de petits hameaux ou de zones de mitage (points 2 et 10) et encore d'une urbanisation en ruban plus dense et marquée (point 3). L'industrialisation se remarque au travers des terrils, d'anciens charbonnages, etc. (points 3 et 4). Plus localement, le développement des infrastructures dans ce territoire a également laissé sa marque et désaffecté des maillons de la voie romaine : par l'implantation de la voie ferrée et la construction du réseau autoroutier (points 6 et 9). Ces éléments créent des ruptures du tracé.

L'ensemble de ces caractéristiques forme une composition relativement équilibrée : paysages agricoles et urbains s'agencent dans le territoire, on retrouve une accumulation de séquences variées qui s'enchaînent les unes à la suite des autres. La voie romaine épouse davantage le relief et est dissimulé dans le relief.

Le tracé de la *via Belgica* est très bien préservé de manière générale : elle est reprise par des axes existants et traverse le territoire de manière rectiligne. Elle est donc facile à parcourir et permet la découverte du territoire et de ces paysages culturels, caractéristiques et rythmés.



Figure 24. Reportage photographique des observations de terrain le long de la via Belgica, tous les 2 km (d'ouest en est). Les numéros extrêmes sont les points les plus éloignés de la ville de Morlanwelz. Les numéros en rouge indiquent qu'une coupe a été réalisée pour compléter les observations. [Source : photographies personnelles]

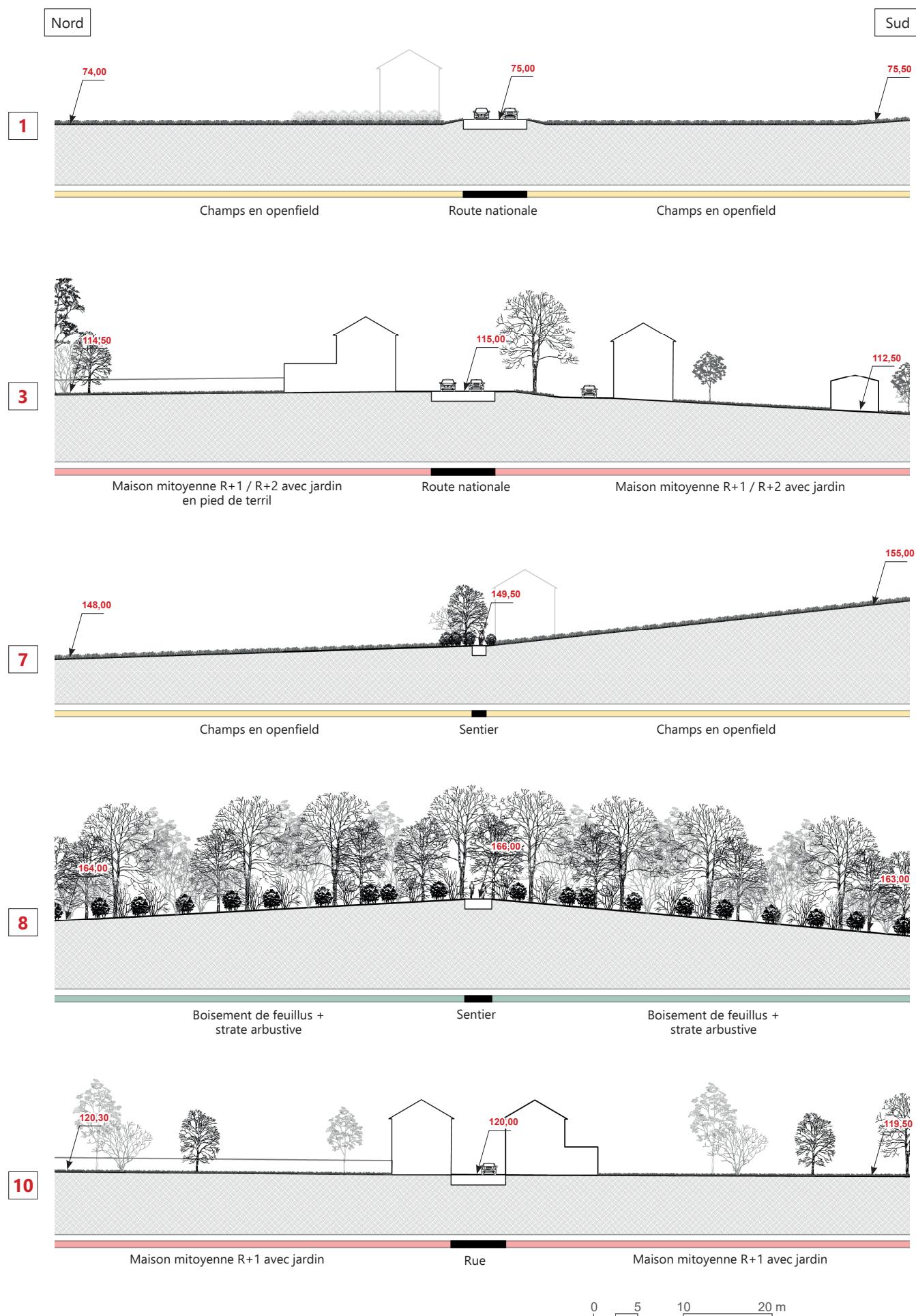


Figure 25. Série de coupes illustrant les différentes typologies de milieux traversés le long de la via Belgica aux alentours de Morlanwelz (d'ouest en est), comprenant les observations de terrain, l'occupation du sol, le relief. Les numéros rouges indiquent la localisation des coupes suivant les photos de terrain. [Source : réalisation personnelle]

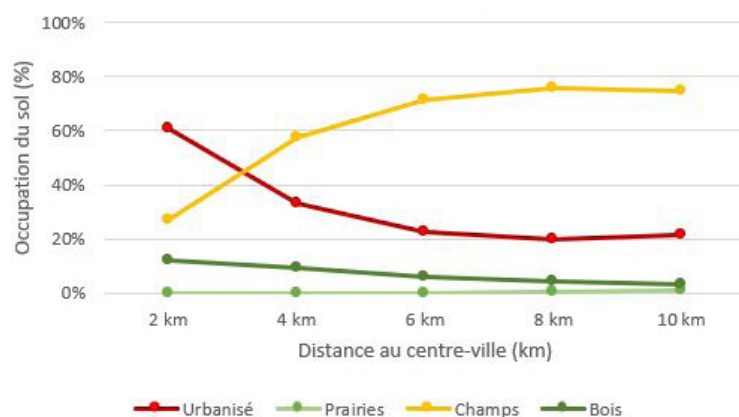


Figure 27. Graphique des proportions cumulées de catégories d'occupation du sol selon la distance au centre-ville de Tongeren (BE). [Source : réalisation personnelle sur base du Corine Land Cover 2018]

Urbanisation (21,3 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend notamment la classe *Discontinuous urban fabric* (20 %). Celle-ci est représentée par une ville centrale relativement dense (Tongeren) de laquelle rayonnent plusieurs axes routiers et une voie ferrée. Le long de ces axes, une multitude de petits village-rues se sont implantés et s'étendent vers Tongeren, modèle d'urbanisation très fréquente en Belgique. Au-delà du centre historique de la ville (habitations mitoyennes), de grandes surfaces dédiées à la fonction résidentielle s'étendent de part et d'autre, composées d'imposantes maisons 4 façades. En marge de la ville se sont implantées des zones d'activités économiques dont une est traversée par la voie romaine. Dans le tissu urbain de Tongeren, entre deux maisons, il est possible d'apercevoir des *tumuli*, préservés de l'urbanisation.

Prairies (0,7 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend uniquement la classe *Pasture*, quasiment inexistante, ayant alors un impact moindre dans le paysage. Il est tout de même possible d'apercevoir des pâturages de bovins le long des chemins agricoles.

Champs (74,8 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Non-irrigated arable land* (50,9 %), *Complex cultivation patterns* (11,2 %), *Land principally occupied by agriculture, with significant areas of natural vegetation* (8,6 %) et *Fruit trees and berry plantations* (4,1 %). La matrice agricole représente les trois quart du territoire, ce qui est non négligeable. Les paysages agricoles sont dominés par les cultures annuelles régulières (céréales, betterave sucrière, colza, lin, etc.), implantées généralement sur les plateaux et versants. Les vergers (poires et pommes) implantés sur les versants apportent du volume dans un paysage dominé par des openfields.

Bois (3,2 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Broad-leaved forest* (2,8 %), et *Transitional woodland/shrub* (0,4%). Les essences forestières principales sont le chêne, le hêtre, et l'érable. Les taches de bois sont relativement petites et étendues de manière linéaire. Elles prennent la forme de bosquets ou de couverture des *tumuli*, ou s'implantent en fond de vallées, le long des cours d'eau. Les boisements sont très peu présents dans ce paysage. Ils apportent, comme les vergers, de la structure et du volume au paysage.

Description du bassin de visibilité

Le bassin de visibilité (figure 28) a la particularité de s'étendre vers le sud du tracé (jusqu'à 20 km), la partie vers le nord étant très restreinte. Les surfaces non perçues sont dues au relief : une implantation en fond de vallée ou en ligne de crête militaire. Depuis le tracé, il est possible d'apercevoir une partie de Tongeren et quelques portions de villages en dehors des fonds de vallées, quelques bosquets, mais surtout les grandes étendues agricoles en openfield. Lorsque l'on parcourt le tracé, différentes séquences fermées peuvent intervenir comme la traversée de zones urbanisées (villes ou villages, zone d'activités économiques). Cependant, ce territoire se compose également de séquences sans obstacle visuel.

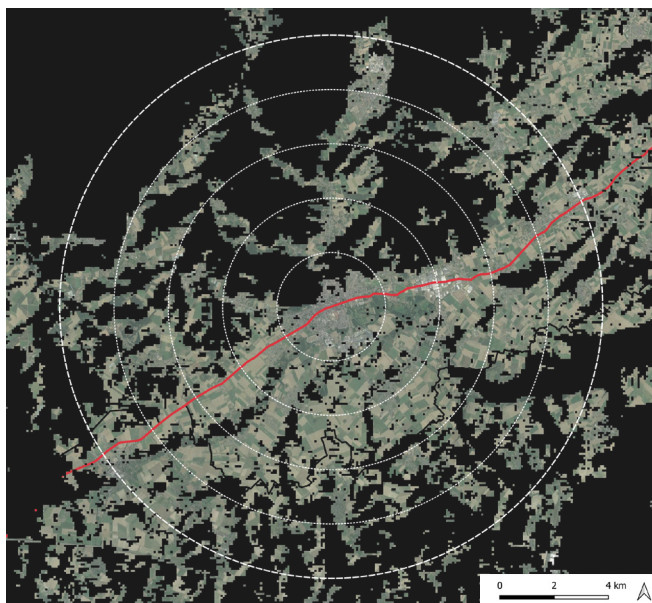


Figure 28. Carte du bassin de visibilité (surfaces noires correspondant au non visible) depuis la via Belgica (tracé rouge) au niveau du tronçon 3 : Tongeren. [Source : modifications personnelles sur base du EU-DEM v.1.1 (Copernicus, 2020), sur un fond Google Satellite]

3. Observations

Le tracé prend différentes formes : route nationale (la plus fréquente), rue et chemin agricole. Les caractéristiques paysagères dominantes sont liées à l'environnement agricole : des openfields à perte de vue sur les plateaux et des vergers sur les versants ponctuellement visibles depuis la voie, localisée en ligne de crête militaire (figures 30 et 31, points 2, 3 et 4). Le relief est relativement plane au niveau de la voie et alentour, mais il est toujours possible de repérer une vallée plus lointaine par la présence de cordons boisés (point 6). Le passage de la voie romaine par les chemins agricoles permet d'avoir un rapport au paysage environnant plus intime : un accès direct aux champs, prairies, vergers et fermes (points 8 et 9). Ces espaces sont souvent parcourus d'un réseau de pylônes électriques.

On note la présence d'éléments ponctuels le long du tracé : la portion de la voie en Région wallonne est bordée d'alignements d'arbres, mais une fois passé la frontière les alignements disparaissent. Les portées visuelles peuvent être très étendues jusqu'à permettre l'observation d'une autre voie romaine (la voie Metz-Tongeren) bordée d'alignement d'arbres, située de l'autre côté de la vallée (point 2). Des petites chapelles, des *tumuli* et un château d'eau aux allures de *tumulus* peuvent être également observés en bordure de la voie, la rattachant à son passé antique (figure 29). L'urbanisation est assez présente dans ce territoire et marque le paysage à travers ses maisons 4 façades, linéaires commerciaux et zone d'activités économiques (figures 30 et 31, points 5, 7 et 10). Entre deux maisons, il est toujours possible d'apercevoir les vestiges d'un ancien verger (point 1) ou un *tumulus* (figure 29).



Figure 29. Photographies a) le château d'eau aux allures de *tumulus*, b) et c) les *tumuli* observés en zone urbanisée. [Source : Photographies personnelles]

Le tracé de la *via Belgica* est impactée par l'urbanisation, le développement en ruban, les parcs d'activités, etc., mais il est tout de même encore très présent sous différentes formes permettant une diversité de paysages traversés : urbain et rural (comme en alternance). Plusieurs maillons du tracé sont désaffectés recouverts par l'urbanisation ou des champs. Lors du suivi du tracé, on se retrouve alors buté devant une maison ou une haie.



Figure 30. Reportage photographique des observations de terrain le long de la via Belgica, tous les 2 km (d'ouest en est). Les numéros extrêmes sont les points les plus éloignés de la ville de Tongeren. Les numéros en rouge indiquent qu'une coupe a été réalisée pour compléter les observations. [Source : photographies personnelles]

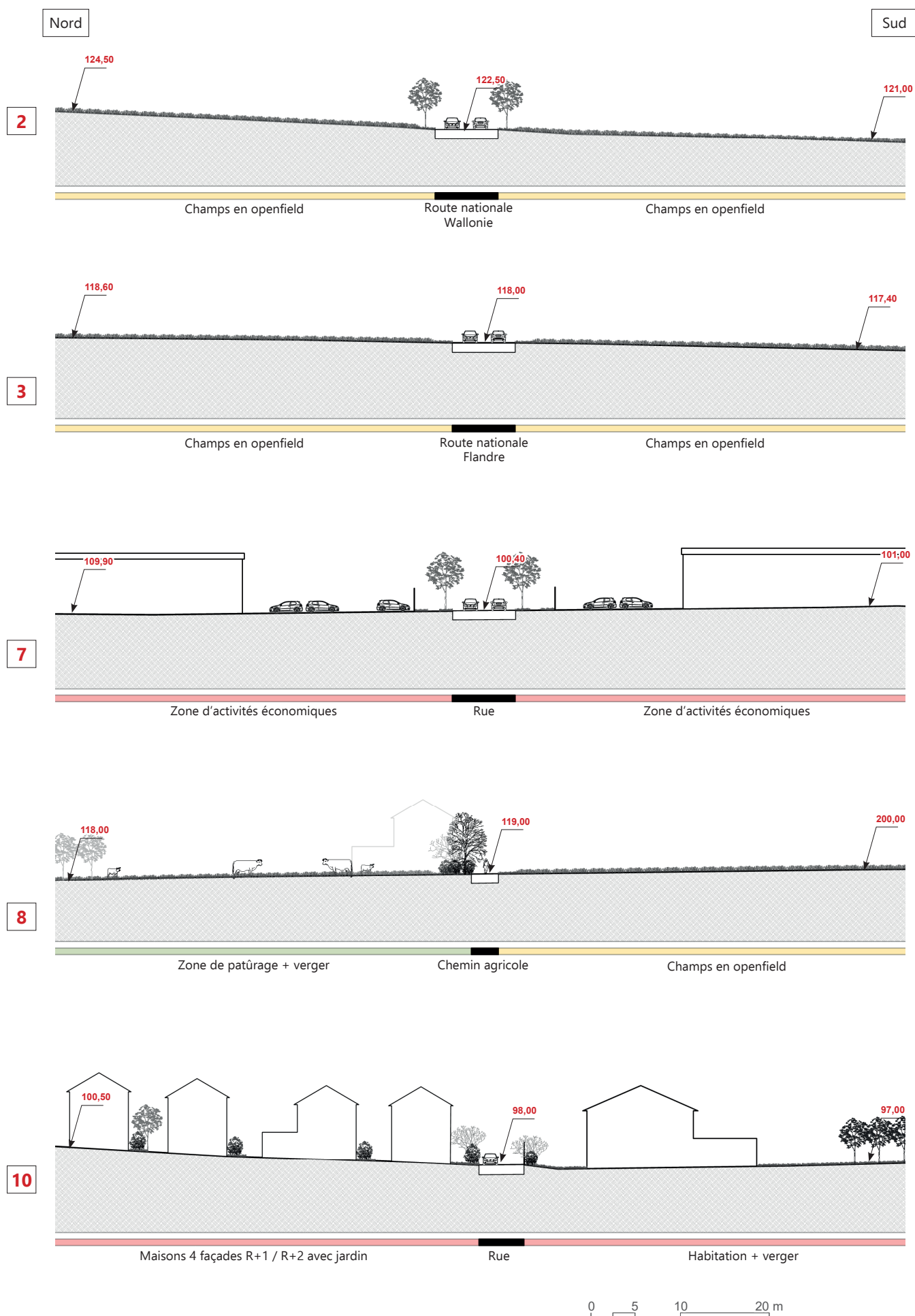


Figure 31. Série de coupes illustrant les différentes typologies de milieux traversés le long de la via Belgica aux alentours de Tongeren (d'ouest en est), comprenant les observations de terrain, l'occupation du sol, le relief. Les numéros rouges indiquent la localisation des coupes suivant les photos de terrain. [Source : réalisation personnelle]

V. Cas d'étude 4 : Valkenburg

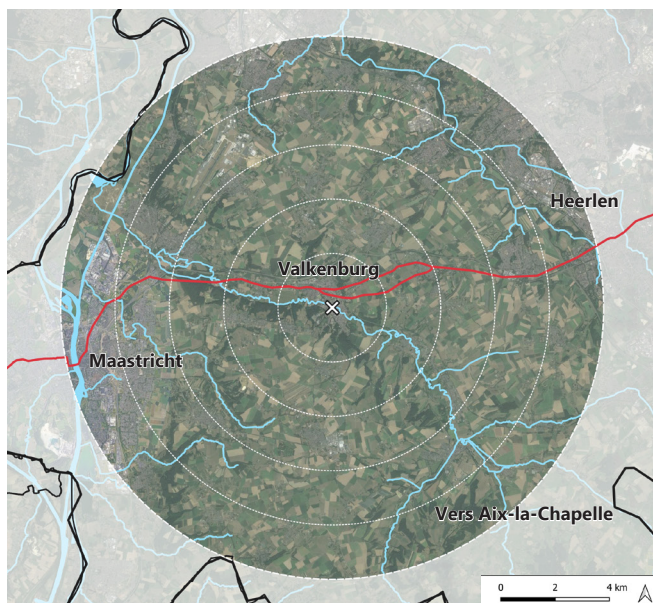


Figure 32. Carte de localisation de la via Belgica (tracé rouge) au niveau du tronçon 4 : Valkenburg. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite complété de la couche EU Hydro (Copernicus, 2020)]

1. Localisation

La ville de Valkenburg se situe aux Pays-Bas, dans la Province du Limbourg méridional néerlandais (Nederlands-Limburg). Cette Province a une situation particulière, étant entourée de plusieurs pays voisins : à l'ouest et au sud la Belgique (la Flandre à l'ouest et une partie au sud, la Wallonie au sud), et à l'est l'Allemagne. Seule une sorte d'entonnoir au nord la relie au reste des Pays-Bas. Les différentes frontières nationales se situent à une distance avoisinant les 12 km à partir de Valkenburg. Elle se situe donc à environ 10 km de Maastricht et la Meuse (à l'ouest) et de Heerlen (à l'est). On peut également citer la proximité de Aachen (Aix-la-Chapelle, Allemagne) à environ 20 km au sud-est (figure 32). Valkenburg se situe au sein du Parc des Trois Pays.

Description des paysages – Le Limbourg méridional : Le territoire étudié s'inscrit dans la région du Heuvelland (Pays des collines) reconnu comme paysage national. La région est caractérisée par des plateaux et des vallées fluviales (Vallées de la Gueule et de la Gulp) qui composent ensemble un paysage vallonné parcouru de chemins creux, de vergers, de prairies, de fermes à colombages, de chapelles et de croix qui constitue le patrimoine culturel de la région.⁵⁹

2. Analyse cartographique

a) Analyse historique (Cartes en Annexe 9)

Topografische Militaire Kaart (1850) : Le tracé de la voie romaine n'est plus perceptible déjà à cette période hormis au niveau des routes existantes. Mais aucun indice visible sur carte ne permet d'attester son passage en ces lieux. En ce qui concerne l'occupation du sol, celle-ci comprend prairies, vergers, champs et boisements sur les versants de vallées.

En comparaison à la situation actuelle, peu d'éléments ont évolué en regard de l'occupation du sol à part le développement de l'urbanisation.

b) Situation actuelle détaillée

Description de l'occupation du sol - CLC 2018 (Cartes en Annexe 11)

Le territoire autour de Valkenburg semble relativement homogène avec une lecture facile et évidente des différentes catégories d'occupation du sol qui l'occupent (figure 33), malgré la diversité de milieux dispersés.

⁵⁹ Visit Zuid-Limburg. (s.d.). *Een uniek landschap*

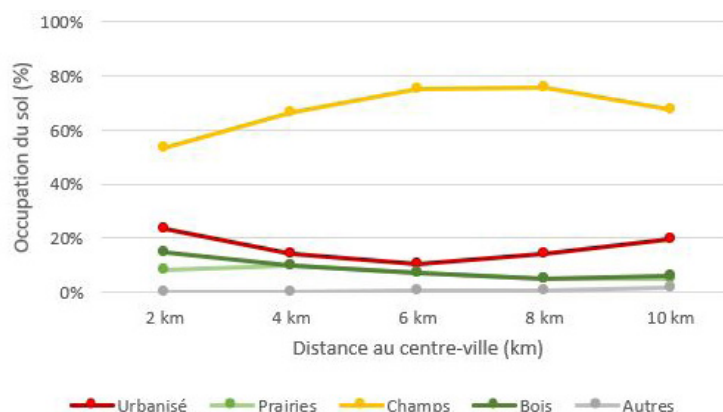


Figure 33. Graphique des proportions cumulées de catégories d'occupation du sol selon la distance au centre-ville de Valkenburg (NL). [Source : réalisation personnelle sur base du Corine Land Cover 2018]

Urbanisation (19,6 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend principalement les classes *Discontinuous urban fabric* (14,2 %), *Industrial or commercial units and public facilities* (3,3 %), et *Sport and leisure facilities* (1,2 %). Les tissus urbains discontinus sont représentés par : des portions de deux villes de grande envergure que sont Maastricht et Heerlen et des petits villages indépendants. Ces villages sont recentrés sur eux-mêmes et sont en grande partie implantés en fond de vallée, le long des cours d'eau, y compris Valkenburg (habitat mitoyen). Du fait de l'étroitesse des Pays-Bas à cet endroit (environ 32 km entre la Belgique et l'Allemagne), on aurait pu penser que Maastricht et Heerlen auraient eu une plus grande influence en matière de développement urbain sur le territoire intermédiaire, ce qui ne semble pas être le cas.

Prairies (5,0 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend exclusivement la classe *Pasture*, généralement située aux abords des cours d'eau. Elle ne représente qu'une faible proportion du territoire, mais a une réelle importance dans le paysage perçu depuis le tracé suggéré de la voie romaine : le tracé suit la vallée de la Gueule et il est donc possible à plusieurs reprises d'avoir des ouvertures sur ces espaces riches. On relève le développement d'un paysage naturel de vallée fluviale où on peut constater des zones de pâturage avec du bétail et des chevaux, des fourrés d'aubépines, des marécages, etc⁶⁰.

Champs (67,7 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Complex cultivation patterns* (51,7 %), *Non-irrigated arable land* (11,7 %), et *Land principally occupied by agriculture, with significant areas of natural vegetation* (4,3 %). Cette matrice représente plus de la moitié du territoire et marque pleinement le paysage. Les surfaces agricoles sont dominées par les cultures annuelles régulières (céréales, tubercules, légumineuses, cultures fourragères, parcelles de cultures arables et prairies permanentes). Ces surfaces sont généralement implantées sur les plateaux et versants.

Bois (6,0 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Broad-leaved forest* (5,2 %) et *Mixed forest* (0,8 %). Aux Pays-Bas, environ 60 % de la superficie boisée totale est constituée de conifères. Cependant, dans le territoire étudié, les essences forestières principales sont des feuillus et comprennent le chêne, le peuplier et le hêtre. Quelques peuplements de conifères (pin sylvestre) au sein du boisement de feuillus peuvent être perçus.

Autres (1,7 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Water courses* (0,7 %), *Mineral extraction sites* (0,4 %), *Green urban areas* (0,4 %) et *Dump sites* (0,2 %). Celles-ci ne semblent pas avoir une réelle influence sur le paysage de la voie romaine, mise à part les *Water courses*, particulièrement la Meuse traversant Maastricht. Par le passé, ce fleuve devait être un obstacle dans la trajectoire de la voie et des ouvrages ont dû être construits pour contrer cet obstacle. Aujourd'hui, aucune trace n'est perceptible.

60 Het Limburgs Landschap (s.d.).

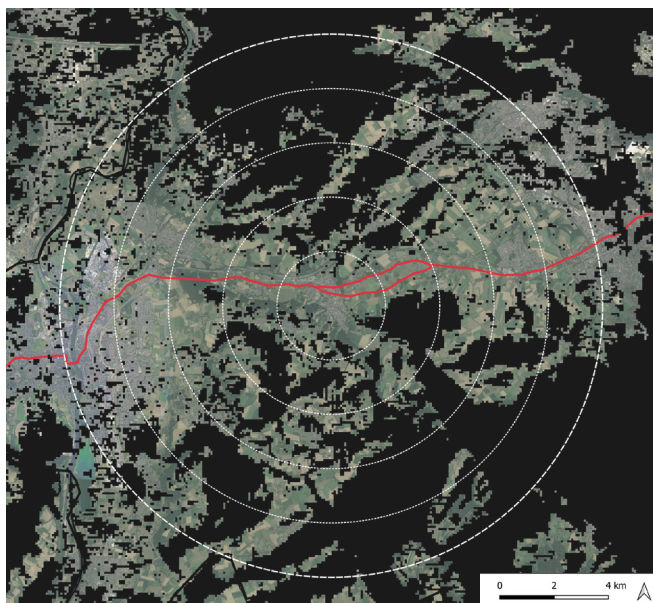


Figure 34. Carte du bassin de visibilité (surfaces noires correspondant au non visible) depuis la via Belgica (tracé rouge) au niveau du tronçon 4 : Valkenburg. [Source : modifications personnelles sur base du EU-DEM v.1.1 (Copernicus, 2020), sur un fond Google Satellite]

Description du bassin de visibilité

Dans le cas du territoire du Valkenburg, les résultats du Viewshed peuvent être faussés par le positionnement du tracé considéré comme présumé et s'implantant donc sur des zones urbanisées ou des boisements (plus de la moitié du tracé) : depuis ces points, les champs de visibilité sont donc faux. Depuis le tracé de la voie implantée au niveau du sol, le champ visuel (figure 34) est assez peu étendu sur le territoire. Les surfaces non perçues sont dues au relief : la voie traverse le fond de vallée ou est positionnée en contrebas, sur un versant. Depuis le tracé, il est donc possible d'apercevoir les façades des zones urbanisées alentour, les boisements sur les coteaux, les prairies en fond de vallée. Lorsque l'on parcourt le tracé, une grande quantité de séquences « fermées » sont relevées comme la traversée d'une zone urbanisée. Les haies en bordure de la voie peuvent également

apparaître comme des obstacles. Les séquences « ouvertes » et étendues sont assez rares, mais très riches d'un point de vue paysager.

3. Observations

La particularité de ce tronçon, en faisant sa principale difficulté, est que le tracé de la voie est presque entièrement présumé et donc invisible la plupart du temps. Il ne suit alors que très peu un axe existant et est parfois inaccessible. Cette particularité forme donc une rupture à part entière par rapport au suivi du tracé.

En revanche, lorsque le tracé suit un axe existant, il prend la forme d'une rue piétonne (à Maastricht, figures 35 et 36, point 1) ou une route secondaire (points 7 et 9). Dans d'autres cas, il est possible de se retrouver au milieu d'un champ, d'une prairie (points 3, 4 et 8) ou d'un parc urbain (à Maastricht et Heerlen, points 2 et 10).

Les différents points d'observations permettent tout de même d'observer les caractéristiques paysagères dominantes d'une vallée alluviale, le tracé parcourant en grande partie la vallée de la Gueule. Ce paysage se traduit par la présence de boisements en grand nombre sur les versants, de prairies, zones de pâture et vergers. Il est également possible d'apercevoir des milieux pionniers (des tourbières) très riches en biodiversité (réserve naturelle du sud du Limbourg Ingendaal, point 5).

Les ouvertures visuelles sont assez restreintes dans la vallée, mais une fois localisé davantage dans les hauteurs, le tracé permet des points de vue notables : paysage vallonné composé de plaines agricoles, prairies, boisements, avec un aperçu sur la ferme Euverem et la tour d'observation de Valkenburg dans les hauteurs de la ville (point 6).

Le tracé de la *via Belgica* est très peu préservée : souvent repris comme tracé présumé et souvent invisible ou inexistant, il est difficile de traverser la région en le suivant. Cependant, les différents points d'observation révèlent la richesse des paysages qui composent le Limbourg, mais aussi l'implantation à différents endroits, de panneaux explicatifs sur la voie romaine. Le développement de l'urbanisation des villes importantes comme Maastricht et Heerlen ont eu un réel impact sur la voie romaine qui, dans les différents contextes observés, ne reprend pas les caractéristiques « propres » d'une voie romaine : rectiligne, ligne de crête militaire, etc.



Figure 35. Reportage photographique des observations de terrain le long de la via Belgica, tous les 2 km (d'ouest en est). Les numéros extrêmes sont les points les plus éloignés de la ville de Valkenburg. Les numéros en rouge indiquent qu'une coupe a été réalisée pour compléter les observations. [Source : photographies personnelles]

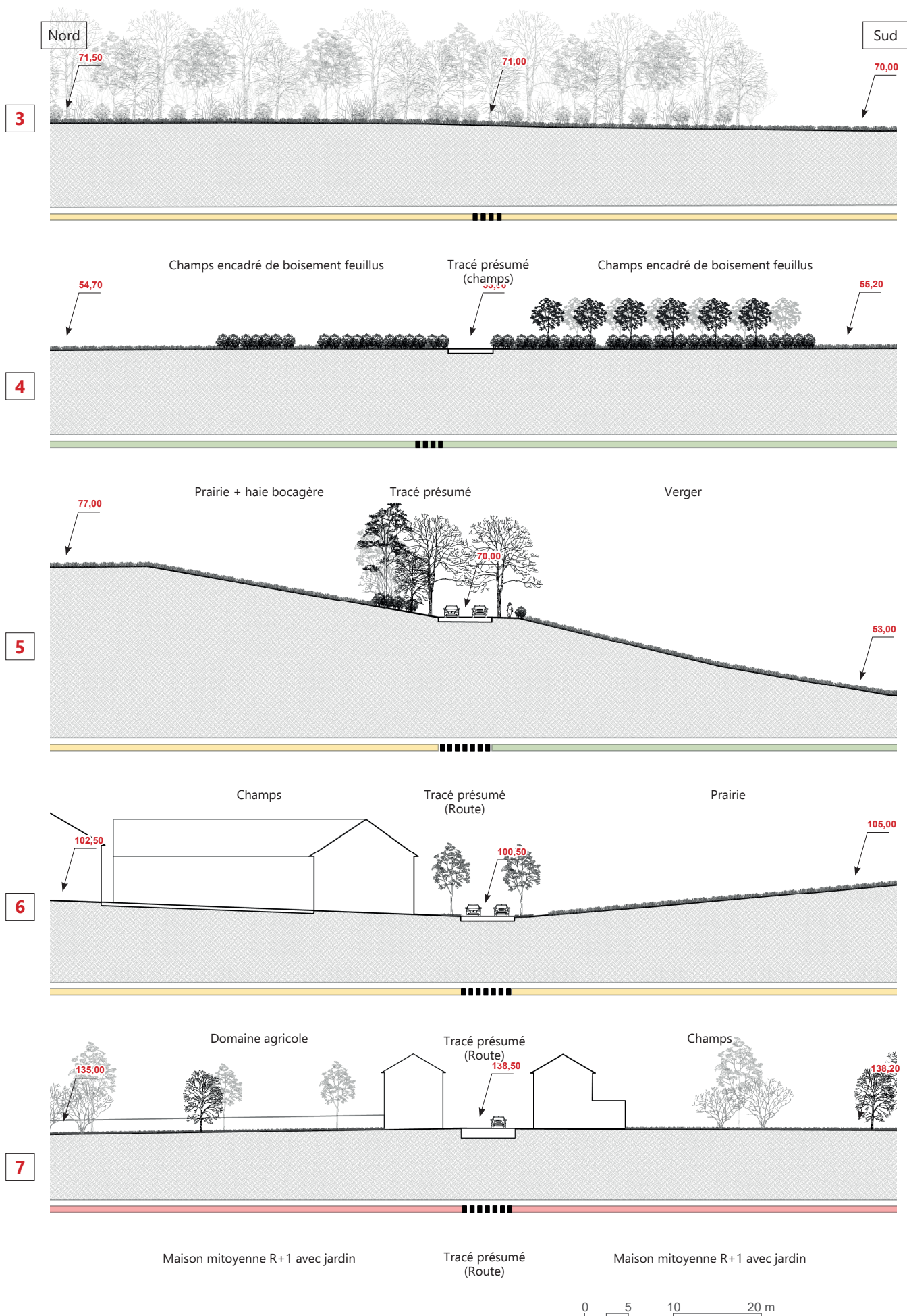


Figure 36. Série de coupes illustrant les différentes typologies de milieux traversés le long de la via Belgica aux alentours de Valkenburg (d'ouest en est), comprenant les observations de terrain, l'occupation du sol, le relief. Les numéros rouges indiquent la localisation des coupes suivant les photos de terrain. [Source : réalisation personnelle]

VI. Cas d'étude 5 : Jülich

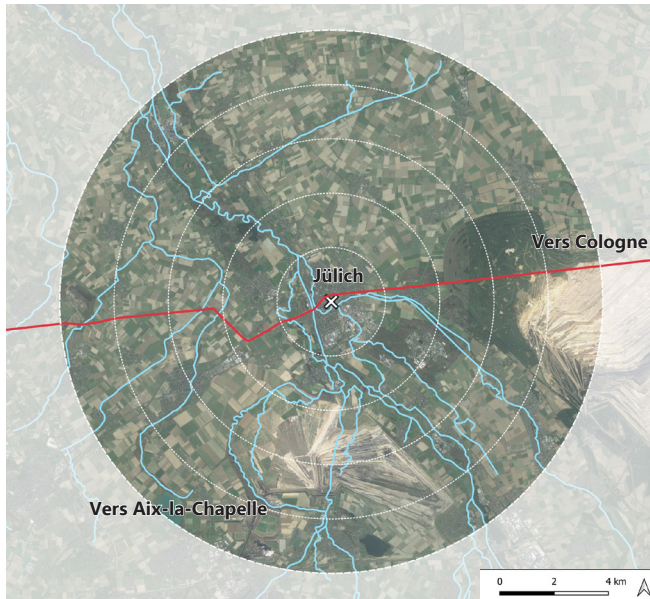


Figure 37. Carte de localisation de la via Belgica (tracé rouge) au niveau du tronçon 5 : Jülich. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite complété de la couche EU Hydro (Copernicus, 2020)]

1. Localisation

La ville de Jülich se situe en Allemagne, dans le Land du Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Elle se situe à environ 15 km de Düren (au sud-est), 25 km de Aachen (Aix-la-Chapelle, sud-ouest) et 42 km de Köln (Cologne, à l'est) (figure 37). Jülich se situe au sein de l'Euroregio Meuse-Rhin, à seulement quelques kilomètres du Parc des Trois Pays, dont la limite n'est pas fixée.

Description des paysages – Rhénanie-du-Nord-Westphalie : Le paysage du territoire étudié comprend plusieurs zones paysagères : *Juelicher Boerde*, *Rur-Inde-Tal* et *Die Buerge*. Le paysage principalement rural se caractérise par un paysage de champs intensivement exploités et pauvres en structures, où seuls quelques pâturages, vergers, petits bosquets et parcs dans les anciens domaines constituent localement de précieux petits biotopes.

La zone périphérique de l'exploitation à ciel ouvert de lignite autour de Jülich est relativement densément peuplée. Le paysage est également fortement marqué par des vallées alluviales traversées par la Rur et l'Inde, constituant l'une des plus grandes zones alluviales de bois tendre d'un seul tenant de toute la région. De nombreux autres cours d'eau, en partie rectifiés, accompagnent l'Inde et la Rur et soulignent ainsi la richesse des eaux de la région. Autres marques non négligeables du paysage : l'exploitation à ciel ouvert de Hambach et le terroir associé *Sophienhöhe*, aujourd'hui boisé, offrent des possibilités de vue et d'observation du territoire.⁶¹

2. Analyse cartographique

a) Analyse historique (Cartes en Annexe 10)

Preußische Kartenaufnahme (1836-1850) : le tracé à l'ouest de Jülich n'était déjà plus perceptible. C'est à l'est de la ville que le tracé est bien présent et suit le tracé actuel. La voie est un tracé rectiligne bordée d'alignements d'arbres. Aujourd'hui, une portion importante de la voie a disparu à la suite de l'exploitation de la carrière d'Hambach. La partie ouest du territoire se compose presque essentiellement de champs ponctués de villages et bosquets. La partie centrale, comprenant Jülich, s'inscrit dans une vallée parcourue de prairies. La partie à l'est, quant à elle, est davantage marquée par la présence de grosses taches boisées.

En comparaison à la carte actuelle, le tracé est toujours perceptible au niveau de Jülich et le reste a disparu ou a été désaffecté. L'occupation du sol est surtout marquée par le développement de l'urbanisation et l'industrialisation affectant le paysage du territoire par la présence d'une multitude de carrières. Ce territoire est composé d'un grand réseau de pylônes électriques et d'éoliennes. Ces modifications ont fondamentalement modifié la perception du paysage.

⁶¹ Éléments de description des paysages basés sur les informations liées à la couche *Landschaftsräume* issue du géoportail NRW.

b) Situation actuelle détaillée

Description de l'occupation du sol - CLC 2018 (Cartes en Annexe 11)

La lecture du territoire autour de Jülich est moins évidente, dû à l'impact de l'industrialisation et particulièrement les sites d'exploitation (figure 38).

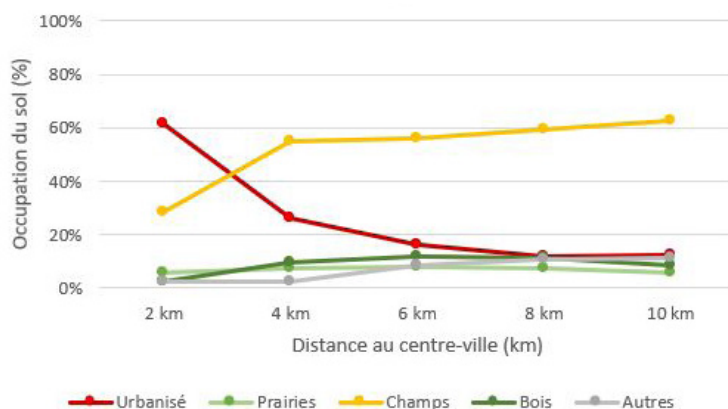


Figure 38. Graphique des proportions cumulées de catégories d'occupation du sol selon la distance au centre-ville de Jülich (DE). [Source : réalisation personnelle sur base du Corine Land Cover 2018]

Urbanisation (12,4 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend notamment les classes *Discontinuous urban fabric* (9,0 %) et *Industrial or commercial units and public facilities* (2,9 %). Les tissus urbains discontinus sont représentés par la ville de Jülich et des petits villages répartis de manière homogène sur l'ensemble du territoire. Le type d'habitat est représenté par des maisons 4 façades de taille modeste. Plusieurs zones d'activités économiques, relativement étendues, parcourent le territoire en marge du tissu urbain ou sont isolées. Ces espaces urbanisés ne représentent qu'une part minime du territoire, mais du fait de la planitude du relief, sont facilement visibles dans le paysage, depuis différents axes (routes, sentiers).

Prairies (5,4 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend exclusivement la classe *Pasture*, essentiellement localisée le long des cours d'eau. Elles sont souvent encaissées et camouflées par des cordons boisés ou le tissu bâti, les rendant alors peu visibles.

Champs (62,6 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Non-irrigated arable land* (61,5 %) et *Land principally occupied by agriculture, with significant areas of natural vegetation* (0,2 %). Les paysages agricoles sont dominés par les cultures annuelles régulières (céréales, tubercules, légumineuses, etc.), implantées généralement sur les plateaux.

Bois (8,2 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Broad-leaved forest* (7,8 %), *Transitional woodland/shrub* (1,3 %) et *Mixed forest* (0,4 %). Les essences forestières principales sont le chêne, le hêtre et l'érable. Il est également possible de trouver du pin dans les boisements de feuillus. Les taches de boisements prennent la forme de cordon, le long des cours d'eau, mais également de grosses masses venant couvrir les terrils de déblais, dont le Sophienhöhe.

Autres (11,4 % du territoire étudié) : Cette catégorie reprend les classes *Mineral extraction sites* (9,8 %), *Dump sites* (0,8 %) et *Water bodies* (0,6 %). Le territoire est marqué par de très larges zones d'extraction à ciel ouvert, devenues une des caractéristiques principales du paysage. La zone d'extraction Sophienhöhe à l'est du territoire génère une attraction touristique importante de fait de ses nombreux sentiers et offre différents points de vue sur l'ensemble du territoire. Depuis Jülich, le tracé de la voie romaine mène tout droit à ce terril qui recouvre aujourd'hui une partie de la voie.

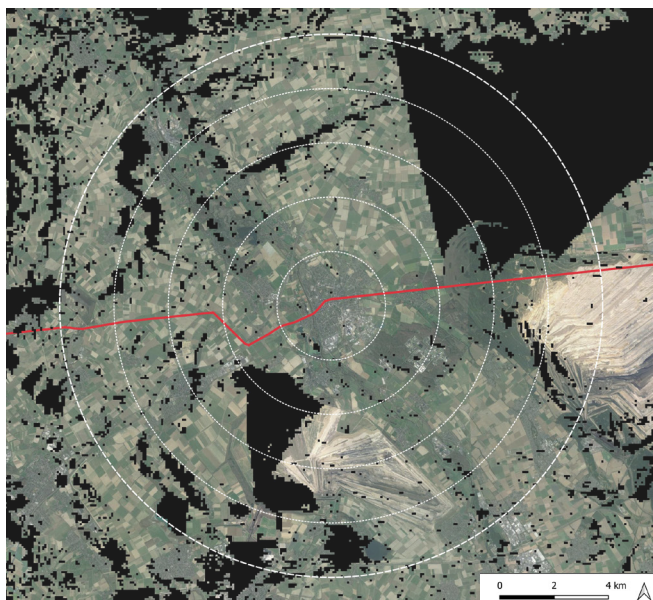


Figure 39. Carte du bassin de visibilité (surfaces noires correspondant au non visible) depuis la via Belgica (tracé rouge) au niveau du tronçon 5 : Jülich. [Source : modifications personnelles sur base du EU-DEM v.1.1 (Copernicus, 2020), sur un fond Google Satellite]

Description du bassin de visibilité

Les résultats du Viewshed peuvent être faussés par le positionnement du tracé considéré comme présumé et s'implantant donc sur des zones urbanisées ou des boisements. Seuls les segments au niveau de Jülich et du terriil Sophienhöhe se trouvent dans ce cas. En dehors, depuis le tracé au niveau du sol, le champ visuel est largement étendu (au-delà de 20 km) sur le territoire. Les surfaces non perçues sont dues au relief : une implantation en fond de vallée ou une position derrière un grand terriil. Grâce au relief très plat, on aperçoit les zones urbanisées alentour, les quelques boisements, mais surtout les grands terrils. Une grande partie du territoire étudié est ainsi perceptible. Le terriil situé à l'est du territoire a un réel potentiel de point de vue du fait de sa hauteur. Des percées dans le boisement permettent d'étendre largement le bassin de visibilité (figure 39).

3. Observations

Une grande partie du tracé est présumé ou désaffecté. Il se retrouve alors au milieu de parcelles agricoles, de boisements ou recouvert par un terriil ou l'urbanisation. Lorsque le tracé reprend un axe existant, il s'agit surtout de routes secondaires. Les caractéristiques paysagères dominantes sont liées à l'environnement agricole avec des openfields à perte de vue implantés sur un relief très plane (figures 40 et 41, point 3). Les ouvertures visuelles sont donc en grand nombre et étendues sur : des bribes de villages ou de fermes (point 5), des cordons boisés et bosquets ponctuels, soulignant le fond d'un vallon (point 4). Les éléments marquants dans ce paysage sont les monticules de déblais d'extraction des carrières : des terrils de formes imposantes et très allongées (point 1). Dans cet ensemble est implanté tout un panel d'infrastructures : des pylônes électriques, des éoliennes, des centrales, etc. (points 4 et 5). Du fait de la planitude du relief, tous les éléments verticaux ressortent davantage et attirent alors le regard.

L'urbanisation dans ce territoire n'est pas particulièrement marquante. À la sortie de la ville de Jülich, l'un des seuls tracés de la voie romaine encore existants prend la forme d'une route surélevée et bordée d'alignements d'arbres. En contrebas et en parallèle est implantée une voie cyclopiétonne, retraçant le passage de la voie romaine, accompagnée de plusieurs chênes (point 6). Ces axes rectilignes mènent tout droit à Sophienhöhe que l'on aperçoit au loin depuis les premiers points d'observation. À un endroit, la route est pavée et bordée d'un alignement de cinq répliques de bornes romaines malheureusement camouflées par l'aménagement d'un parking.

Depuis le point bas du Sophienhöhe, divers parcours de randonnées sillonnent le terriil boisé jusqu'à la carrière. Un point notable est relevé au niveau du parcours : un point de vue depuis lequel une percée a été réalisée dans la continuité de l'axe *via Belgica*, mettant en scène le tracé rectiligne et son paysage (point 8) : on a un aperçu de Jülich, des boisements, des plaines agricoles et terrils. En dehors de ce point de vue, le tracé de la voie romaine est invisible.

Le tracé de la *via Belgica* est relativement bien préservée et mise en scène aux abords de Jülich et de Sophienhöhe, mais en dehors il est souvent désaffecté voire présumé et donc invisible à l'œil nu, rendant difficile le parcours de ce dernier. Malgré tout, les différents points d'observation le long du tracé permettent d'apprécier beaucoup des caractéristiques des paysages de la région.



Figure 40. Reportage photographique des observations de terrain le long de la via Belgica, tous les 2 km (d'ouest en est). Les numéros extrêmes sont les points les plus éloignés de la ville de Jülich. Les numéros en rouge indiquent qu'une coupe a été réalisée pour compléter les observations. [Source : photographies personnelles]

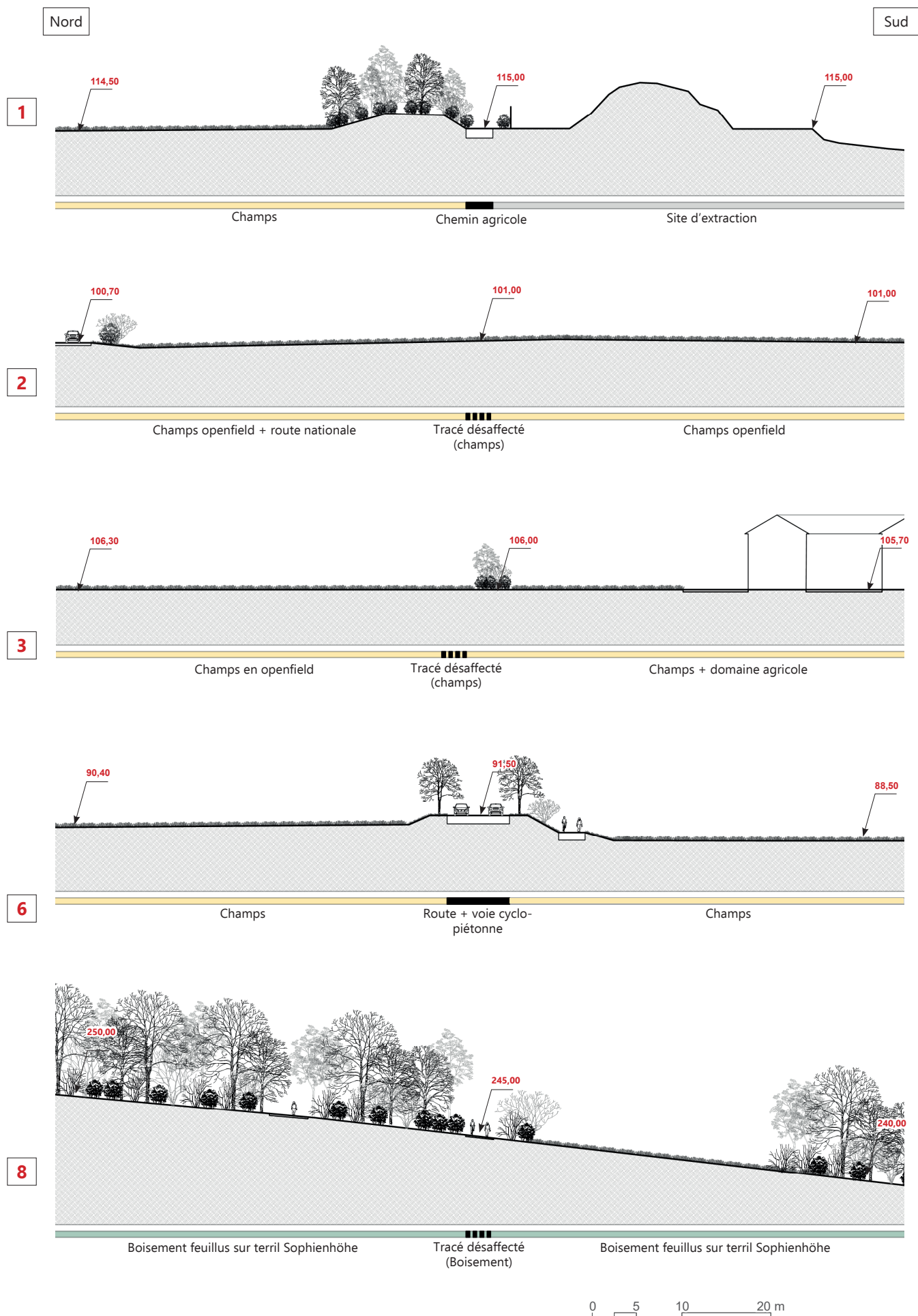


Figure 41. Série de coupes illustrant les différentes typologies de milieux traversés le long de la via Belgica aux alentours de Jülich (d'ouest en est), comprenant les observations de terrain, l'occupation du sol, le relief. Les numéros rouges indiquent la localisation des coupes suivant les photos de terrain. [Source : réalisation personnelle]

VII. Les paysages de la *via Belgica* - Synthèse

A. Généralités

Après analyse de ces cas d'étude, on peut lister quelques caractéristiques générales des paysages liés à la voie romaine :

- Le tracé de la voie romaine se localise souvent en ligne de crête, générant une ouverture du champ de vision et des points de vue notables, voire remarquables;
- Il est dans l'ensemble rectiligne sur l'ensemble de son parcours, formé de plusieurs segments droits avec des points de changement de direction;
- Il est repris par des axes existants de classes diverses et plus particulièrement, à 50 %, par des voies du réseau primaire (route départementale, route nationale, etc.);
- L'urbanisation n'est pas dominante le long de l'axe, peu de villes et villages sont finalement traversés. Elle est localisée en dehors ou en bordure généralement;
- L'occupation du sol dominante en bordure directe de la voie est liée à l'agriculture en openfield;
- Peu d'espaces boisés sont traversés, renvoyant à l'une des caractéristiques principales des voies romaines en général, afin d'éviter les embuscades potentielles et le manque de visibilité;
- Les zones humides et cours d'eau sont évités, mais quand cela n'est pas possible, la voie les traverse généralement de manière perpendiculaire;
- Dans les différentes régions, les caractéristiques paysagères observées font toujours écho aux caractéristiques identitaires reprises dans les descriptions paysagères des Atlas et autres outils.

B. Spécificités

En complément à ces généralités, il est tout de même nécessaire de souligner des différences notables, spécifiques en fonction des régions traversées :

- De toute évidence, chaque tronçon s'inscrit dans une région et un territoire avec une identité propre, traduite dans l'espace d'une certaine manière, que l'on ne va pas retrouver ailleurs. Les terrils de Morlanwelz ne sont pas les mêmes que ceux de Jülich par exemple;
- Le tracé ne suit pas toujours les lignes de crêtes et les plateaux des territoires. Cela est notamment observé pour le tronçon de Valkenburg, où la voie suit la Vallée de la Geul, générant un paysage plus proche de la vallée alluviale avec prairies, vergers, boisements, etc., qu'un paysage agricole purement productif;
- L'impact de l'urbanisation sur la voie et les paysages va être plus prononcé lorsqu'il y a une forte proximité avec des agglomérations (traversées ou non par la voie). Cela est constaté à Morlanwelz (proche de Charleroi) notamment et à Valkenburg (proche de Maastricht et Heerlen);
- La présence d'éléments ponctuels à proximité du tracé, formant les indices du passé antique de la voie : *tumuli*, chapelles, bornes, etc. Cette présence est marquée au niveau du tronçon de Tongeren, mais peu voire pas près des autres tronçons;
- L'état de conservation du tracé va fortement impacter la praticabilité et l'accessibilité du parcours le long de la *via Belgica*. À Desvres, Morlanwelz et Tongeren, le tracé est relativement bien préservé, seuls quelques maillons vont être désaffectés ou présumés. Dans le cas de Valkenburg et Jülich, une grande majorité du tracé est présumée, voire désaffectée, très peu étant préservée. Ainsi, il est beaucoup plus difficile de découvrir la région à travers cette ligne. Ces maillons manquants forment des ruptures, plus ou

moins conséquentes, dans le parcours. On se retrouve alors bloqué devant un mur, une haie, un quartier d'habitation ou perdu au milieu d'un champ, d'une prairie ou d'un boisement sans une marque visible du tracé (figure 42). Dans ces cas-là, il faut alors prendre des déviations, des axes parallèles ou tout simplement accepter l'inaccessibilité du tracé.



Figure 42. Illustration de différentes formes de ruptures (tirets blancs) de la via Belgica (tracé rouge). Les ruptures sont de toutes tailles (quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres) et peuvent être causées par a) l'aménagement d'une autoroute, b) l'aménagement d'une voie ferrée, c) un boisement, d) le remembrement agricole, e) l'urbanisation, f) l'exploitation minière avec la formation de terrils. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite]

On remarque que les différents points mis en évidence sont principalement dus à leur localisation géographique et donc à leur inscription dans des ensembles et des territoires paysagers différents. Certains vont se rejoindre sur certains points généraux (listés précédemment), mais être traduits dans l'espace différemment, tandis que d'autres vont s'opposer : le relief général (plat, vallonné ou accidenté), l'urbanisation plus ou moins présente et son implantation dans le territoire (ayant un impact ou non sur le paysage), les types et formes de cultures (openfield, bocage, prairie, pâture, etc. Ainsi, les spécificités observées à chaque tronçon sont issues des caractéristiques générées par les contextes dans lesquels ils sont implantés.

C. Paysage et valorisation

Comme évoqué dans l'État de l'art, le paysage peut être valorisé d'une manière ou d'une autre, et cela à différents niveaux : patrimoine, environnement, paysage global, etc. Cette valorisation se traduit par l'application d'outils, élaborés à différentes échelles, pour la valorisation, la protection, la gestion, la sensibilisation des paysages de manière directe ou indirecte (cartes en Annexe 12).

L'étude suivante consiste donc en l'inventaire des outils mis en place au niveau de chaque tronçon afin de rendre compte de la valorisation ou non des paysages traversés par la voie romaine. Ne sont mises en évidence que les entités perceptibles ou observables depuis le tracé de la voie romaine (cf. bassins de visibilité).

1. Tronçon 1 : Desvres

- Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale : le patrimoine naturel se compose de milieux littoraux (dunes, falaises et estuaires), marais et zones humides (dont le marais audomarois, classement Ramsar), forêts, bocages, pelouses calcicoles et landes.
- ZNIEFF de type I : espaces homogènes écologiquement, définis par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou d'habitats rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel régional. Ce sont les zones les plus remarquables du territoire.
 - Forêt domaniale de Boulogne-sur-Mer et ses lisières;
 - Réservoir biologique de la Liane;
 - Forêt domaniale de Desvres;
 - Bois de l'Eperche, coteau de Longfosse et Pelouse du Molinet;
 - Bois des Monts, Mont Graux, Mont-Hulin, Mont de la Calique et anciennes carrières du Mont-Pelé à Desvres;
 - Bocage et bois de Bellebrune.
- ZNIEFF de type II : espaces qui intègrent des ensembles naturels fonctionnels et paysagers, possédant une cohésion élevée et plus riche que les milieux alentour.
 - Le complexe bocager du Bas-Boulonnais et de la Liane;
 - La Vallée du Bléquin et les Vallées sèches adjacentes au Ruisseau d'Acquin;
 - La Cuesta du Boulonnais entre Neufchâtel-Hardelot et Colembert.
- Site Natura 2000—Directive Habitats : Forêts de Desvres et de Boulogne et bocage prairial humide du Bas-Boulonnais.
- Arrêté de protection du biotope des Coteaux calcaires du Boulonnais.

L'ensemble des outils réunis semblent couvrir la quasi-totalité du territoire étudié, soulignant ainsi sa grande richesse autant d'un point de vue paysager qu'écologique. Le tracé de la voie romaine traverse et s'intègre à ces grands périmètres de valorisation en faisant un élément central pour l'appréciation du patrimoine naturel de la région.

2. Tronçon 2 : Morlanwelz

- Carte archéologique : outil d'aide à la décision en matière d'information, de prévention et de gestion de lieux de découvertes de biens archéologiques et des sites archéologiques recensés. Dans le cas de ce tronçon, la carte met en évidence le tracé de la voie romaine sur une épaisseur qui dépasse l'épaisseur même de la route et différents sites fouillés.
- Sites classés : Le Code wallon du Patrimoine considère à titre de site, toute œuvre de la nature ou toute œuvre combinée de l'homme et de la nature constituant un espace remarquable au regard d'un ou plusieurs critères visés à l'article 1er du CoPat, suffisamment caractéristique et cohérent pour faire l'objet d'une délimitation topographique.
 - Site archéologique du Vodgoriacum;
 - Terrils de l'ancien charbonnage de la Courte;
 - Terril n° 142 dit « Albert 1er »;

- Réserve ornithologique de Claire-Fontaine.
- Inventaire ADESA (figure 43) : Le long du tracé de la voie romaine, plusieurs points et lignes de vue remarquables ou simples ont été répertoriés, ainsi que plusieurs périmètres d'intérêt paysager localisés en bordure de la voie ou éloignés. Ceux-ci soulignent l'intérêt de la voie comme support de découverte et d'appréciation des paysages. Étant un outil à valeur indicative, les entités répertoriées peuvent toujours être menacées par l'urbanisation et donc disparaître.



Figure 43. Photographies prises depuis la via Belgica a) d'un point de vue remarquable et b) d'un point de vue sur un périmètre d'intérêt paysager, en zone urbaine ou à proximité, au niveau du tronçon de Morlanwelz (BE). [Source : ADESA, 2005]

Dans ce contexte beaucoup plus urbain que les autres cas d'étude, la valorisation du paysage va surtout se jouer à travers des outils révélant des éléments ponctuels notables comme les points et lignes de vue. Ces éléments ponctuels ouvrent de grandes fenêtres sur le paysage et mériteraient d'être davantage considérés dans la prise de décision.

3. Tronçon 3 : Tongeren

- Natura 2000–Directive Habitats : Vallée de la Jeker et haute vallée du Demer, et Forêts et pelouses calcaires de Haspengouw.
- *Beschermde cultuurhistorische landschappen* (Paysage culturel et historique protégé) : un paysage culturel et historique est un espace peu développé et doté d'une valeur patrimoniale, ce qui le rend d'intérêt général. Seul ce type de paysage peut être protégé comme le prévoit le décret sur le patrimoine immobilier. Grottes d'Henisdael et Parc du Jeker oriental.
- *Wetenschappelijke inventaris landschappelijk erfgoed – gehelen* (Inventaire scientifique du patrimoine paysager – ensembles) : ce sont des ensembles paysagers précieux en Flandre, dans lesquels on trouve un ensemble d'éléments patrimoniaux variés.
 - Hesbaye de Borgloon à Vechmaal;
 - Parc du château de Betho et Beukenberg avec voie romaine;
 - Vallée de Jeker entre Tongres et Mal.
- *Beschermde stads - en dorpsgezichten* (Sites protégés de la ville et du village) : Ensemble immobilier avec des éléments environnants tels que des végétaux, des clôtures, des cours d'eau, des ponts, des routes, des rues et des places, qui possède une ou plusieurs valeurs patrimoniales.
 - Tumulus avec environs : tumulus du Beukenberg, tumulus du « Romeinse Kalsijde » et tumulus du « Binnenveldje »;

- Ferme isolée;
- Ferme de Lindeboom à Herderen et environs.

L'ensemble des outils révèlent la richesse du territoire étudié à travers différentes échelles allant de la plus large à la plus locale. Ce territoire présente plusieurs périmètres de protection liés au paysage d'un point de vue culturel, patrimonial et historique, l'objectif étant qu'ils soient préservés pour les générations futures. La richesse des paysages réside également à travers des éléments ponctuels à valoriser et préserver comme les *tumuli*, les fermes et leurs environs, etc.

4. Tronçon 4 : Valkenburg

- Natura 2000–Directive Habitats : Vallée de la Gueule, Bemelerberg & Schiepersberg, Kunderberg.
- *Beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg* (périmètre de protection Paysage national Limbourg méridional) : la politique au sein du paysage national vise à renforcer les relations ville-campagne et au sein de la zone dite de conservation pour préserver, gérer, développer et expérimenter les qualités fondamentales du paysage et travailler sur la base de 10 valeurs fondamentales de POL2014⁶² : relief, patrimoine culturel, caractère écologique, ouverture visuelle, accessibilité, agriculture basée sur le type de sol, cœur de la couronne métropolitaine, expérience, offre culturelle, qualité de vie. Cette protection est également valorisée du fait que le périmètre est pris en compte dans celui du Parc des Trois-Pays.
- *Goudgroene natuurgebied, zilvergroene natuurgebied, bronsgroene landschapszone* (Zone naturelle or, argent et bronze) :
 - Zone naturelle d'or vert : réseau naturel national dont l'objectif est de conserver et gérer la nature existante et de développer une nouvelle nature.
 - Zone naturelle vert-argenté : zone dans laquelle l'exploitation des opportunités pour la nature et le paysage est centrale à l'aide de subventions et compensation de la nature. Elle est en dehors du Réseau naturel national, mais contribue au maintien et sa pérennité de la zone naturelle vert-or.
 - Zone paysagère vert bronze : zone comprenant vallées de ruisseaux, zones tampons autour des zones naturelles existantes, monuments, éléments paysagers plus petits, les cours d'eau, etc. La politique au sein de cette zone vise à préserver, gérer, développer et faire vivre les qualités fondamentales du paysage. Cette zone est constituée principalement de terres agricoles.
- *Natte parel* (Perle humide) : Les perles humides ont été sélectionnées parmi les zones naturelles dépendantes des eaux (souterraines) avec la plus haute priorité dans la restauration des valeurs naturelles humides.

Les périmètres des différents outils couvrent une grosse partie du territoire étudié et se concentrent au niveau de la Vallée de la Gueule, révélant ainsi sa richesse d'un point de vue paysager, culturel et écologique.

5. Tronçon 5 : Jülich

- Natura 2000–Directive Habitats : Kellenberg et Rur entre Flossdorf et Broich, Embouchure de l'Indre, Forêt de Lindenberg.
- *Landschaftsschutzgebieten* (zones de protection du paysage) : zones servant à la protection écologique et culturelle d'espaces naturels particuliers dont les exigences sont plus souples que celles des réserves naturelles. Ces zones doivent être protégées contre les dommages de manière particulière conformément à la loi fédérale sur la protection de la nature. Elles répondent à différents critères tels que :

62 Provinciale Staten van Limburg. (2014).

- Objectif de préservation, développement et/ou restauration de certains atouts naturels avec la protection de certaines espèces animales et végétales sauvages au premier plan;
 - Caractérisation par leur diversité, caractère unique, beauté ou importance culturelle et historique;
 - Importance particulière pour les loisirs.
- *Naturschutzgebiet* (réserves naturelles) : zones suivant la même logique et les mêmes critères (sauf en ce qui concerne le loisir) que les zones de protection du paysage, mais avec de plus grande exigence. Cet outil est contraignant et doit se munir d'un plan de gestion spécifique à chaque site.
 - *Bereiche für den Schutz der Natur* (aires protégées de la nature) : statut de protection contribuant à garantir la fonction particulière de ces aires protégées, telle que la fonction d'habitat pour les animaux et les plantes menacés. Ces aires protégées sont surtout localisées au sein de la vallée de la Rur et de l'Inde et sur les boisements.
 - *Kataster schutzwürdiger Biotope* (périmètre des biotopes à protéger) : cet outil met en évidence une multitude de milieux.
 - Conservation et optimisation d'une prairie riche en structure, en tant qu'élément de liaison dans le paysage de campagne vidé de ses habitants;
 - Conserver, optimiser et restaurer des forêts de feuillus proches de l'état naturel dans un paysage de bocage peu boisé, en particulier conserver les vieilles chênaies-charmaies à muguet;
 - Conservation d'un cours d'eau avec des bosquets d'accompagnement comme élément de liaison.

Comme préalablement évoqué, la définition du paysage n'est pas universelle et on le constate au travers des différents outils développés (Table 2). Le paysage semble toujours rattaché à la notion de nature, comme indissociable. Ainsi, les outils de valorisation agissent de la même manière et en même temps sur le paysage et les milieux naturels. On constate également que ces outils se superposent tous à peu près au même endroit, renforçant la valorisation et la protection de ces sites. La richesse paysagère et écologique de ce territoire réside principalement au niveau des vallées alluviales et des boisements alentour.

Catégorie	Desvres	Morianwelz	Tongeren	Valkenburg	Jülich
Environnement	Natura 2000	Natura 2000	Natura 2000	Natura 2000	Natura 2000
	Parc Natures Régional	/	/	Natuurnetwerk Nederland	Kataster schutzwürdiger Biotope
	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF 1 et 2)			Goudgroene natuurzone, zilvergroeie natuurzone, bronsgroene landschapszone	Naturschutzgebiete
	Biotope d'espèces protégées			Natte pael	Bereiche für den Schutz der Natur
Patrimoine	/	Patrimoine - Sites classés et zones de protection	Beschermd stads - en dorpsgezichten	/	/
		Patrimoine - Carte archéologique			
Paysage	/	Inventaire ADESA	Beschermd cultuurhistorische landschappen	Beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg	Landschaftsschutzgebieten
			Wetenschappelijke inventaris landschappelijk erfgoed		

Table 2. Tableau de synthèse reprenant l'ensemble des outils de valorisation observés au sein des cinq cas d'étude et inventoriés en fonction de leur catégorie : environnement, patrimoine, paysage. [Source : réalisation personnelle]

Au sein des cinq territoires étudiés, on relève une très grande richesse paysagère, culturelle, écologique, propre à chaque contexte. Cette richesse est aisément appréciée et perceptible depuis le tracé de la voie romaine. De manière générale, la plupart des outils de « valorisation » étudiés au sein des cinq tronçons semblent s'implanter perpendiculairement au tracé. On ne peut pas toujours réellement apprécier ces paysages depuis leur zone de valorisation. On va les apprécier depuis un point éloigné où l'on peut observer l'ensemble, ce sont ces points d'observation qu'il faut également valoriser, ceux que l'on retrouve le long de la voie.

VIII. Pistes de stratégies

Les études précédentes ont donc permis de mettre en évidence plusieurs points :

- Chaque région présente des typologies de paysage variées et diversifiées. On retrouve des similitudes au niveau de certaines caractéristiques paysagères, mais celles-ci ne se traduisent pas de la même manière dans l'espace.
- L'influence de la voie sur les paysages actuels n'est pas toujours flagrante. Dans la plupart des cas, la voie a été réutilisée comme support de développement du réseau de voies de communication (d'où sa bonne préservation) et de l'urbanisation, plus ou moins prononcée à certains endroits. Dans d'autres cas, l'effet est inverse : la voie romaine a disparu suite au changement d'occupation du sol.
- Lorsque le parcours est accessible (selon l'état de conservation), il est possible d'observer la majorité des caractéristiques paysagères identitaires des territoires étudiés depuis le tracé de la voie romaine confirmant son potentiel comme vecteur de découverte des paysages. Cependant, cette accessibilité est presque essentiellement développée pour les déplacements motorisés.
- Le tracé actuel de la voie romaine prend plusieurs formes : route nationale, route communale, chemin agricole, sentier. Cela nous indique quelles autorités sont susceptibles de gérer la voie : l'état, la région, la province, la commune, les privés, etc. Cela montre également la complexité à laquelle on doit faire face dans le cas de la mise en place d'un plan de gestion et d'un projet de protection.
- L'analyse cartographique des outils de valorisation (protection, gestion, sensibilisation) des paysages a démontré une grande richesse paysagère, culturelle, patrimoniale et écologique au niveau des cas étudiés. Cependant, la voie romaine ou du moins son tracé actuel n'a pas de reconnaissance œuvrant pour sa protection, un mode de gestion particulier, sa valorisation.
- En parallèle de cette analyse cartographique, les observations de terrain et les échanges avec des personnes liées à leur territoire ont permis de mettre en évidence un grand intérêt pour cette voie et son potentiel en tant que support des valeurs patrimoniales et culturelles (notamment liées au paysage). Cet intérêt se traduit davantage localement et ce sont surtout dans les régions où la voie semble être effacée que ces outils plus locaux sont développés (Pays-Bas et Allemagne).

Comme évoqué précédemment dans la partie État de l'art, une reconnaissance de la *via Belgica* (Section Bavay-Tongerren) en tant que patrimoine mondial de l'UNESCO n'aboutira sûrement jamais du fait de la complexité du processus : des critères difficilement atteints, beaucoup d'acteurs à prendre en compte et donc un plan de gestion très complexe à élaborer, etc. Donc, plutôt que d'agir à l'échelle globale du tracé — traversant les cinq régions — il serait intéressant d'agir plus localement le long de la voie, quand cela est possible. Chaque action locale réunie en un ensemble pourrait permettre une prise en compte globale de la voie et ses paysages. Ainsi, c'est à travers des pistes de stratégies pour la valorisation des paysages, avec comme point de départ la voie romaine, que cette étude de la *via Belgica* se poursuit. Pour ce faire, on pourrait imaginer une méthode permettant de cibler les zones méritant d'être valorisées.

Dans un premier temps, il est nécessaire d'aborder la voie en elle-même. Pour la mettre en valeur et favoriser son appropriation par les populations, on pourrait imaginer développer ses fonctions et usages qui, aujourd'hui, se résument principalement aux déplacements motorisés avec pour fonction principale la liaison entre les villes. À cet effet, on pourrait s'inspirer des réseaux cyclopiétons mis en place dans les régions des Pays-Bas et de l'Allemagne : les réseaux de promenades suivant de près ou de loin le tracé de la voie romaine mettent en scène le paysage, l'héritage culturel, historique et patrimonial. Ces réseaux agissent notamment sur le développement touristique, mais en parallèle, ils permettent l'accessibilité à un panel d'utilisateurs et l'émergence de nouvelles fonctions : loisir, tourisme, enseignement, etc.

Dans un deuxième temps, afin de considérer la voie dans son ensemble, il est nécessaire d'agir sur

le paysage perçu depuis celle-ci, en faveur du maintien des ouvertures visuelles notamment. Pour ce faire, on pourrait s'inspirer de la méthode ADESA, basée sur des observations de terrain. Y sont alors identifiés des Périmètres d'Intérêt Paysager, des Points de Vue Remarquables ainsi que des Lignes de Vue Remarquables (des points et lignes de vue non remarquable sont également relevés) afin d'amener à une certaine reconnaissance des paysages wallons. Si ces points et lignes de vue remarquables sont localisés en zone urbanisable (au Plan de Secteur) alors des zones *non aedificandi* (non constructibles) sont mises en évidence.⁶³ Dans le cadre de cette étude, on pourrait réaliser un inventaire des points et lignes de vue remarquables ou simples et appliquer un périmètre de protection sur l'ensemble du tracé intégrant des périmètre *non aedificandi* en zone urbanisable. Deux applications seraient possibles :

- Soit, on réalise un tampon cartographique d'une certaine valeur au départ de la voie romaine (figure 44.a), valeur définie selon la localisation (en agglomération ou hors agglomération) et le type de voirie. Cette opération cartographique ne prend volontairement pas en compte le contexte local. Les abords directs de la voie sont alors « protégés » de manière unifiée sur l'ensemble du tracé existant;
- Soit, on exploite le principe des bassins de visibilité et on identifie les zones avec les plus grandes ouvertures visuelles (figure 44.b). Le périmètre de protection varie selon des paramètres variés : relief, occupation du sol, visibilité, etc. Cette application prend en compte le contexte, les observations de terrains, etc., mais uniquement ce qui est perceptible depuis la voie. Il n'y a pas de prise en compte de points de vues extérieures à la voie.

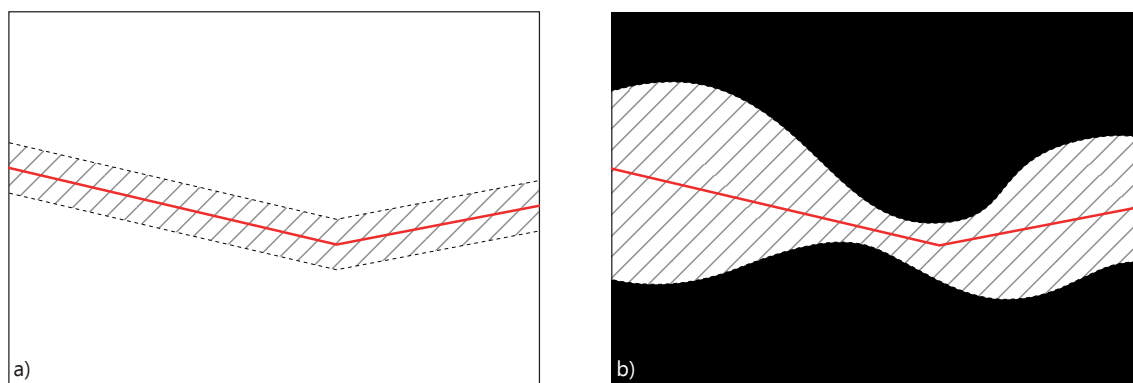


Figure 44. Schémas illustrant les deux applications possible pour le périmètre de protection. a) Tampon d'une valeur identique partout au départ de la voie. b) Périmètre sur base des bassins de visibilité (en noir, ce qui est non perceptible depuis la voie), des observations de terrain et du contexte. [Source : réalisation personnelle]

Enfin, dans un troisième temps, il est nécessaire de considérer le paysage en lui-même et de maintenir les composantes qui forment son identité. Le maintien de ces composantes se traduit notamment par l'application des différents outils de valorisation abordés précédemment, toutes régions confondues : Natura 2000, Périmètre de protection d'un Paysage national, Parc Naturel Régional, Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, Paysage culturel et historique protégé, Réserves naturelles, etc. Ces composantes valorisées ou à valoriser doivent être identifiées et maintenues, car elles forment ensemble le paysage identitaire perçu depuis la voie.

Cette proposition de méthode permet d'identifier les zones à valoriser, à travers le choix de ces outils. Cependant, c'est à chacun (pays, région, commune) de cibler l'importance que cette valorisation peut avoir ou non sur leur territoire. La mise en application de la méthode proposée peut se traduire de différentes manières (figure 45) :

- Soit par la rédaction de documents ayant une valeur indicative, comme le Schéma de Développement Communal ou le Guide Communal d'Urbanisme en Wallonie, utilisés pour la prise de décision et la sensibilisation, mais révèlent finalement peu de contraintes [Protection partielle];

63 ADESA. (2006).

- Soit par la rédaction de document à valeur réglementaire. Ceux-ci sont bien plus contraignants et génèrent une réelle protection : il y a une réelle prise en compte de ce type de document dans la prise de décision [Protection complète].

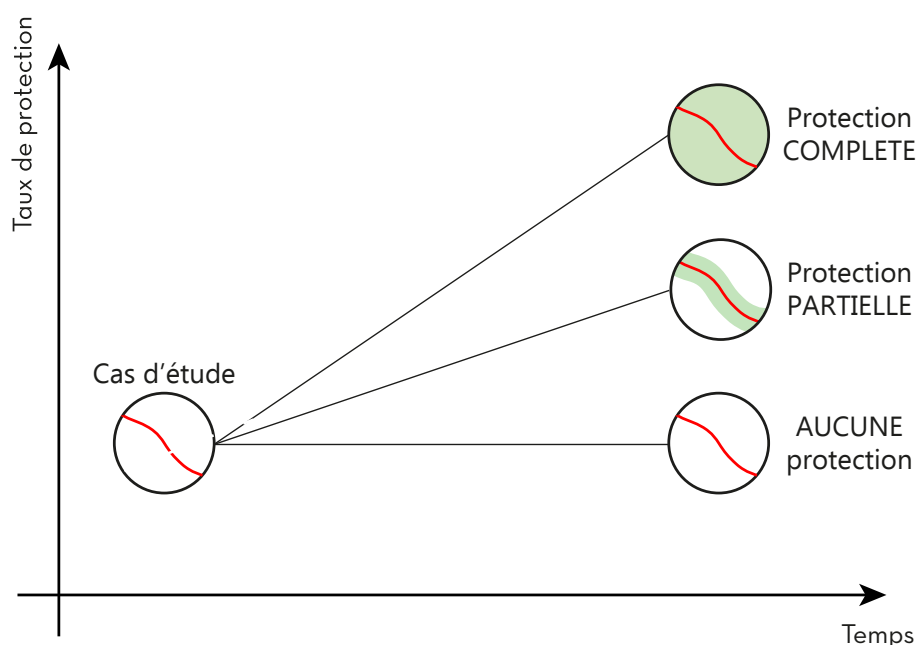


Figure 45. Schéma illustrant le taux de protection en fonction du temps. [Source : réalisation personnelle]

Cette méthode serait appliquée localement à l'échelle d'une commune. Une réflexion locale, en comparaison à une réflexion globale, est plus efficiente, car cela évite de faire intervenir un trop grand nombre d'acteurs autour de la table et donc de compliquer les échanges. Cependant, elle est moins efficace, car chaque action locale, à l'échelle des communes, prise indépendamment les unes des autres ne va pas toujours être sur la même longueur d'onde : priorités, vision et mode de fonctionnement différents, des moyens économiques inégaux, etc. Bien que ces divergences puissent ralentir le processus, cette solution reste tout de même la plus accessible. Il peut être suggéré une coordination dans le cas de recouvrement territorial ou d'objectifs.

Sur base de cette échelle d'action définie, la méthode proposée induit une diversification des outils à travers lesquels une valorisation des paysages au départ de la voie romaine devient possible. Ces outils peuvent être déclinés et approfondis selon les communes (contexte, besoins, moyens, etc.).

PARTIE 5 - DISCUSSION

L'état de l'art nous a permis de comprendre les enjeux liés à la mise en place d'une politique de paysage, son importance et ses objectifs. Il nous a également permis d'appréhender et de comprendre le contexte d'apparition des voies romaines dont la *via Belgica* et leurs usages, fonctions et apparences actuelles. On comprend donc l'importance des voies romaines dans nos paysages, leurs valeurs historiques, patrimoniales et culturelles. Elles ont un fort potentiel en tant que support de découverte des paysages, permettant leur valorisation voire leur protection contre le développement de l'urbanisation ou les changements d'occupation du sol, etc. Les pistes de stratégies ont permis de mettre en avant des outils exploitables par différentes autorités, leurs forces et faiblesses, mais également leur influence sur la voie et par extension sur les paysages traversés.

Au regard des objectifs d'illustration des paysages traversés par la voie romaine et de l'élaboration de pistes de stratégies pour une politique de paysage au départ de la voie romaine, cette partie présentera donc des points de discussion concernant la méthodologie et les résultats.

I. La méthodologie

La méthode utilisée pour ce travail est assez simple, dans le but de mener à des pistes de stratégies. Elle est aisément applicable à d'autres cas d'étude le long de la *via Belgica* ou sur une autre voie romaine afin de confirmer ou infirmer les généralités mises en évidence. Cependant, plusieurs questions font surface : si d'autres tronçons avaient été sélectionnés à la place de ceux qui ont été étudiés ou en complément de ceux-là, les résultats liés à l'analyse des paysages et pistes de stratégies auraient-ils toujours été pertinents ? La méthodologie est-elle réellement applicable à d'autres cas ? Est-ce qu'il n'aurait pas fallu étudier l'entièreté de la voie plutôt que des tronçons ou à l'inverse étudier la voie encore plus localement ?

Peu de documents abordent la voie romaine à travers la réflexion paysagère que porte ce travail. Beaucoup d'études ont été réalisées avec des points de vue historiques, archéologiques ou géographiques, mais très peu considèrent la voie au-delà de son linéaire, au-delà de l'objet qu'elle représente et le paysage. Ainsi, la méthodologie ne se base pas sur des chiffres et des évaluations précises traitant du sujet en tant que tel. Des études plus poussées sur d'autres thématiques (complémentaire) auraient pu appuyer ou non les arguments avancés voire mener l'étude vers d'autres conclusions.

Ainsi, la méthodologie proposée implique différents choix qui sont discutables en ce qui concerne le choix de l'échantillon :

- Le fait d'avoir utilisé des villes comme points départ pour sélectionner des tronçons est une méthode parmi tant d'autres. Une autre possibilité aurait été de partir d'un tronçon entre 2 points ;
- Le choix s'est porté sur l'étude d'un tronçon par région, mais il est possible de se concentrer davantage sur les régions où la voie romaine a le meilleur état de conservation ;
- Le fait que l'analyse ne se base que sur 5 tronçons de 20 km chacun peut générer des lacunes dans les résultats trouvés. Il est possible qu'une ou plusieurs informations primordiales n'aient pas pu être mises en évidence ;
- Une étude avec comme point de départ une voie romaine implique de travailler à différentes échelles. La voie considérée localement ou à l'échelle du territoire ne va pas fournir les mêmes informations.

Par rapport à l'approche du travail et des outils utilisés pour analyser les cas d'étude, des limites peuvent également apparaître :

- Concernant l'étude des bassins de visibilité : l'utilisation de l'outil *Viewshed* sur base d'un modèle numérique de surface est intéressante pour étudier les champs de visibilité depuis des points sur un axe existant (route, chemin, sentier, etc.). Dans le cas de cette étude, différents segments de la voie romaine sont soit désaffectés, soit présumés, et traversent alors des surfaces qui sont aujourd'hui aménagées en zones urbanisées. Les points d'observation ainsi implantés le long de la voie peuvent se retrouver sur un arbre ou sur le toit d'une habitation donnant alors un point d'observation virtuellement d'une hauteur supérieure à 1,70 m (hauteur de l'habitation + 1,70 m). Les résultats des champs de visibilité depuis ses points sont alors faussés. Si le traitement avait été réalisé sur base d'un modèle numérique de terrain, il n'y aurait pas eu ce problème, mais les surfaces perçues depuis les points d'observation n'auraient pas été justes non plus : pas de prise en compte des volumes comme les boisements, les bâtiments, etc. Ainsi, dans le cas de la présente étude, les résultats de cette donnée sont à prendre avec retenue.
- Concernant les observations de terrain : les paysages évoluent au fil des saisons. Celles-ci influencent beaucoup la perception que l'on peut en avoir : le feuillage des arbres peut dissimuler des informations qui sont alors révélées en hiver, la luminosité qui peut influencer les couleurs perçues, etc. Ainsi, les observations de terrain devraient normalement se multiplier tout au long de l'année pour avoir des données plus complètes. Cependant, ce travail ayant été réalisé en 4 mois environ et au vu de la distance séparant les différents cas d'étude, les observations durant les autres saisons n'ont pas été traitées.
- Concernant les outils graphiques exploités : les cartographies permettent d'avoir un point de vue plus global sur la situation et de présenter les dynamiques générales, et les photographies et les coupes permettent de présenter les généralités et les spécificités de chaque tronçon de manière d'un point de vue interne. Il aurait été intéressant d'ajouter des illustrations dynamiques et évolutives sous forme de croquis et zooms pour imager localement les stratégies.
- Concernant les coupes : les avantages d'une coupe réduite se traduisent par une échelle plus proche de l'homme, de la vie, du paysage perçu. Si le choix s'était porté sur une échelle plus éloignée (territoire), il devient alors difficile de cerner ce qu'il se passe au niveau du paysage vécu, traversé. Pour apprécier un point de vue, on s'arrête, mais la voie est une ligne, donc avant tout un paysage en mouvement.

Enfin, d'autres limites peuvent être relevées, liées aux difficultés rencontrées :

- Trouver les données cartographiques uniformisées et littéraires pour les 5 régions, notamment en ce qui concerne les régions des Pays-Bas et de l'Allemagne ;
- Parvenir à rassembler des données comparables entre les différentes régions. On peut notamment évoquer les cartes historiques où chaque période choisie n'est pas forcément représentée ;
- Travailler à l'échelle de la voie romaine sur son intégralité implique une échelle trop large et certaines données et informations ne sont donc pas perceptibles ou traitables ;
- Développer une méthode d'analyse sur un élément qui n'a pas la même reconnaissance partout et donc le même taux d'informations ;
- Étudier la voie romaine en France, Belgique (Wallonie et Flandre), Pays-Bas et Allemagne implique l'usage de langues étrangères. Tous les documents et données mis à disposition n'ont pas nécessairement été traduits parfaitement (vers le français *via* ou non l'anglais), d'autant qu'il existe des jeux de nuance dans les langues qui ne sont pas toujours transposables dans une autre langue, menant à un manque d'informations ou à une mauvaise interprétation. Comme évoqué précédemment, le mot « Paysage » n'a pas la même signification dans les régions francophones que dans les régions néerlandophones ou germanophones. En allemand, le paysage est plutôt associé à la nature et est traité sous forme de zones, tandis qu'en français, le paysage est davantage considéré à travers des points de vue, une approche visuelle, une approche sensible, etc. Ce sont, certes, deux points de vue différents, mais complémentaires.

II. Les résultats

Premièrement, la représentation générale des cas d'études permet d'appréhender la diversité des caractéristiques qui composent les territoires traversés par la voie romaine : la topographie et l'hydrographie, les formes de cultures vont être variables d'un endroit à l'autre. Cependant, en ce qui concerne l'occupation du sol et les classes de voies de communication, on observe des caractéristiques communes comme l'environnement agricole presque omniprésent dans chaque cas ou la voie comme route nationale ou départementale. Les analyses effectuées individuellement mettent en avant des différences et des points communs. Cependant, les observations ont une part de subjectivité, que l'on observe notamment à travers les photographies et les coupes. Celles-ci révèlent un point de vue unique, une mise en évidence d'éléments qu'une autre personne n'aurait pas relevé ou perçu de la même manière. Dans ce cas, les conclusions de ces observations auraient pu être différentes.

Ensuite, il est difficile d'avoir une analyse solide du paysage depuis la voie romaine lorsque le tracé de cette dernière est invisible sur de grandes portions, d'autant qu'il n'existe pas d'analyse paysagère de la voie romaine en général. Ainsi, les conclusions ne sont établies que sur base d'un seul point de vue : le mien, qui n'est pas celui d'un habitant. Or, le paysage de la voie romaine est ici associé à la notion de paysage du quotidien et cette notion fait référence au paysage vécu par ceux qui l'habitent.⁶⁴ Pour avoir une analyse plus approfondie, il serait pertinent de l'enrichir en amont avec des analyses d'experts divers liés au territoire tels qu'urbanistes, architectes du paysage, architectes, etc., et de l'appuyer sur des observations plus pointues avec l'intégration des locaux.

La *via Belgica* ne traverse pas les régions sur des distances égales : les Pays-Bas et l'Allemagne ont des distances traversées bien plus restreintes que la France et la Belgique, permettant une mise en place des stratégies de gestion, valorisation et protection plus aisément. En effet, la voie romaine en France et en Belgique traverse un grand nombre de communes et donc fait intervenir un très grand nombre d'acteurs qui n'ont pas nécessairement les mêmes priorités. En plus de cela, comparer des données liées au paysage dans 5 régions qui n'ont pas la même définition du paysage ni les mêmes modes opératoires sur leur territoire n'est pas chose évidente.

Au regard des pistes de stratégies proposées, celles-ci préconisent une échelle de travail réduite, communale, pour cerner au mieux les particularités locales, ainsi que s'adapter et proposer des idées cohérentes. Cependant, outre le fait que les démarches soient initiées par des localités, il y a un risque de différences majeures entre des communes voisines ou plus éloignées, en fonction des limites administratives, à travers la mise en place d'actions plus ou moins strictes dans l'étendue des tampons de valorisation, des aménagements, l'élaboration des plans de gestion, etc. Les divergences locales entre deux pays sont d'autant plus marquées lorsqu'elles sont de part et d'autre d'une frontière : les notions fondamentales, les mentalités, les approches ne vont pas être nécessairement les mêmes. À une autre échelle d'intervention, une autre question se pose : ne serait-ce pas envisageable d'avoir une réflexion commune, étendue aux cinq régions, dépassant les difficultés de la diversité d'acteurs et de la distance ? D'autant qu'il existe, dans les territoires traversés, un exemple de collaboration multigouvernance à proximité, représentée par le parc des Trois-Pays, regroupant Belgique (Wallonie et Flandre), Pays-Bas et Allemagne. Cela pourrait être transposable à l'échelle d'un linéaire représenté par la *via Belgica*.

Au-delà de la valorisation des paysages depuis la voie romaine, on pourrait exploiter cette politique du paysage au départ de la voie romaine comme support pour accompagner le développement des paysages de manière cohérente. Cela serait utile dans le cas où le territoire et/ou le paysage doivent évoluer selon les pratiques liées à notre mode d'habiter les territoires, les moyens de production, nos déplacements, etc.

64 Lelli L. & Paradis-Maindive S. (2000). p. 28-29.

Valoriser voire protéger les paysages n'implique pas qu'ils soient figés dans un état fixe, au contraire : il s'agit de porter leurs valeurs, quelles qu'elles soient et de les guider vers des évolutions durables.

Les stratégies proposées ne présentent pas de temporalité, mais pour assurer une certaine logique on pourrait imaginer la mise en place d'un plan de gestion de la voie romaine avec des échéances précises. En effet, les stratégies proposées s'inscrivent à moyen et à long terme. Tout le processus d'analyse et de sélection des zones valorisables prend du temps et serait estimé à du moyen terme. Tandis que la concrétisation à travers la rédaction de documents, la conception et réalisation des aménagements avec une mise à l'épreuve, serait estimée à long terme.

Finalement, ce travail permet tout de même de comprendre les dynamiques principales et d'exposer l'importance et l'intérêt que représente la voie romaine considérée comme un ensemble avec les paysages qu'elle traverse. C'est donc ici que le rôle de l'architecte paysagiste peut être mis à profit, dans le cas d'études comme celle menée à travers ce travail, mais également dans la mise en place d'objectifs et de mesures œuvrant pour la valorisation des paysages et leur modification.

PARTIE 6 - CONCLUSION

En conclusion, il est nécessaire de rappeler que ce travail de fin d'études avait pour objectifs de s'intéresser aux typologies de paysages traversés et de voir dans quelle mesure la voie a influencé l'évolution de ces paysages, d'analyser le potentiel de la voie comme support de découverte des paysages, pour finalement évaluer les effets des différents modes de gestion de la voie sur le paysage. Ces objectifs étaient mis en place pour parvenir à répondre à la problématique suivante : par quel(s) moyen(s) pourrait-on envisager une politique du paysage au départ d'une composante patrimoniale telle que la voie romaine ?

Le peu d'études paysagères liées à la voie romaine et son environnement est une porte ouverte à une multitude d'approches. L'état de l'art présenté dans ce travail nous a permis de saisir les enjeux liés à la mise en place d'une politique de paysage, son importance et les objectifs. Il nous a également permis d'appréhender et de comprendre le contexte d'apparition des voies romaines dont la *via Belgica* et leurs usages, fonctions et apparences actuelles. On comprend donc l'importance des voies romaines dans nos paysages, leurs valeurs historiques, patrimoniales et culturelles. Les résultats ont largement illustré la richesse des paysages traversés par la voie romaine et, à travers la quantité de composantes identitaires perçues depuis celle-ci, les résultats ont permis de prouver son potentiel comme support de découverte du paysage.

Grâce aux pistes de stratégies proposées, on peut imaginer les effets à moyen ou long terme des mesures à prendre, où quelques changements de gestion peuvent grandement impacter le paysage en place. Chaque outil présente des avantages et inconvénients pour les parties prenantes. Une discussion entre acteurs, sur base notamment de ce travail, permettrait d'aboutir à de nouveaux objectifs de gestion plus pointus et plus adaptés, menant à des paysages aussi harmonieux que fonctionnels, au départ de la voie romaine.

Ainsi, ce travail a permis de cerner la voie romaine d'un point de vue nouveau, celui du paysage, dans le but d'ouvrir les esprits sur ces territoires et leurs différentes perspectives. Il permet également de se questionner sur les conséquences que pourraient avoir des modifications liées à notre mode d'habiter les paysages qui nous entourent, notre façon de gérer l'espace.

INDEX DES FIGURES

p. 7 Figure 1—Voies romaines dans l'Empire romain vers 117 ap. J-C. [Source : auteur inconnu, Wikipédia]

p. 9 Figure 2 - Extrait de la Table de Peutinger. [Source : Kinrad Miller, 1887]

p. 10 Figure 3 - Coupe de la rue urbaine à Limoge, [Source : d'après CAG 87 tiré du livre de Chevallier R. (1997). *Les Voies Romaines*.]

p.11 Figure 4 - Perspective d'une route antique suburbaine avec ses principaux attributs : marchepieds, bornes, tombeaux, relais, etc. [Source : Berger N., 1728]

p. 13 Figure 5 - Les voies romaines principales de la Gaule du Nord avec le tracé de la *via Belgica* en rouge. [Source : Corbiau M-H., 2012]

p. 14 Figure 6 - Cartographie des deux itinéraires possibles pour la voie Boulogne/Cologne sur base de la Table de Peutinger. [Source : Stuart et De Grooth, 1987]

p. 15 Figure 7 - Carte de l'état de conservation de la *via Belgica* avec en vert le tracé existant, en orange le tracé désaffecté et en rouge le tracé présumé. [Source : réalisation personnelle sur base de l'ouvrage de Corbiau M-H., 2018. Fond de plan : Google Satellite]

p. 17 Figure 8 - Photographie prise depuis la *via Belgica* avec une vue sur le *tumulus* d'Hottomont. [Source : Pilet A., 2019]

p. 18 Figure 9 - Ci-dessus : Extrait de la carte du réseau de promenade VIA Belgica en Allemagne. Ci-contre : Illustration des outils de signalisation et d'information. [Source : VIA Erlebnisraum Römerstraß, s.d.]

p. 21 Figure 10 - Schéma de la méthodologie. [Source : réalisation personnelle]

p. 22 Figure 11 - Carte reprenant l'inventaire des potentiels points d'accroche le long de la voie romaine avec en rouge les agglomérations, en orange les villes moyennes, en jaune les villages et en vert les hameaux. [Source : réalisation personnelle sur base de la carte OpenStreetMap. Fond de plan : Google Satellite]

p. 23 Figure 12 — Carte reprenant la *via Belgica* (Boulogne-sur-Mer — Cologne) en rouge et les 5 sites d'étude (cercles blancs). [Source : modifications personnelles avec ajout du tracé de la voie sur base du livre de M-H Corbiau, 2018 sur un fond Google Satellite]

p. 25 Figure 13 - Ligne du temps des cartes historiques par rapport à leur date moyenne pour les cinq régions étudiées. [Source : réalisation personnelle sur base des cartes historiques trouvées sur les géoportails]

p. 26 Figure 14 - Carte illustrant les points d'observation tous les 2 km (points roses) le long la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 1 : Desvres. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite]

p. 31 Figure 15 - Zoom sur le passage de la *via Belgica* en zone de champs dont le tracé est désaffecté, illustrant la marque laissée par son passage. [Source : modification personnelle sur un fond Google Satellite]

p. 33 Figure 16 - Carte de localisation de la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 1 : Desvres. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite complété de la couche EU Hydro (Copernicus, 2020)]

p. 34 Figure 17 - Graphique des proportions cumulées de catégories d'occupation du sol selon la distance au centre-ville de Desvres (FR). [Source : réalisation personnelle sur base du Corine Land Cover 2018]

p. 35 Figure 18 - Carte du bassin de visibilité (surfaces noires correspondant au non visible) depuis la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 1 : Desvres. [Source : modifications personnelles sur base du EU-DEM v.1.1 (Copernicus, 2020), sur un fond Google Satellite]

p. 36 Figure 19 - Reportage photographique des observations de terrain le long de la *via Belgica*, tous les 2 km (d'ouest en est). Les numéros extrêmes sont les points les plus éloignés de la ville de Desvres. Les numéros en rouge indiquent qu'une coupe a été réalisée pour compléter les observations. [Source : photographies personnelles]

p. 37 Figure 20 - Série de coupes illustrant les différentes typologies de milieux traversés le long de la *via Belgica* aux alentours de Desvres (d'ouest en est), comprenant les observations de terrain, l'occupation du sol, le relief. Les numéros rouges indiquent la localisation des coupes suivant les photos de terrain. [Source : réalisation personnelle]

p. 38 Figure 21 - Carte de localisation de la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 2 : Morlanwelz. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite complété de la couche EU Hydro (Copernicus, 2020)]

p. 39 Figure 22 - Graphique des proportions cumulées de catégories d'occupation du sol selon la distance au centre-ville de Morlanwelz (BE). [Source : réalisation personnelle sur base du Corine Land Cover 2018]

p. 40 Figure 23 - Carte du bassin de visibilité (surfaces noires correspondant au non visible) depuis la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 2 : Morlanwelz. [Source : modifications personnelles sur base du EU-DEM v.1.1 (Copernicus, 2020), sur un fond Google Satellite]

p. 41 Figure 24 - Reportage photographique des observations de terrain le long de la *via Belgica*, tous les 2 km (d'ouest en est). Les numéros extrêmes sont les points les plus éloignés de la ville de Morlanwelz. Les numéros en rouge indiquent qu'une coupe a été réalisée pour compléter les observations. [Source : photographies personnelles]

p. 42 Figure 25 - Série de coupes illustrant les différentes typologies de milieux traversés le long de la *via Belgica* aux alentours de Morlanwelz (d'ouest en est), comprenant les observations de terrain, l'occupation du sol, le relief. Les numéros rouges indiquent la localisation des coupes suivant les photos de terrain. [Source : réalisation personnelle]

p. 43 Figure 26 - Carte de localisation de la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 3 : Tongeren. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite complété de la couche EU Hydro (Copernicus, 2020)]

p. 44 Figure 27 - Graphique des proportions cumulées de catégories d'occupation du sol selon la distance au centre-ville de Tongeren (BE). [Source : réalisation personnelle sur base du Corine Land Cover 2018]

p. 45 Figure 28 - Carte du bassin de visibilité (surfaces noires correspondant au non visible) depuis la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 3 : Tongeren. [Source : modifications personnelles sur base du EU-DEM v.1.1 (Copernicus, 2020), sur un fond Google Satellite]

p. 45 Figure 29 - Photographies a) le château aux allures de *tumulus* b) et c) les *tumuli* observés en zone urbanisée. [Source : Photographies personnelles]

p. 46 Figure 30 - Reportage photographique des observations de terrain le long de la *via Belgica*, tous les 2 km (d'ouest en est). Les numéros extrêmes sont les points les plus éloignés de la ville de Tongeren. Les numéros en rouge indiquent qu'une coupe a été réalisée pour compléter les observations. [Source : photographies personnelles]

p. 47 Figure 31 - Série de coupes illustrant les différentes typologies de milieux traversés le long de la *via Belgica* aux alentours de Tongeren (d'ouest en est), comprenant les observations de terrain, l'occupation du sol, le relief. Les numéros rouges indiquent la localisation des coupes suivant les photos de terrain. [Source : réalisation personnelle]

p. 48 Figure 32 - Carte de localisation de la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 4 : Valkenburg. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite complété de la couche EU Hydro (Copernicus, 2020)]

p. 49 Figure 33 - Graphique des proportions cumulées de catégories d'occupation du sol selon la distance au centre-ville de Morlanwelz (BE). [Source : réalisation personnelle sur base du Corine Land Cover 2018]

p. 50 Figure 34 - Carte du bassin de visibilité (surfaces noires correspondant au non visible) depuis la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 4 : Valkenburg. [Source : modifications personnelles sur base du EU-DEM v.1.1 (Copernicus, 2020), sur un fond Google Satellite]

p. 51 Figure 35 - Reportage photographique des observations de terrain le long de la *via Belgica*, tous les 2 km (d'ouest en est). Les numéros extrêmes sont les points les plus éloignés de la ville de Valkenburg. Les numéros en rouge indiquent qu'une coupe a été réalisée pour compléter les observations. [Source : photographies personnelles]

p. 52 Figure 36 - Série de coupes illustrant les différentes typologies de milieux traversés le long de la *via Belgica* aux alentours de Valkenburg (d'ouest en est), comprenant les observations de terrain, l'occupation du sol, le relief. Les numéros rouges indiquent la localisation des coupes suivant les photos de terrain. [Source : réalisation personnelle]

p. 53 Figure 37 - Carte de localisation de la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 5 : Jülich. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite complété de la couche EU Hydro (Copernicus, 2020)]

p. 54 Figure 38 - Graphique des proportions cumulées de catégories d'occupation du sol selon la distance au centre-ville de Jülich (DE). [Source : réalisation personnelle sur base du Corine Land Cover 2018]

p. 55 Figure 39 - Carte du bassin de visibilité (surfaces noires correspondant au non visible) depuis la *via Belgica* (tracé rouge) au niveau du tronçon 5 : Jülich. [Source : modifications personnelles sur base du EU-DEM v.1.1 (Copernicus, 2020), sur un fond Google Satellite]

p. 56 Figure 40 - Reportage photographique des observations de terrain le long de la *via Belgica*, tous les 2 km (d'ouest en est). Les numéros extrêmes sont les points les plus éloignés de la ville de Jülich. Les numéros en rouge indiquent qu'une coupe a été réalisée pour compléter les observations. [Source : photographies personnelles]

p. 57 Figure 41 - Série de coupes illustrant les différentes typologies de milieux traversés le long de la *via Belgica* aux alentours de Jülich (d'ouest en est), comprenant les observations de terrain, l'occupation du sol, le relief. Les numéros rouges indiquent la localisation des coupes suivant les photos de terrain. [Source : réalisation personnelle]

p. 59 Figure 42 - Illustration de différentes formes de ruptures (tirets blancs) de la *via Belgica* (tracé rouge). Les ruptures sont de toutes tailles (quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres) et peuvent être causées par a) l'aménagement d'une autoroute, b) l'aménagement d'une voie ferrée, c) un boisement, d) le remembrement agricole, e) l'urbanisation, f) l'exploitation minière avec la formation de terrils. [Source : modifications personnelles sur un fond Google Satellite]

p. 61 Figure 43 - Photographies prises depuis la *via Belgica* a) d'un point de vue remarquable et b) d'un point de vue sur un périmètre d'intérêt paysager, en zone urbaine ou à proximité, au niveau du tronçon de Morlanwelz (BE). [Source : ADESA, 2005]

p. 65 Figure 44 - Schémas illustrant les deux applications possibles pour le périmètre de protection. a) Tampon d'une valeur identique partout au départ de la voie. b) Périmètre sur base des bassins de visibilité (en noir, ce qui est non perceptible depuis la voie), des observations de terrain et du contexte. [Source : réalisation personnelle]

p. 66 Figure 45 - Schéma illustrant le taux de protection en fonction du temps. [Source : réalisation personnelle]

INDEX DES TABLES

p. 32 Table 1 - Tableau comparatif reprenant les catégories de voies de communication sur l'ensemble de la voie romaine et par tronçon avec les distances en km. Le gradient de rouge traduit les valeurs les plus élevées donc les catégories les plus fréquentes. [Source : réalisation personnelle sur base des données Open Street Map.]

p. 63 Table 2 - Tableau de synthèse reprenant l'ensemble des outils de valorisation observés au sein des cinq cas d'étude et inventoriés en fonction de leur catégorie : environnement, patrimoine, paysage. [Source : réalisation personnelle]

SOURCES

BIBLIOGRAPHIE

Action et Défense de l'Environnement de la vallée de la Senne et de ses Affluents (ADESA asbl).

- (2005). *Analyse paysagère du plan de secteur de La Louvière - Soignies*. 136 pages. Document non publié.
- (2006). *Analyse du paysage et périmètres d'intérêt paysager*. 12 pages. Document non publié.

Alonzo E. (2018). *L'architecture de la voie. Histoire et théories*. Éditions Parenthèses, Marseille. 525 pages.

Bertrand G. & Tricart J. (1968). *Paysage et géographie physique globale. Esquisse méthodologique*. In *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*. Sud-Ouest Européen 39-3 pp. 249-272

Castiau E., Haine M., Pons T., Quériat S., Neuray C., Nielsen M. (2012). *Atlas des paysages de Wallonie 4 — La Haine et la Sambre*. Édité par la Conférence Permanente du Développement du Territoire (CPDT). 296 pages.

Cauquelin A. (1999). *Paysage, thétorique et patrimoine*. In Jeudy H.P. (éd.). *Patrimoines en folie*. Paris, France : Maison des sciences de l'homme. pp 227-234

Chevallier R. (1997). *Les Voies Romaines*. Éditions Picard, Paris. 343 pages.

Conseil de l'Europe. (2000). *Convention du Conseil de l'Europe sur le paysage*. Florence, 20.X.2000, Série des traités européens – n° 176.

Conférence Européenne Des Ministres Responsables De L'aménagement Du Territoire (CEMAT). (2003). *Guide Européen d'observation du patrimoine rural*. 13e CEMAT. Disponible sur <https://rm.coe.int/16806f7cc4>.

Corbiau M-H.

- (2012). *La voie romaine : Boulogne-Bavay-Tongeren-Cologne : un itinéraire antique à travers l'Europe*. Collection : Itinéraires du patrimoine wallon, 7. Édité par Namur : Institut du Patrimoine wallon. 144 pages.
- (2018). *Les voies romaines par la Wallonie — La voie Boulogne-Bavay-Tongeren-Cologne*. Collection : Vestiges, 8. Édité par Namur : Institut du Patrimoine wallon. 87 pages.

De Grooth M., Panhuysen S., (1987). *Langs de weg. De Romeinse weg van Boulogne-sur-Mer naar Keulen, verkeersader voor industrie en handel. Villa rustica, het Romeinse boerenbedrijf in the Rijn/Maasgebied (tentoonstellingscatalogus)*. Édité par Thermenmuseum, Heerlen. 112 pages

Dewarrat J-P., Quincerot R., Weil M., & Woeffray B. (2003). *Paysages ordinaires. De la protection au projet*. Éditions Pierre Mardaga. 96 pages.

De Witte C., Neuray C., Nielsen M., Pons T., Van der Kaa C. (2009). *Atlas des paysages de Wallonie 2 — Les Plateaux Brabançon et Hesbignon*. Édité par la Conférence Permanente du Développement du Territoire (CPDT). 287 pages.

Direction régionale de l'environnement (DIREN) du Nord-Pas-de-Calais.

- (2005). *Atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais*. Édité par DIREN. 110 pages.
- (2008). *Paysages Boulonnais. Atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais*. Édité par DIREN. 25 pages.
- **Direction régionale de l'environnement (DIREN) du Nord-Pas-de-Calais.** (2008). *Paysages des Hauts Plateaux Artésiens. Atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais*. Édité par DIREN. 25 pages.

Drielandenpark, Menzel et Pluris (bureaux d'étude). (2019). *Espace pour une infrastructure verte dans le Parc des Trois Pays. Partie 1 : Récolte et analyse des données*. 41 pages. Document en version française non publié. Disponible en allemand sur http://drielandenpark.info/drielandenpark-wAssets/docs/projektergebnisse/RAUM-GI/DE_Teil1_3LP_RAUM-GI_20191219.pdf

Dubois C., Droeven E., Doguet A., Kummert M. et Feltz C. (2006). *Gestion des paysages. La patrimonialisation : outil ou écueil*. In Les Cahiers de l'Urbanisme, n° 58. pp 29-38.

Fortunet F. (2003). La théorie juridique du patrimoine au temps présent. In Rouso H. (éd.). *Le regard de l'histoire. L'émergence et l'évolution de la notion de patrimoine au cours du XXe siècle en France*. Paris, France : Fayard. pp 39-46.

Gochel F., Schmitz S., Ozer A. (2004). *Des géoindicateurs pour l'analyse et l'évaluation des voies romaines. Études de la voie Bavay-Tongeren*. In: Bulletin de la Société géographique de Liège, 44, 2004, pp. 65-70.

Latteur O. (2015). *La perception d'une chaussée romaine au cours de la première modernité : le cas de la voie BavayTongeren (1560-1660)*. In: Revue belge de philologie et d'histoire, tome 93, fasc. 1, 2015. Antiquité — Ouheid. pp. 221-248

Lelli L., Paradis-Maindive S. (2000). *Quand le «paysage ordinaire» devient un «paysage remarqué»*. In: *Sud-Ouest européen*, tome 7. L'environnement entre nature et paysage. pp 27-34.

Malengreaux B. (2006). *Bavay-Tongeren – dans les pas des Romains*. Édité par Wallonia nova. 39 pages. Disponible sur <https://fr.calameo.com/read/00006150266b8c1863fc8>

Merckx B. (2007). *La voie romaine Bavay Tongeren — 145 km d'héritage*. Édité par la Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles. 8 pages.

Provinciale Staten van Limburg. (2014). *Voor de Kwaliteit van Limburg - POL2014*. 231

pages. Disponible sur file:///D : /Users/della/Downloads/geconsolideerde_versie_pol2014_september_2019.pdf

WEBOGRAPHIE

Action et Défense de l'Environnement de la vallée de la Senne et de ses Affluents (ADESA asbl). (2022). Site internet d'ADESA asbl. Disponible sur <http://www.adesa-asbl.be/>. Dernière consultation le 20/12/22

Centre National des Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL). (2012). *Tumulus*. Disponible sur <https://www.cnrtl.fr/definition/tumulus>. Dernière consultation le 15/10/22

Commission Européenne. (s.d.). *Natura 2000*. Disponible sur https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/index_en.htm. Dernière consultation le 12/11/22

Conseil de l'Europe. (s.d.). *Programme des Itinéraires Culturels du Conseil de l'Europe*. Disponible sur <https://www.coe.int/fr/web/cultural-routes>. Dernière consultation le 12/11/22

De Hoon W. (2020).

- *Traverser la Gaule belgique sur la via Belgica*. Traduit par Riby J.-P. Disponible sur <https://www.les-plats-pays.com/article/traverser-la-gaule-belgique-sur-la-via-belgica>. Dernière consultation le 15/11/22
- *Traverser la Gaule belgique sur la via Belgica : de Turnacum à Geminiacum*. Traduit par Riby J.-P. Disponible sur <https://www.les-plats-pays.com/article/traverser-la-gaule-belgique-sur-la-via-belgica-de-turnacum-a-geminiacum>. Dernière consultation le 15/11/22
- **De Hoon W.** (2020). *Traverser la Gaule belgique sur la via Belgica : de Geminiacum à Coriovallum*. Traduit par Riby J.-P. Disponible sur <https://www.les-plats-pays.com/article/traverser-la-gaule-belgique-sur-la-via-belgica-de-geminiacum-a-coriovallum>. Dernière consultation le 15/11/22

- **De Hoon W.** (2020). *Traverser la Gaule belgique sur la via Belgica : de Coriovallum à Colonia Agrippina*. Traduit par Riby J.-P. Disponible sur <https://www.les-plats-pays.com/article/traverser-la-gaule-belgique-sur-la-via-belgica-de-coriovallum-a-colonia-agrippina>. Dernière consultation le 15/11/22

Dictionnaire Historique de la Suisse (DHS). (2014). Vicus. Disponible sur <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/007869/2014-01-15>. Dernière consultation le 15/10/22

Het Limburgs Landschap (s.d.). *Ingendaël*. Disponible sur <https://www.limburgs-landschap.nl/natuurgebied/ingendael/>. Dernière consultation le 14/11/22

Inter-romanum. (s.d.). *Pourquoi un Itinéraire des voies romaines?* Disponible sur <https://iter-romanum.eu/fr/scientific-outreach/why-a-roman-roads-route/>. Dernière consultation le 22/10/22

Préfet du Morbihan. (s.d.). *Lexique*. Disponible sur <https://www.atlasdespaysages-morbihan.fr/spip.php?article13>. Dernière consultation le

Service Public de Wallonie (SPW). (s.d.). *Parcs nationaux*. Disponible sur <http://biodiversite.wallonie.be/fr/parcs-nationaux.html?IDC=6404>. Dernière consultation le 12/11/22

UNESCO.

- (2008). *Le tronçon Bavay-Tongeren de la chaussée romaine Boulogne-Cologne situé sur le territoire de la Région wallonne*. Disponible sur <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5359/>. Dernière consultation le 10/11/22
- (s.d.). *World Heritage*. Disponible sur <https://whc.unesco.org/fr/apropos/>. Dernière consultation le 15/11/22
- (s.d.). *The Criteria for Selection*. Disponible sur <https://whc.unesco.org/en/criteria/>. Dernière consultation le 15/11/22

VIA Belgica. (s.d.). *Via Belgica Vind jouw weg in*

Romeins Zuid-Limburg. Disponible sur <https://www.viabelgica.nl/over-via-belgica/>. Dernière consultation le 12/11/22

VIA Erlebnisraum Römerstraß. (2014). *DasProjekt*. Disponible sur <https://www.erlebnisraum-roemerstrasse.de/das-projekt/>. Dernière consultation le 12/11/22

Wikipédia.

- (2021). *Chaussée romaine de Bavay à Cologne*. Disponible sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Chauss%C3%A9e_romaine_de_Bavay_%C3%A0_Cologne. Dernière consultation le 10/10/22
- (2022). *Via Belgica*. Disponible sur https://nl.wikipedia.org/wiki/Via_Belgica#cite_note-4. Dernière consultation le 10/10/22
- (2021). *Voie romaine*. Disponible sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Voie_romaine. Dernière consultation le 10/10/22

PERSONNES-RESSOURCES

Devillers G. Spécialiste du Patrimoine à l'Agence wallonne du Patrimoine. Contactée en novembre 2022 au sujet de l'inscription de la via Belgica (tronçon allant de Bavay à Tongeren) sur la liste indicative du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, les différents enjeux et difficultés qu'une telle reconnaissance implique (Plan de gestion, critères, acteurs, etc.), mais également au sujet du degré de reconnaissance de la voie romaine en Belgique.

Boxus I. Direction du Développement stratégique à l'Agence wallonne du Patrimoine. Contactée en novembre 2022 au sujet de l'inscription de la via Belgica (tronçon allant de Bavay à Tongeren) sur la liste indicative du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, les différents enjeux et difficultés qu'une telle reconnaissance implique (Plan de gestion, critères, acteurs, etc.), mais également au sujet du degré de reconnaissance de la voie romaine en Belgique.

Perse M. Directeur du Musée de la Citadelle de Jülich. Contacté en octobre 2022 au sujet de la via Belgica dans la commune de Jülich et son territoire étendu : les divers intérêts et une quelconque reconnaissance au sujet de cette voie romaine, l'existence d'une mise en valeur des paysages traversés par cette voie et les différentes formes de protection locale, de gestion et/ou d'aménagements particuliers liés à la voie romaine seule ou encore à la voie romaine et son paysage.

Quériat S. Chercheuse à l'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT-ULB). Contactée en novembre 2022 au sujet de la via Belgica sur le territoire wallon : les divers intérêts et une quelconque reconnaissance au sujet de cette voie romaine à travers les Atlas du Paysage de Wallonie, l'existence d'une mise en valeur des paysages traversés par cette voie et les différentes formes de protection locale, de gestion et/ou d'aménagements particuliers liés à la voie romaine seule ou encore à la voie romaine et son paysage.

Koehler-Gerrets A.-M. Chargée de mission Nature & Paysage dans l'équipe chargée du développement physique et économique de la commune de Valkenburg. Contactée en octobre 2022 au sujet de la via Belgica dans la commune de Valkenburg et son territoire étendu : les divers intérêts et une quelconque reconnaissance au sujet de cette voie romaine, l'existence d'une mise en valeur des paysages traversés par cette voie et les différentes formes de protection locale, de gestion et/ou d'aménagements particuliers liés à la voie romaine seule ou encore à la voie romaine et son paysage.

DONNÉES CARTOGRAPHIQUES

Communauté de Communes de Desvres-Samer. (2021). Plan Local d'Urbanisme intercommunal. Depuis https://www.cc-desvressamer.fr/structures/enquete-publique-plui/?fbclid=IwAR1GeY5i_CePavKlbGtItazk67-JKQ3IKBe_OXfvvBBdbWgSdNvsB7pNOBg

Copernicus Programme. Dernière consultation le 15/12/22

(2020). *CLC 2018.* Depuis <https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover/clc2018>.

(2016). *EU-DEM v1.1.* Depuis <https://land.copernicus.eu/imagery-in-situ/eu-dem/eu-dem-v1.1>.

(2020). *EU-Hydro - River Network Database.* Depuis <https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover/clc2018>.

Geschäftsstelle des IMA GDI Nordrhein-Westfalen. Données prises sur le géoportail sur <https://www.geoportal.nrw/?activetab=portal>. Dernière consultation le 15/12/22

(2022). *Bereiche für den Schutz der Natur.*

(2022). *Biotopkataster.*

(2022). *Landschaftsschutzgebiete.*

(2019). *Naturschutzgebiete.*

(1836-1850). *Preußische Kartenaufnahme : 25 000*

Google. (2022). *Google Earth.*

Institut National Géographique (IGN). (2022). CartoWeb-TOPO. Sur <https://www.ngi.be/website/fr/offre/geodonnees-numeriques/cartoweb-be-2/>. Dernière consultation le 15/12/22

OpenStreetMap. (2022). *OpenStreetMap.*

Nationaal Georegister. Données prises sur le géoportail sur <https://www.nationaalgeoregister.nl/geonetwork/srv/dut/catalog.search#/home>. Dernière consultation le 15/12/22

- (2019). Goudgroene natuurzone, zilvergroeene natuurzone, brongroene landschapszone.
- (2017). Nationaal Landschap Zuid-Limburg.
- (2014). Natte parel.
- (2019). Natuurnetwerk Nederland.

République française. (2022) Données prises sur le géoportail de France, Géoportail, sur <https://geoservices.ign.fr/documentation/services?fbclid=IwAR2p2NuawW3tG6MiH0EL6zmvywqMEz3mm7zFT6x5up7mkQwYy89tTgQpBfo>. Dernière consultation le 15/12/22

- Biotopes d'espèces protégées.
- Carte de Cassini.
- État-Major - 1820-1866.
- Parcs naturels régionaux.
- Plan IGN v2.
- Sites Natura 2000 au titre de la Directive Habitats.
- Zones écologiques de nature remarquable (ZNIEFF1).
- Zones fonctionnelles de nature remarquable (ZNIEFF2).

Service public de Wallonie (SPW). Données prises sur le géoportail de Wallonie, WalOnMap, sur <https://geoportail.wallonie.be/catalogue-donnees-et-services>. Dernière consultation le 15/12/22

- (1865). Carte du dépôt de la guerre (1865 - 1880).
- (2010). Cartes de Ferraris (1770-1778).
- (2021). Inventaire des périmètres d'intérêt paysager et des points et lignes de vue remarquables ADESA.
- (2022). Patrimoine - Biens classés et zones de protection - Série.
- (2019). Patrimoine - Carte archéologique de la Wallonie.
- (2022). Plan de secteur en vigueur (version

coordonnée vectorielle).

Topotijdreis. (1850). *Topografische Militaire Kaart*. Depuis <https://www.topotijdreis.nl/kaart/1850/@186368,319081,8.65>. Dernière consultation le 15/12/22

Vlaamse overheid. Données prises sur le géoportail de Flandre, Geopunt, sur <https://www.geopunt.be/catalogus>. Dernière consultation le 15/12/22

- (1840). Atlas der *Buurtwegen, Vlaanderen*.
- (2016). Beschermde archeologische sites.
- (2016). Beschermde cultuurhistorische landschappen.
- (2016). Beschermde stads- en dorpsgezichten.
- (2020). Biologische Waarderingskaart en Natura 2000 Habitatkaart - Toestand 2020.
- (1771). Carte Ferraris - Carte du Cabinet des Pays-Bas autrichiens et du Prince-Evêché de Liège, 1771.
- (2020). *DSI - Gewestplan*
- (2019). Wetenschappelijke inventaris landschappelijk erfgoed – gehelen.