

Voie maritime et voies terrestres dans la Bretagne romaine : une rencontre obligée

La Bretagne est une péninsule qui de toutes les régions françaises possède la plus longue bande littorale avec 2730 kilomètres de côtes. Comme d'autre part cette côte rocheuse est découpée par de multiples caps et baies, nulle part ailleurs la terre et la mer ne s'interpénètrent aussi étroitement. Cette particularité géographique unique a de tout temps eu des conséquences sur la circulation des marchandises et des hommes. À la voie maritime qui la contourne s'offrent des havres où aboutissent presque toujours des chemins. C'est sur cette problématique, la rencontre entre la route maritime et les routes terrestres à l'époque romaine, que nous voudrions attirer l'attention sans avoir la prétention d'épuiser ce vaste sujet qui nécessiterait un grand nombre d'études fines menées à l'échelon local.

La voie maritime

« Pays devant la mer », la péninsule armoricaine doit à cette intimité entre terre et mer une grande partie de sa prospérité et de son histoire. S'avancant loin à l'ouest dans l'Atlantique, elle forme tout à la fois la frontière entre deux domaines maritimes et leur point de contact naturel. De Saint-Nazaire à la pointe de Penmarc'h, ses côtes méridionales regardent le golfe de Gascogne et ces portes ouvertes sur la France continentale et la Méditerranée que sont la Loire et la Garonne, tandis qu'au-delà du saillant du cap Finistère quelques jours de mer mènent qui le souhaite, par le détroit de Gibraltar, vers l'Afrique ou l'Orient. Au nord de Brest, en revanche, ces diverticules de l'Atlantique qui ont nom Manche et mer d'Irlande s'insinuent entre les masses terrestres pour faire accéder marchands et voyageurs aux pays du Septentrion. Lieu de rencontre, lieu de passage obligé pour qui veut aller d'un de ces domaines à l'autre, la péninsule armoricaine a donc, depuis l'aube des navigations, servi de seuil, de point liminal entre deux mondes. Ses communautés furent de tout temps impliquées dans des échanges le long de la façade océanique de l'Europe, échanges qui se firent beaucoup plus intenses lorsque le système-monde de l'Empire romain,

créant un nouvel environnement économique, fut à l'origine de productions de masse, destinées, en partie ou en quasi-totalité, à la vente à l'exportation¹.

Les navires

Bien que la découverte de quelques amphores ou de lingots de plomb britannique signale la présence d'épaves de navires antiques sur les côtes armoricaines², il n'est rien resté ou presque des structures de ces embarcations. On s'est interrogé sur l'exactitude de la description que donne César des navires armoricains engagés contre sa flotte en 56 av. J.-C. (*B.G.*, III, 13) jusqu'à ce que la découverte des restes de deux navires de haute mer, à Londres (épave de Blackfriars 1) et à Guernesey (épave de Saint-Pierre-Port), viennent confirmer ses dires³. Conçus pour la navigation en haute mer, ces navires « ronds » – Florus les qualifie de « grossiers et informes » (*Abrégé de l'histoire romaine*, I, 45, 5) – d'une longueur d'au moins 15 mètres (Londres, Blackfriars 1⁴) mais pouvant atteindre 25 mètres (Guernesey, Saint-Pierre-Port) et d'une largeur d'environ 6 mètres (Blackfriars, Saint-Pierre-Port), étaient très peu quillés. Ils étaient construits en chêne, les planches du bordage étant fixées aux membrures (40 à Saint-Pierre-Port) par de gros et longs (0,40 mètres x 0,025 mètres) clous de fer à tête conique partiellement creuse, contenant des copeaux de bois de noisetier pris dans de la résine de pin, destinés à empêcher la pénétration de l'eau (Blackfriars 1), le même mélange, pressé entre les planches du bordage, assurant l'étanchéité générale de la coque ; à Saint-Pierre-Port il était remplacé par un bourrage de mousse et, selon Strabon (*Géographie*, IV, 4, 1), les Vénètes utilisaient des algues à cet effet. D'autres trouvailles de gros clous de ce type sur des sites maritimes (Richborough, Kent ; Lostmarc'h en Crozon [Finistère] ; Ile de Groix [Morbihan]⁵) témoignent de la diffusion de ce type d'architecture sur la façade océanique de la Gaule. Il est très vraisemblable que ces navires, avant tout destinés

¹ DUNCAN-JONES, Richard, *Structure and Scale in the Roman Economy*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990 ; MATTINGLY, David J., SALMON, John (eds.), *Economies Beyond Agriculture in the Classical World*, London/New-York, Routledge, 2000.

² GALLIOU, Patrick, « Les épaves antiques de l'Ouest de la France », *Les Cahiers de l'Iroise*, n° 175, juillet 1997, p. 33-38.

³ Épave du pont de Blackfriars à Londres : MARSDEN, Peter, « A reassessment of Blackfriars 1 », dans Seán McGRAIL (dir.), *Maritime Celts, Frisians and Saxons*, Londres, 1990, p. 66-74 – Épave de Saint-Pierre-Port : RULE, Margaret, MONAGHAN, Jason, *A Gallo-Roman Trading Vessel from Guernsey – The Excavation and Recovery of a Third Century Shipwreck*, Guernesey, 1993.

⁴ Bien que ce navire ait été découvert dans la Tamise, la présence de trous creusés dans la coque par des animaux marins (*Teredo navalis*, *Limnoria*) montre qu'il naviguait aussi en haute mer.

⁵ Richborough : CUNLIFFE, Barry (dir.), *Fifth Report on the Excavations of the Roman Fort at Richborough, Kent*, Oxford, 1968, pl. LVII, n° 284 et p. 109 – Lostmarc'h : GALLIOU, Patrick, « Un navire antique à Lostmarc'h en Crozon ? », *Les Cahiers de l'Iroise*, n° 205, 2007, p. 22-25 – Île de Groix : GALLIOU, Patrick et al., *Carte archéologique de la Gaule : Le Morbihan*, Paris, Académie des inscriptions et belles-lettres, 2009, p. 134.

au commerce, aient été pourvus d'une cale pontée ; on estime ainsi que le pont du bateau de Saint-Pierre-Port était à 3 mètres au-dessus de l'eau et les monnaies du roi breton Cunobelinus montrent des navires hauts sur l'eau, munis d'un gouvernail latéral. Un mât unique, sans doute haut d'une dizaine de mètres et implanté au tiers avant du pont (Blackfriars 1, Saint-Pierre-Port), portait très certainement une grande voile carrée transversale sur vergues horizontales, débordant de chaque bord de la coque. Si l'on en juge à la vaisselle découverte à bord du bâtiment de Saint-Pierre-Port, un équipage de trois hommes devait suffire à la manœuvre de tels navires. Avec un tirant d'eau inférieur à 2 mètres (Blackfriars 1), ils étaient parfaitement adaptés à la navigation en haute mer et aussi à la circulation dans les eaux côtières ; leur fond plat leur permettait aussi de se poser sur un fond sableux ou rocheux bien plat lorsque celui-ci asséchait au jusant, le navire restant vertical jusqu'au retour du flux, les autorisant ainsi à charger et débarquer dans des criques ou des ports non aménagés. En revanche, contrairement à ce qu'affirme César, leur voilure carrée ne permettait à ces bâtiments de naviguer qu'avec un vent de l'arrière du travers et leur interdisait de louver en tirant des bords ; ajoutons d'ailleurs que leur absence de quille et leur hauteur sur l'eau leur donnaient une forte prise au vent et une stabilité transversale relativement précaire, tout en augmentant leur dérive⁶.

La navigation

Les marins de l'Antiquité devaient se baser sur des connaissances empiriques, sans doute accumulées par des générations successives et dont on gardait jalousement le secret⁷, ne les communiquant qu'aux membres de leur communauté. Il n'est donc pas étonnant que César, avant d'engager le combat contre les coalisés armoricains en 56 av. J.-C., ait pris soin d'engager des pilotes qui connaissaient bien ces parages⁸. Ces techniques, comprenant, entre autres, l'observation de la course du soleil, du vol des oiseaux de mer, du mouvement des vagues et, bien sûr, une connaissance détaillée des écueils et des chenaux⁹, permettaient de naviguer à la belle saison, la circulation sur l'Océan s'interrompant sans doute à l'arrivée des tempêtes d'automne¹⁰.

⁶ EMMANUELLI, Pierre, « César et les Vénètes : le combat naval de 56 a.c. », *Annales de Bretagne*, LXIII, 1956, p. 60-61.

⁷ Scipion Émilien ne put ainsi obtenir aucun renseignement sur l'île de Bretagne des marchands de Marseille, Narbonne et *Corbilo* (Strabon, *Géographie*, IV, 2, 1). Il en alla de même de César lorsqu'il prépara son expédition de Bretagne (*B.G.* IV, 20). On se souvient aussi que Strabon nous conte comment un navire phénicien, suivi par des navires romains qui espéraient ainsi découvrir la route des Cassitérides, préféra s'échouer plutôt que leur permettre de découvrir ce secret (*Géographie*, III, 5, 11).

⁸ *B. G.*, III, 9.

⁹ MCGRAIL, Seán, « De la Grande à la Petite Bretagne au temps de saint Paul Aurélien », dans TANGUY, Bernard, DANIEL, Tanguy, *Sur les pas de Paul Aurélien*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 1997, p. 28-32.

¹⁰ « César, craignait d'être empêché de naviguer par la saison, car on approchait de l'équinoxe... » (*B.G.*, V, 23).

Les routes maritimes

Dans l'Antiquité on privilégiait, pour des raisons économiques, le transport maritime des matériaux pondéreux à celui par voie terrestre¹¹. On peut donc penser que c'est par mer qu'arrivaient en Armorique ces amphores et céramiques qui constituent les marqueurs les plus manifestes des échanges à longue distance entre les communautés de la péninsule et d'autres parties de l'Empire romain. De l'origine géographique de ces importations dépendait tout naturellement la route suivie par les navires. La voie maritime menant du sud de l'Espagne au nord de la Gaule et aux îles Britanniques, avec apports intermédiaires aux embouchures de la Gironde et de la Loire, est attestée par les textes antiques¹², par un petit nombre d'inscriptions, dont la plus remarquable est la dédicace à la Tutelle bordelaise, gravée en 237 apr. J.-C. dans un bloc de *Millstone grit* des Pennines (nord de l'Angleterre), par M. Aurelius Lunaris, *sevir Augustalis* à York et Lincoln¹³, et surtout par les mobiliers archéologiques importés mis au jour en Armorique et en Bretagne insulaire¹⁴. Ce que nous entendons aujourd'hui par « échanges », « commerce » ou « route maritime » recouvrait néanmoins des acceptions fort différentes dans l'Antiquité, les navigations étant sans doute irrégulières et se déroulant sans doute en prenant des allures de tramping, les navires cabotant de port à port pour y embarquer les marchandises disponibles¹⁵.

¹¹ DUNCAN-JONES, Richard, *The Economy of the Roman Empire : quantitative studies*, Cambridge, The University Press, 1974, p. 366-368, qui établit que le transport par voie fluviale était cinq fois plus coûteux que celui par voie maritime, et celui par voie terrestre de vingt-huit à cinquante-six fois plus cher. On estimait à 30 % environ les pertes probables en route. On verra ROUGÉ, Jean, « Prêt et société maritimes dans le monde romain », *Memoirs of the American Academy in Rome*, 36, 1980, p. 291-303.

¹² Ainsi STRABON, « Il existe quatre liaisons, d'usage courant, pour se rendre du Continent sur l'île [de Bretagne], dont les points de départ sont les embouchures du Rhin, du Sequanas, de la Loire, et de la Garonne » (*Géographie*, IV, 5, 2) et MARTIANUS CAPELLA, « De Gadès, en suivant les contours sinueux de l'Espagne et des Gaules, les bateaux naviguent aujourd'hui dans toute la zone occidentale de l'Océan » (*De nuptiis*, VI, 617), etc.

¹³ WUILLEUMIER, Pierre, *Inscriptions latines des Trois Gaules*, Paris, Centre national de la recherche scientifique, 1963, n° 141. On y ajoutera la stèle funéraire du Trévire L. Solimarius Secundinus, *negotiator Britannicianus*, également découverte à Bordeaux (*C.I.L.*, XIII, 634).

¹⁴ REDDÉ, Michel, « La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine », *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité*, 91/1, 1979, p. 481-489.

¹⁵ L'existence de sociétés privées se chargeant de ce commerce est bien connue : CHASTAGNOL, André, « Une firme de commerce maritime entre l'île de Bretagne et le continent gaulois à l'époque des Sévères », *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, 43, 1981, p. 63-66. Le contenu de l'épave de Port-Vendres II montre que plusieurs *mercatores* pouvaient se mettre d'accord pour fréter ensemble un navire loué à un naviculaire et y embarquer la marchandise appartenant à chacun d'eux, COLLS, Dali *et al.*, *L'épave Port-Vendres II et le commerce de la Bétique à l'époque de Claude*, Paris, Éd. du Centre national de la recherche scientifique, 1977, p. 91. Ces situations ne sont pas contradictoires avec les activités de tramping, attestées en Méditerranée par des épaves comme celle de Yassi Ada (BASS, George, VAN DOORNINCK, Frederick, « A Fourth-Century Shipwreck at Yassi Ada », *American Journal of Archaeology*, 75/1, 1971, p. 27-37).

La route de l'Atlantique

Ceux de ces vaisseaux qui venaient de Méditerranée ou du sud de la péninsule Ibérique empruntaient la voie de l'Atlantique en longeant les côtes de l'Espagne et du Portugal avant de franchir le golfe de Gascogne¹⁶. C'est par cette voie qu'arrivaient les amphores de l'île de Lipari, chargées d'alun que l'on utilisait pour le tannage des cuirs et la teinture des textiles¹⁷, les amphores rondes de Bétique contenant l'huile de la vallée du Guadalquivir¹⁸ et les amphores fuselées où l'on plaçait les salaisons de Bétique ou de Lusitanie¹⁹. La côte portugaise ne manquait pas de havres où les navires pouvaient s'abriter en cas de tempête²⁰. Au nord-ouest de l'Espagne, les rias de Galice fournissaient des abris sûrs et un port important, muni d'un phare, existait à La Corogne²¹. Seul un petit nombre d'épaves, surtout chargées d'amphores à salaisons et à vin est connu dans cette région²². Au-delà de celle-ci,

¹⁶ Cette route est attestée dès l'Âge du bronze final, comme le montrent l'épave « en langue de carpe » de Cacilhas, dans l'estuaire du Tage (SILVA, Armando, GOMES, Mario, *Protohistoria de Portugal*, Lisbonne, 1992, p. 120) et surtout l'épave de Ria de Huelva, dans les environs de Cadix, détruite par des dragages au cours des années 1930 mais dont le mobilier est connu (voir ALMAGRO BASCH, Martin, *Deposito de la Ria de Huelva*, Madrid, 1958 ; RUIZ-GALVEZ PRIEGO, Marisa, « Cronología de la Ría de Huelva en el marco del Bronce Final de Europa Occidental », *Complutum*, n° 5, 1995, p. 79-83, qui date cet ensemble du x^e siècle av. J.-C.).

¹⁷ Elles sont nombreuses à Vannes (GALLIOU, Patrick, *et al.*, *Carte archéologique de la Gaule : Le Morbihan...*, *op. cit.*, p. 371, 375) et à Corseul (BIZIEN-JAGLIN, Catherine, GALLIOU, Patrick, KÉRÉBEL, Hervé, *Carte archéologique de la Gaule : les Côtes-d'Armor*, Paris, Académie des inscriptions et belles-lettres, 2002, p. 93-94). Sur la production et la diffusion de ces amphores du type Richborough 527, voir BORGARD, Philippe, BRUN, Jean-Pierre, PICON, Maurice (dir.), *L'alun de Méditerranée*, Naples-Aix-en-Provence, Centre Jean Bérard/Centre Camille Jullian, 2007.

¹⁸ PONSICH, Michel, *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir*, Madrid-Paris, Casa de Velázquez/de Boccard, 1987 ; REMESAL RODRIGUEZ, José, *La annona militaris y la exportación de aceite bético a Germania*, Madrid, 1986. Pour l'ouest de l'Armorique : GALLIOU, Patrick, « De l'huile pour les Osismes. Étude préliminaire de la répartition des amphores Dressel 20 dans l'ouest de la péninsule armoricaine », *Les Cahiers de l'Iroise*, n° 206, janvier-juillet 2008, p. 36-46.

¹⁹ PARKER, Anthony, « Lusitanian Amphorae », dans *Méthodes classiques et méthodes formelles dans l'étude des amphores. Colloque de l'École française de Rome*, 32, 1977, p. 35-47. Pour la Bretagne insulaire, CARRERAS MONTFORT, Cesar, « Britannia and the imports of Baetican and Lusitanian amphorae », *Journal of Iberian Archaeology*, 1, 1998, p. 159-172. D'importants établissements de salaisons existaient en particulier à Troia, Portugal, ÉTIENNE, Robert, MAKAROUN, Yasmine, MAYET, Françoise, *Un grand complexe industriel à Troia (Portugal)*, Paris, de Boccard, 1994. Voir aussi PEACOCK, David, « Amphorae and the Baetican Fish Industry », *The Antiquaries Journal*, 54, 1975, p. 232-243.

²⁰ ALARCÃO, Jorge de, *Roman Portugal*, Warminster, Aris & Philipps, 1988 ; MANTAS, Vasco, « As cidades marítimas da Lusitania », dans Jean-Gérard GORGES (dir.), *Les Villes de Lusitanie romaine, hiérarchies et territoires*, Paris, 1990, p. 149-205.

²¹ *La Torre de Hércules* : voir HAUSCHILD, Theodor, « Der römische Leuchtturm von La Coruña (Torre de Hercules). Probleme seiner Rekonstruktion », *Madrider Mitteilungen*, 17, 1976, p. 238-257. Ces parages maritimes sont particulièrement dangereux et cette côte est appelée *Costa da Morte*.

²² PARKER, Anthony, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean Provinces*, Oxford, 1992, carte 2.

le golfe de Gascogne était une zone parfois risquée pour les navires²³ et l'on ne sait si ceux-ci suivaient la côte ou si, obliquant vers le nord-est au cap Finisterre, ils passaient au large vers l'Armorique, car, entre l'Adour et le bassin d'Arcachon, ils ne trouvaient aucun abri contre le temps d'ouest.

On peut aussi estimer qu'une route plus méridionale est plus probable, amenant les navires en vue de terre près de l'embouchure de la Gironde, à l'endroit où cette première voie maritime rejoignait un axe terrestre et fluvial venant de Méditerranée par l'« isthme gaulois²⁴ ». En partant de *Narbo Martius* (Narbonne)²⁵, puis en remontant la vallée de l'Aude jusqu'aux environs de Carcassonne, il était en effet assez aisé, en franchissant le seuil du Lauraguais (ou seuil de Naurouze), d'accéder à Toulouse et ainsi à la vallée de la Garonne jusqu'à la mer. Déjà utilisé à la fin de l'Âge du fer pour apporter dans l'ouest de la Gaule les vins de l'Italie républicaine²⁶, cet « isthme gaulois » servit aussi, à l'époque romaine, à véhiculer vers les régions atlantiques de la Gaule les vins de Tarraconaise²⁷ – à peu de chose près l'actuelle Catalogne – dans des amphores de type Pascual¹²⁸ en particulier, ainsi que les sigillées des ateliers de Montans (Tarn)²⁹, majoritaires au 1^{er} siècle ap. J.-C. sur les sites armoricains³⁰. Il est vraisemblable que ces dernières productions, embarquées à Gaillac, descendaient le Tarn jusqu'à Moissac³¹, le chemin suivi vers l'ouest par les sigillées des ateliers de La Graufesenque en Millau (Aveyron)³² étant moins

²³ Service hydrographique et océanographique de la Marine, *Instructions nautiques. C2.3 France (côte Ouest). De Belle-Île à la frontière espagnole*, Paris, 2000, p. 228.

²⁴ STRABON, *Géographie*, IV, 1. Voir : ROMAN, Yves, *De Narbonne à Bordeaux. Un axe économique au 1^{er} siècle avant J. -C. (125 av. J.-C.-14 ap. J.-C.)*, Lyon, 1983.

²⁵ GAYRAUD, Michel, *Narbonne antique, des origines à la fin du III^e siècle*, Paris, de Boccard, 1981. Le port de la ville antique fait actuellement l'objet d'un projet de recherche à long terme.

²⁶ GALLIOU, Patrick, *Les amphores tarde-républicaines découvertes dans l'Ouest de la France et les importations de vins italiens à la fin de l'Âge du Fer*, Brest, Éd. Archéologie en Bretagne, 1982, p. 14-15.

²⁷ PASCUAL GUASCH, Ricardo, « La ánforas de la Layetania », dans *Méthodes classiques et méthodes formelles dans l'étude des amphores*, Rome, 1977, p. 47-96.

²⁸ COMAS SOLÀ, Montserrat, « Présence et absence des amphores léetaniennes en Gaule », dans *Actes du Congrès d'Istres de la Société Française d'Étude de la Céramique Antique, 21-24 mai 1998*, Marseille, 1998, p. 225-234. Présentes dans le sud-ouest de la Gaule dans les décennies suivant la Conquête, ces amphores ne se rencontrent pas avant l'époque augustéenne sur les sites archéologiques d'Armorique.

²⁹ MARTIN, Thierry, *Montans, centre potier gallo-romain*, Montans, 1991 ; *Id.*, *Céramiques sigillées et potiers gallo-romains de Montans*, Montans, 1996.

³⁰ GALLIOU, Patrick, « Sigillée de Gaule du Sud en Armorique : diffusion et problèmes », *Rei Cretariae Romanae Fautorum, Acta XXI/XXII*, 1982, p. 117-130.

³¹ SILLIÈRES, Pierre, « Les voies fluviales de la cité de Toulouse », dans Robert BEDON, Alain MALISSARD (dir.), *La Loire et les fleuves de la Gaule romaine et des régions voisines*, Limoges, 2001, p. 124.

³² GENIN Martine (dir.), *Céramiques de La Graufesenque et autres productions d'époque romaine*, Montagnac, M. Mergoïl, 2002, parmi de très nombreuses publications consacrées à ce site de première importance.

assuré³³. À Bordeaux étaient très probablement embarquées, à destination du nord de la Gaule et de la Bretagne, des amphores³⁴ produites dans la région et servant au transport du vin bordelais³⁵.

Immédiatement au nord de la pointe de Grave, l'agglomération portuaire de Barzan/*Novioregum* (Charente-Maritime), sur la côte des Santons, équipée de grands *horrea*³⁶, recevait très probablement des navires à destination de l'Armorique, si l'on en juge à la découverte, dans le sud du Finistère et tout particulièrement à Quimper³⁷, de céramiques grises à décor guilloché ou à la molette, produites dans le dernier quart du 1^{er} siècle dans divers ateliers des Santons³⁸, tandis que, deux siècles plus tard, les céramiques « à l'éponge » façonnées dans la même région étaient diffusées d'Armorique en Bretagne insulaire³⁹. Il est possible que cette navigation de cabotage ait également conduit ces navires vers les ports des Pictons, comme ceux du Langon (Vendée)⁴⁰, de Saint-Gilles-Croix-de-Vie⁴¹ et de Talmont-Saint-Hilaire⁴².

À l'embouchure de la Loire, cet axe maritime venait se confondre avec la voie fluviale, sans que l'on sache exactement où se faisait cette jonction, Nantes et Rezé,

³³ Il est probable qu'elles transitaient jusqu'à la Méditerranée avant d'emprunter l'« isthme gaulois » à partir de Narbonne. On en trouvera une bonne illustration dans l'épave de Culip IV, portant le nom d'une anse du cap de Creus où coula, entre 70 et 80 un petit navire qui avait chargé à Narbonne de la sigillée de La Graufesenque à destination de la Catalogne, NIETO, Javier, « El pecio Culip IV : observaciones sobre la organización de los talleres de *terra sigillata* de La Graufesenque », *Archaeonautica*, 6, 1986, p. 81-120.

³⁴ Ainsi que des tonneaux : PEACOCK, David, « The Rhine and the problem of Gaulish wine in Roman Britain », dans Joan du PLAT TAYLOR, Henry CLEERE (dir.), *Roman Shipping and Trade : Britain and the Rhine Provinces*, Londres, 1978, p. 51 ; MARLIÈRE, Elise, TORRES COSTA, Josep, « Tonneaux et amphores à Vindolanda : contribution à la connaissance de l'approvisionnement des troupes stationnées sur le mur d'Hadrien », dans Andrew BIRLEY, Justin BLAKE, *Vindolanda Excavations 2003-2004*, Bardon Mill, 2005, p. 214-36.

³⁵ BERTHAULT, Frédéric, « Amphore à fond plat et vignoble à Bordeaux du 1^{er} siècle », *Aquitania*, 6, 1988, p. 157-166 ; *Id.*, « Les amphores de Bordeaux-Chapeau-Rouge ; étude sur les relations commerciales de *Burdigala* au début de l'Empire », *Aquitania*, 25, 2009, p. 143-197.

³⁶ MAURIN, Louis., *Carte archéologique de la Gaule : La Charente-Maritime 17/1*, Paris, Académie des inscriptions et belles-lettres, 1999, p. 96-107.

³⁷ GALLIOU, Patrick, « Notes de céramologie III », *Archéologie en Bretagne*, 25, 1980, p. 20-22, fig. 12-14.

³⁸ *Id.*, *ibid.*, p. 192-193 (atelier de Petit-Niort à Mirambeau), p. 297 (atelier de La Grande Brande en Soubran)

³⁹ GALLIOU, Patrick, FULFORD, MICHAEL CLÉMENT, Michel, « La diffusion de la céramique « à l'éponge » dans le nord-ouest de l'Empire romain », *Gallia*, 38, 1980/2, p. 265-278.

⁴⁰ PROVOST, Michel, *et al.*, *Carte archéologique de la Gaule : La Vendée*, Paris, Académie des inscriptions et belles-lettres, 1996, p. 128-134.

⁴¹ *Id.*, *ibid.*, p. 187-188.

⁴² *Id.*, *ibid.*, p. 203-206.

dont les fonctions portuaires sont bien attestées⁴³, se situant assez loin de l'estuaire. On a parfois placé à Clis, dans la presqu'île guérandaise, le *Brivates Portus* de Ptolémée (*Géographie*, II, 7)⁴⁴, mais rien ne permet vraiment d'étayer cette hypothèse⁴⁵. Il n'en reste pas moins que la Loire servait de débouché naturel aux ateliers céramiques de la vallée de l'Allier⁴⁶, produisant en très grande abondance, du I^{er} au III^e siècle, sigillées, poteries fines et statuettes, et aux ateliers de taille de meules de basalte d'Auvergne⁴⁷. Malgré les difficultés de la navigation sur ce fleuve, il est probable que ces objets descendaient son cours sur des gabares⁴⁸, un au moins de ces navires de petite taille ayant sombré, vers 50 apr. J.-C., près de Thouaré (Loire-Atlantique)⁴⁹. Le grand nombre de ces céramiques découvertes en Bretagne montre que ce commerce était très conséquent, sans que l'on sache ce que les Armoricaïns exportaient en retour. Ce commerce ligérien puis océanique supposait bien sûr une rupture de charge entre bateaux fluviaux et navires de haute mer. Au nord de l'embouchure de la Loire, les vaisseaux poursuivaient leur route vers les ports armoricains ou/et britanniques, la découverte d'une amphore Dressel 2-4 entière dans la baie de Quiberon⁵⁰ et du chargement de tuiles et de sigillée de Lezoux (Puy-de-Dôme) d'un navire qui sombra entre 160 et 210 apr. J.-C. au nord de Herne Bay, dans le Kent⁵¹, témoignant des dangers qu'encouraient bateaux et marins.

⁴³ Nantes : SANQUER, René, « Nantes antique », dans Paul BOIS (dir.), *Histoire de Nantes*, Toulouse, Privat, 1977, p. 38-39, trois inscriptions (C.I.L. XIII, 3105-3107) mentionnant un vicus portuaire – Rezé : SANTROT, Jacques, « Au temps d'Argiotalus, Nantes, Rezé et le port des Namnètes », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 2008/1, p. 55-97.

⁴⁴ PROVOST, Michel, *Carte archéologique de la Gaule : la Loire-Atlantique*, Paris, Académie des inscriptions et belles-lettres, 1988, p. 28.

⁴⁵ DEVALS, Christophe, « Guérande gallo-romaine (Loire-Atlantique) », *Aremorica*, 3, 2009, p. 23-46 (p. 28-33, en particulier).

⁴⁶ Les plus importants étaient situés à Lezoux (Puy-de-Dôme) : ROGERS, George, *Poteries sigillées de la Gaule centrale*, 2 vol., Paris, 1974 et Lezoux, 1999, en particulier.

⁴⁷ GALLIOU, Patrick, « L'importation de meules de basalte : un aspect méconnu du commerce de l'Armorique romaine », *Les Cahiers de l'Iroise*, n° 209, août-décembre 2009, p. 149-154.

⁴⁸ PERSON, Françoise de, *Bateliers sur la Loire : XVII^e-XVIII^e siècles, la vie à bord des chalands*, Chambray-lès-Tours, CLD, 1994.

⁴⁹ PLOUHINEC, Alain, « Marques de potiers gallo-romains découvertes à Rezé et dans le lit de la Loire », *Annales de Bretagne*, LXXIII/1, 1966, p. 169, n° 9, p. 176, n° 37.

⁵⁰ Elle est conservée au Musée de Nantes : LISLE DU DRENEUC, Pitre de, *Catalogue du Musée archéologique de Nantes (Troisième édition)*, Nantes, 1903, p. 60, n° 458.

⁵¹ SMITH, Reginald, « Wreck on the Pudding-pan Rock, Herne Bay, Kent », *Proceedings of the Society of Antiquaries*, 21, 1907, p. 268-292 ; SMITH, Reginald, « The Diving Operations on Pudding-pan Rock, Herne Bay, Kent and the Gallo-Roman Red Ware recently recovered from the Rock », *Proceedings of the Society of Antiquaries*, 22, 1909, p. 395-415.

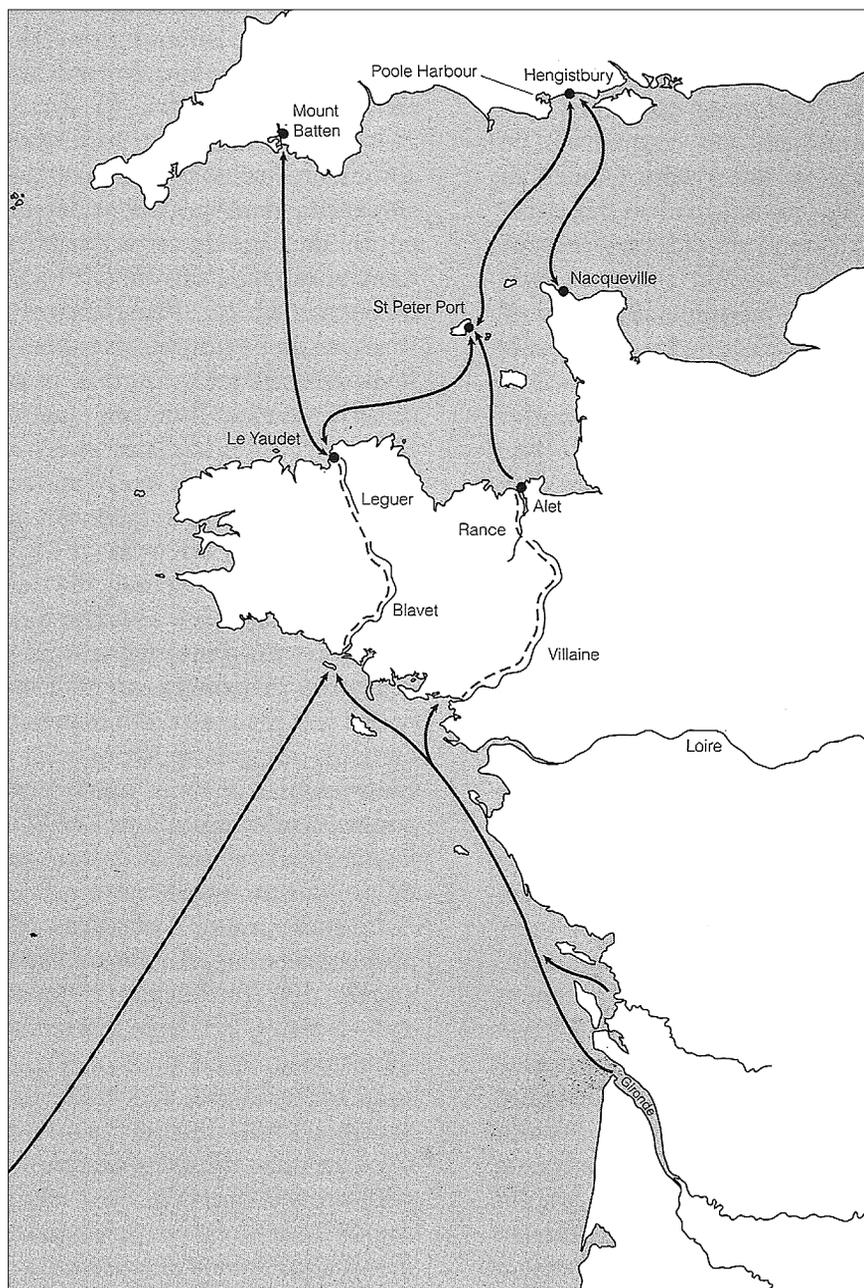


Figure 1 – Les voies maritimes atlantiques à l'époque romaine (d'après B. Cunliffe).

Les routes de la Manche

Il est possible qu'en raison des risques supplémentaires qu'entraînait le passage de la façade occidentale des Osismes (chaussée de Sein, archipel d'Ouessant), une partie de ce commerce ait emprunté l'« isthme armoricain », c'est-à-dire le cours de la Vilaine, puis de la Rance, avec portage intermédiaire dans le bassin de Rennes. C'est du moins ce que laisse supposer la répartition géographique de certaines catégories de mobiliers archéologiques, comme, par exemple, les *aurei* du Haut Empire⁵². Au nord de l'actuel Finistère, s'ouvrait un autre espace maritime, donnant accès aux îles Britanniques, au nord de la Gaule et à l'embouchure du Rhin. On a longtemps supposé, en se fondant sur une hypothèse complètement erronée, que les courants étaient à ce point forts à l'entrée de la Manche qu'ils contraignaient les navires venant du sud et voulant accéder à ces régions septentrionales à faire le tour complet de la Bretagne insulaire⁵³. On sait qu'il n'en est rien et que, depuis l'aube de la navigation, on pouvait remonter la Manche sans encombre⁵⁴.

De l'entrée de celle-ci, on pouvait faire cap au nord pour se diriger vers le sud-ouest de la Bretagne insulaire (le Cornwall et le Devon), mais cette route, qui fut en usage à l'Âge du bronze et à l'Âge du fer, comme le montrent les objets importés découverts à Mount Batten, dans la baie de Plymouth⁵⁵, paraît avoir perdu de son importance après la conquête de l'Île, sans doute en raison de la romanisation dissymétrique de cette dernière⁵⁶, les échanges avec le continent se faisant, pour l'essentiel, avec les ports du Sud-Est⁵⁷. Les routes commerciales utilisaient donc l'axe de la Manche, ou longeaient la côte nord de la péninsule en touchant aux ports nord-armoricains⁵⁸, comme Morlaix (Finistère), Le Yaudet en Ploulec'h (Côtes-d'Armor) ou Alet en Saint-Malo (Ille-et-Vilaine)⁵⁹, avant de faire route vers Guernesey pour doubler le Cotentin. Cet itinéraire occidental, par Guernesey et le

⁵² GALLIOU, Patrick, *L'Armorique romaine*, Brasparts, Les Bibliophiles de Bretagne, 1983, fig. 67.

⁵³ DION, Roger, « Itinéraires maritimes occidentaux dans l'Antiquité », *Bulletin de l'Association des géographes français*, n° 243-244, 1954, p. 128-135.

⁵⁴ SANQUER, René, PIOT, René, GALLIOU, Patrick, « Problèmes de navigation occidentale en Manche à l'époque romaine », *Caesarodunum*, 12, 1977, p. 491-508.

⁵⁵ CUNLIFFE, Barry *et al.*, *Mount Batten, Plymouth. A Prehistoric and Roman Port*, Oxford, Oxford University Committee for Archaeology, 1988.

⁵⁶ GALLIOU, Patrick, *Britannia. Histoire et civilisation de la Grande-Bretagne romaine, I^{er}-V^e siècles apr. J.-C.*, Paris, Éditions Errance, 2004, chap. IV.

⁵⁷ *B.G.* V, 13.

⁵⁸ Cet itinéraire côtier n'était pas non plus exempt de dangers, comme le montre la présence de l'épave d'un navire chargé de lingots de plomb britannique devant les Sept-Îles, au large de Ploumanac'h (Côtes-d'Armor) : L'HOUR, Michel, « Un site sous-marin sur la côte de l'Atlantique : L'épave antique de Ploumanac'h », *Revue archéologique de l'Ouest*, 4, 1987, p. 113-131.

⁵⁹ Ils pouvaient charger ou décharger dans ce port de la Rance maritime les marchandises qui avaient transité par l'« isthme » armoricain.

nord d'Aurigny, permettait aux navires d'éviter l'archipel des Minquiers et les très violents courants du raz Blanchard, entre Aurigny et le cap de La Hague⁶⁰. La diffusion des produits venus de Méditerranée, du sud et du centre de la Gaule dans l'île de Bretagne, témoigne de l'importance de cet axe maritime à l'époque romaine⁶¹, par lequel circulaient en retour, au IV^e siècle, les céramiques de la forêt d'Argonne⁶² et les céramiques produites dans le sud de la Bretagne, dans l'Oxfordshire, la New Forest et surtout le Dorset (*black burnished ware*)⁶³.

Les ports

En 2002, Loïc Langouët publiait une étude détaillée des ports de l'Armorique antique, où il rangeait Nantes, Saint-Nazaire (Loire-Atlantique), Vannes, Locmariaquer (Morbihan), Quimper, Douarnenez, Brest, Le Conquet, Landéda (Finistère), Le Yaudet, Hillion, Erquy, Taden (Côtes-d'Armor) et Alet (Ille-et-Vilaine)⁶⁴. Nous ne reviendrons pas sur la plupart de ses conclusions, qui concernent des sites connus et pour lesquels la documentation archéologique est abondante et prouve la présence d'établissements portuaires (Nantes, Vannes, Quimper, Le Yaudet, Taden, Alet). D'autres, pour lesquels les données sont plus rares ou plus contestables, nécessitent réexamen et compléments, d'autres encore, ne figurant pas dans la liste proposée par Langouët, méritent sans doute d'y être intégrés.

À l'extrême sud du département du Finistère, le site de Quimperlé, point de passage de l'Ellé et de l'Isole par la voie antique Vannes-Quimper, fut occupé à l'époque romaine. Il est probable que la rencontre de la route et de la Laïta, que la marée remonte, y détermina la naissance d'une agglomération à vocation portuaire⁶⁵. Bien que l'on ne connaisse que peu de trouvailles d'époque romaine à Concarneau, il est possible qu'un établissement antique ait existé non loin de l'embouchure du Moros ;

⁶⁰ Service hydrographique et océanographique de la Marine, *Instructions nautiques. C2.2 France (côtes Nord et Ouest). Des Casquets à Belle-Ile*, Paris, 2001, p. 81, 109.

⁶¹ La voie du Rhône et du Rhin vers la Bretagne est cependant encore considérée comme la plus active des deux : PEACOCK, DAVID, « The Rhine... », art. cit.

⁶² Voir, en particulier : BLASKIEWICZ, Patrick, JIGAN, Claude, « Le problème de la diffusion et de la datation de la céramique sigillée d'Argonne décorée à la molette des IV^e-V^e siècles dans le nord-ouest de l'Empire », dans *Actes du Congrès de la SFECA, Cognac, 1991*, p. 385-414.

⁶³ CLÉMENT, Michel, GALLIOU, Patrick, « Céramique romano-britannique dans le Morbihan », *Archéologie en Bretagne*, 30, 1981, p. 39-43 ; WOOD, Mark, « Céramiques romano-britanniques trouvées à Alet jusqu'en 1986 et étude des relations commerciales d'Alet au Bas Empire », *Les Dossiers du Centre régional archéologique d'Alet*, 19, 1991, p. 35-52.

⁶⁴ LANGOUËT, Loïc, « Principaux sites portuaires de l'Armorique gallo-romaine », *Les Dossiers du Centre régional archéologique d'Alet*, n° 30, 2002, p. 87-111.

⁶⁵ GALLIOU, Patrick, ÉVEILLARD, Jean-Yves, « Le Pays de Quimperlé dans l'Antiquité », dans Bernard TANGUY (dir.), *L'abbaye Sainte-Croix de Quimperlé*, Brest/Quimperlé, 1999, p. 9-15.

difficile d'accès en raison d'une barre, dangereuse par vent de sud-est à sud-ouest⁶⁶, le Goyen pouvait néanmoins offrir un havre aux navires avant qu'ils s'engagent dans la chaussée de Sein. Des usines de salaison de poisson sont connues à Audierne, sur la rive droite de cette rivière à marée que l'on pouvait remonter jusqu'à Pont-Croix, à l'endroit où une voie venant du Pays bigouden et se dirigeant vers l'extrémité du cap Sizun franchissait le cours d'eau. Ce port fluvial, exportant les denrées agricoles de la région et important du sel et du vin fut actif jusqu'à l'époque moderne⁶⁷, et, bien que les trouvailles d'époque romaine faites dans la ville soient peu nombreuses⁶⁸, il n'est pas impossible qu'il ait été fréquenté à cette époque ; c'est, après tout, le seul accès sûr à l'hinterland entre l'Odet et Douarnenez.

À l'intérieur de la rade de Brest, les points où pouvaient mouiller les navires étaient nombreux, mais plus important était le débouché des deux rivières à marée, l'Élorn et l'Aulne, qui s'enfoncent dans l'arrière-pays. Au nord, l'Élorn était navigable jusqu'à Landerneau, c'est-à-dire à son point de franchissement par les itinéraires reliant le nord-ouest et le sud-ouest de la *civitas*⁶⁹. Les nombreuses trouvailles d'époque romaine faites sur le site de la ville médiévale et moderne⁷⁰ y placent un port fluvio-maritime alimentant l'agglomération secondaire de *Vorganium* (Kéribien-en-Plouénéventer)⁷¹ et servant à l'exportation des denrées agricoles du Léon⁷². Au sud de la rade, l'Aulne est maritime jusqu'à Port-Launay/Châteaulin, ce dernier site voyant aussi deux voies antiques franchir à gué le cours d'eau. Les vestiges « romains » signalés sur l'éperon dominant la rivière sont cependant douteux⁷³, alors qu'un peu plus en aval, la Doufine, petit affluent de rive droite de l'Aulne, est traversée, à son site de premier gué dans l'agglomération de Pont-de-Buis, par la voie antique de Quimper à Landerneau. La présence dans ses parages immédiats, de lentilles de calcaire exploitées dans l'Antiquité⁷⁴, de vestiges antiques de part et d'autre de la

⁶⁶ Service hydrographique et océanographique de la Marine, *Instructions nautiques. C2.2 France (côtes Nord et Ouest). Des Casquets à Belle-Ile*, Paris, 2001, p. 254.

⁶⁷ GARGADENNEC, Roger, « Monographie sommaire de Pont-Croix », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, XC, 1964, p. 66-67.

⁶⁸ GALLIOU, Patrick, *Carte archéologique de la Gaule : Le Finistère*, Paris, Académie des inscriptions et belles-lettres, 2010, p. 347.

⁶⁹ Les axes Kéribien-Landerneau-Quimper et Brest-Carhaix, selon PAPE, Louis, *La civitas des Osismes à l'époque gallo-romaine*, Paris, C. Klincksieck, 1978, p. 73.

⁷⁰ GALLIOU, Patrick, *Carte archéologique de la Gaule : Le Finistère...*, *op. cit.*, p. 233-234.

⁷¹ Sur celle-ci, PAPE, Louis, *La civitas des Osismes...*, *op. cit.*, p. 88-94 ; P. GALLIOU, Patrick, « *Vorganium*, petite ville romaine du Haut-Léon », dans Jean-Yves LE GOFF (dir.), *Le Léon de A à Z*, Saint-Cyr-sur-Loire, A. Sutton, 2010, p. 116-125.

⁷² GALLIOU, Patrick, « Les apports de vins antiques dans la région de Landerneau », dans *Catalogue de l'exposition : De vignes en villes*, Landerneau, 2009, p. 7-9.

⁷³ *Id.*, *Carte archéologique de la Gaule : Le Finistère...*, *op. cit.*, p. 155.

⁷⁴ GARREAU, Jacques, « Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h », *Pen-ar-Bed*, 1965/3, p. 101-108. Un four à chaux antique a été reconnu sur les bords de la Doufine, à Goaz-an-Eyec (GALLIOU, Patrick, *Carte archéologique de la Gaule : Le Finistère...*, *op. cit.*, p. 448), un autre sur les bords de l'Aulne, à Argol, *Id.*, *ibid.*, p. 98).

Doufine et de toponymes révélateurs⁷⁵ y place sans doute une petite bourgade munie d'un port fluvial. À partir du XVII^e siècle, c'est sur un embarcadère des rives de la Doufine qu'était chargée la poudre produite dans l'établissement voisin⁷⁶ et destinée à l'arsenal de Brest.

Les abers qui entaillent l'ouest du plateau léonard offrent des abris d'accès et de qualités nautiques assez variés. Au sud, la ria du Conquet, à laquelle mène le diverticule d'une voie⁷⁷ et qui est fermée au nord par le promontoire barré qui sépare l'aber de la plage des Blancs-Sablons⁷⁸, serait, selon Loïc Langouët, le *Gesocribate* de la *Table de Peutinger*, la zone d'échouage des navires se situant en fond de ria, dans une zone moins agitée⁷⁹. À trois kilomètres au sud, à la pointe Saint-Mathieu, qui constitue l'extrémité d'une voie venant de Kéribien, se dressait peut-être un phare ou un sanctuaire⁸⁰. Notons néanmoins que les vestiges antiques sont peu nombreux au Conquet et apparemment absents de cette pointe. À quelques kilomètres au nord, l'anse de Kerhornou-Potzmoguer (en Ploumoguer), également desservie par un diverticule⁸¹, a livré des vestiges romains correspondant sans doute à un site côtier de nature indéterminée⁸².

Des trois abers situés au nord, seul l'Aber-Wrac'h pourrait avoir joué un rôle dans ces échanges, et peut-être plus particulièrement la baie des Anges, à l'abri de la presqu'île Sainte-Marguerite, ou l'anse de Paluden/Poulfougou, où ont été mis au jour quelques mobiliers antiques⁸³. Les rives de l'Aber-Wrac'h, tant au nord, en Plouguerneau, qu'au sud, en Lannilis-Landéda, présentent un semis de sites antiques, mais de nature indéterminée, l'interfluve de Lannilis-Landéda étant parcouru par un réseau de diverticules et de chemins, tandis qu'aboutit dans la région de Plouguerneau la voie antique venant de Carhaix et passant par Kéribien⁸⁴. On rappellera

⁷⁵ *Id.*, *ibid.*, p. 448.

⁷⁶ GARREAU, Jacques, « Pont-de-Buis-lès-Quimerc'h... », art. cit. ; LE GALL, André, *La fabrication des poudres et la poudrière de Pont de Buis, 1750-1815*, Pont-de-Buis, 1988.

⁷⁷ KÉRÉBEL, Hervé, *Microponymie et prospections archéologiques dans la pointe sud-ouest du Léon*, dactyl., mémoire de maîtrise d'histoire ancienne, Brest, 1988, p. 118-124.

⁷⁸ GALLIOU, Patrick, *Carte archéologique de la Gaule : Le Finistère...*, *op. cit.*, p. 175.

⁷⁹ Service hydrographique et océanographique de la Marine, *Instructions nautiques. C2.2 France...*, p. 221.

⁸⁰ ÉVEILLARD, Jean-Yves, « La pointe Saint-Mathieu dans la géographie antique », dans Bernard TANGUY, Marie-Claude CLOÏRE (dir.), *Saint Mathieu de Fine-Terre à travers les âges, colloque des 23-24 septembre 1994*, Plougonvelin, Les Amis de Saint-Mathieu, 1995, p. 23-29 ; GALLIOU, Patrick, « L'occupation humaine dans le Bas-Léon occidental, de l'Âge du Fer à la fin de l'époque romaine », *ibid.*, p. 13-22.

⁸¹ KÉRÉBEL, Hervé, *Microponymie et...*, *op. cit.*, p. 114-115.

⁸² GALLIOU, Patrick, *Carte archéologique de la Gaule : Le Finistère...*, *op. cit.*, p. 327.

⁸³ *Id.*, *ibid.*, p. 245.

⁸⁴ LE PENNEC, Stéphane, « Un exemple d'itinéraire antique desservant le nord-ouest de l'Armorique : l'axe Carhaix-Kéribien-Plouguerneau », dans Jean-François SIMON (dir.), *L'homme et la route en Bretagne*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 2002, p. 33-50.

qu'au Moyen Âge et à l'époque moderne l'Aber-Wrac'h était considéré comme un port important, où les navires pouvaient faire relâche⁸⁵. Au nord-est de Plouguerneau, les anses de Kelerdut, où apparaissent dans la dune les vestiges d'un habitat romain et médiéval⁸⁶, et du Corréjou, protégée à l'ouest par l'îlot et le tombolo de Pennenez, peuvent également avoir servi de havre par temps d'ouest-sud-ouest⁸⁷. Elles semblent avoir été desservies par des diverticules issus de la voie venant de Kéribien et les anciennes cartes placent sur ce dernier site plusieurs toponymes en *moguer-*, à proximité de la mer. Plus à l'est, sur les bords de l'anse de Moguéric – le toponyme est révélateur – ont été mis au jour des substructions romaines et deux enfouissements monétaires⁸⁸, cet abri relativement médiocre pouvant, lui aussi, avoir été, de temps à autre, fréquenté par des navires. Les rias de la Penzé et la rivière de Morlaix, s'enfonçant plus ou moins profondément dans l'intérieur des terres et desservies par plusieurs itinéraires antiques⁸⁹, jouèrent sans doute un rôle semblable aux autres rias et abers de l'ouest de la péninsule, assurant, à partir de ports riverains ou situés au premier gué, l'exportation de produits agricoles et l'importation d'objets et de denrées divers. Au bord de la Penzé, les ports de Roscoff et de Saint-Pol/Pempoul ont peut-être été utilisés dans l'Antiquité⁹⁰, mais on ne sait rien d'un éventuel port d'échouage en fond de ria, malgré le passage de la voie de Morlaix à Saint-Pol/Roscoff. Il est vrai que cette rivière, étroite et sinueuse, se prête assez mal à la navigation⁹¹. Bien que son accès soit quelque peu dangereux⁹² et son parcours sinueux, la rivière maritime de Morlaix, longue de six kilomètres (de la ville à la baie), pouvait porter des bateaux de 400 tonneaux, dont le tirant d'eau ne devait pas dépasser deux ou trois mètres en période de mortes eaux. Le fond de la ria, vers lequel convergent plusieurs voies, vit se développer, à l'époque romaine, une agglomération secondaire, dont on ne sait toutefois presque rien⁹³.

⁸⁵ Voir, par exemple, OGOR, René, « Une épave médiévale à l'Aber-Wrac'h », *Le Chasse-Marée*, 37, 1988, p. 69-71 ; L'HOUE, Michel *et al.*, « Un exemple du développement de l'approche pluridisciplinaire en archéologie sous-marine : l'épave Aber-Wrach 1 », *Bulletin de la Société préhistorique française*, 86, 1989, p. 451-457.

⁸⁶ GALLIOU, Patrick, *Carte archéologique de la Gaule : Le Finistère...*, *op. cit.*, p. 321.

⁸⁷ Service hydrographique et océanographique de la Marine, *Instructions nautiques. C2.2 France...*, *op. cit.*, p. 205.

⁸⁸ GALLIOU, Patrick, *Carte archéologique de la Gaule : Le Finistère...*, *op. cit.*, p. 434.

⁸⁹ PAPE, Louis, *La civitas des Osismes...*, *op. cit.*, p. 80 et carte 17.

⁹⁰ GALLIOU, Patrick, *Carte archéologique de la Gaule : Le Finistère...*, *op. cit.*, p. 403 (Roscoff), 427 (Saint-Pol-de-Léon).

⁹¹ Service hydrographique et océanographique de la Marine, *Instructions nautiques. C2.2 France...*, *op. cit.*, p. 195.

⁹² *Ibid.*, p. 191, fig. 5.2.4.3.A.

⁹³ GALLIOU, Patrick, *Carte archéologique de la Gaule : Le Finistère...*, p. 265.

Les côtes de l'ouest de la péninsule étant souvent très découpées et le réseau des voies et chemins antiques souvent très dense, on pourrait sans doute continuer un tel catalogue presque jusqu'à l'infini⁹⁴. Comme on l'a constaté, presque tous ces ports sont des havres d'échouage, parfaitement adaptés à la morphologie des navires qui fréquentaient ces eaux et il eût été parfaitement inutile d'y construire des quais, deux animaux de trait, une charrette et quelques paires de bras suffisant à transformer une anse sableuse en port de chargement ou/et de déchargement. Les aménagements portuaires, lorsqu'ils existent, sont partout sommaires, ne comprenant qu'un ou deux entrepôts (Vannes, Quimper)⁹⁵ et une aiguade (Alet)⁹⁶. On peut donc penser que beaucoup de ces lieux n'étaient utilisés que de façon temporaire ou alternative, en fonction des vents, des marées et des besoins économiques des communautés voisines. On peut également penser qu'ils étaient fréquentés à la fois par des caboteurs, allant d'un port à l'autre à l'intérieur d'un réseau d'échanges purement locaux, et par des navires de haute mer, venus de régions plus éloignées ; ces deux systèmes n'étaient bien sûr pas exclusifs, les marchandises venues des pays du sud ou du nord pouvant être débarquées dans des ports plus spécialisés avant d'être redistribuées par cabotage côtier vers les ports secondaires. Quelle que soit la figure retenue, il n'en reste pas moins vrai que cette combinaison de ports souvent placés en fond de ria, et donc très en retrait de la ligne de côte, et d'un réseau routier aménagé afin de desservir toutes les zones des *civitates* occidentales assurait à celles-ci un niveau élevé d'intégration dans le système économique qui s'était mis en place dès le début de l'Empire.

Les voies terrestres

Alors que la voie maritime qui contourne la péninsule armoricaine était fréquentée depuis des temps très reculés, l'intérieur du pays était déjà sillonné par de multiples itinéraires. La conjonction entre la route maritime et les voies terrestres est donc certainement bien antérieure à la conquête romaine. Mais c'est à partir de celle-ci que l'on possède les données les plus fiables et les mieux datées.

Lorsque le géographe Strabon vers les années 25 de notre ère énumère les principales voies qui divergent à partir de *Lugdunum*/Lyon, la capitale des Gaules, aucune ne se dirige vers l'Armorique (*Géographie*, IV, 6,11). On ne doit pas s'en

⁹⁴ Pour une époque plus récente, LE BOUÉDEC, Gérard, « Les petits ports bretons, du XVI^e au XIX^e siècle », *Rives méditerranéennes*, 2010/1, p. 61-78.

⁹⁵ Vannes : ANDRÉ, Patrick, TRISTE, Alain, « Un entrepôt romain du premier siècle », *Bulletin de la Société polymathique du Morbihan*, 110, 1983, p. 127-132 ; Quimper (allée du Banellou) : P. GALLIOU, Patrick, *Carte archéologique de la Gaule : Le Finistère...*, *op. cit.*, p. 379 (fouille Jean-Paul LE BIHAN).

⁹⁶ LANGOUËT, Loïc, *Les Coriosolites, un peuple armoricain de la période gauloise à l'époque gallo-romaine*, Saint-Malo, Centre régional d'archéologie d'Alet, 1988, p. 155-163.

étonner, l'Armorique étant déjà considérée par Rome comme une région marginale située à l'écart des grands axes stratégiques que sont la vallée du Rhin ou celui du nord de la Gaule qui permettait de gagner l'île de Bretagne. Mais ce silence ne signifie pas que la portion de littoral comprise entre la Gironde et l'estuaire de la Seine ait été totalement délaissée dans le plan routier lancé par Agrippa, le gendre de l'empereur Auguste, sans doute en 16-13 av. J.-C. Au moins deux voies venant du centre de la Gaule, l'une par Bourges, l'autre par la vallée de la Loire, convergeant vers Tours et de là se dirigeant vers Angers puis l'extrême ouest, furent aussi tracées. C'est à 12 kilomètres seulement de l'embouchure de l'Aber Wrac'h, le point d'aboutissement de cette pénétrante en direction de l'ouest, que fut découverte en 1873 la borne milliaire de Kerscao en Kernilis (Finistère) (fig. 2). Sa dédicace à l'empereur Claude, en 45-46 de notre ère, marque certainement l'achèvement de cet itinéraire qui reliait la capitale des Gaules à l'Armorique⁹⁷. Il aura donc suffi d'un peu plus d'un demi-siècle pour construire une chaussée longue d'environ 900 kilomètres.

Les milliaires des décennies suivantes sont trop peu nombreux en Bretagne pour nous permettre de jalonner chronologiquement l'extension du réseau local. Un fragment d'une borne (au Musée départemental breton de Quimper, comme la borne de Kernilis) d'un empereur inconnu de la fin du premier siècle de notre ère ou du début du second prouve au moins que l'on s'activait dans ces années là sur une voie secondaire (?) des environs de Saint-Pol-de-Léon⁹⁸. À la jonction des deuxième et troisième siècles, deux milliaires de Septime-Sévère (193-211), découverts le long de la voie de Carhaix à Corseul, correspondent vraisemblablement à des travaux de restauration sur cet itinéraire qui reliait deux chefs-lieux de cités et qui était donc un axe majeur⁹⁹. Il en va de même pour les milliaires les plus nombreux de Bretagne (quinze sur vingt-huit identifiés), ceux dédiés aux empereurs gaulois usurpateurs, Postumus, Victorinus et Tétricus (259-273), le plus récent découvert à Marzan (Morbihan) en 1987¹⁰⁰ (fig. 3). Sans doute faut-il y voir davantage une preuve d'allégeance et de reconnaissance des Armoriciens envers ces empereurs qui s'efforcèrent de les protéger des raids maritimes germaniques que la marque de travaux routiers d'une réelle importance.

La mise en place au IV^e siècle par l'administration impériale d'une rocade stratégique ceinturant la Bretagne afin de faciliter le déplacement des troupes

⁹⁷ MERLAT, Pierre, PAPE, Louis, « Bornes milliaires osismiennes », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XXXVI, 1956, p. 6-9.

⁹⁸ *Id.*, p. 19-23.

⁹⁹ *Id.*, p. 9-19. Pour un rapport avec une restauration de cette voie consécutive à l'important chantier de construction de l'aqueduc de Vorgium/Carhaix, ÉVEILLARD, Jean-Yves, « La circulation en Centre-Bretagne à l'époque romaine », *Kreiz Breizh*, n° 9, 1^{er} trimestre 2004, p. 11-16.

¹⁰⁰ LECORNEC, Joël, « La voie romaine de Vannes à Nantes par Noy. Une borne milliaire inédite », *Bulletin de la Société polymathique du Morbihan*, CXXIV, 1998, p. 51-58.

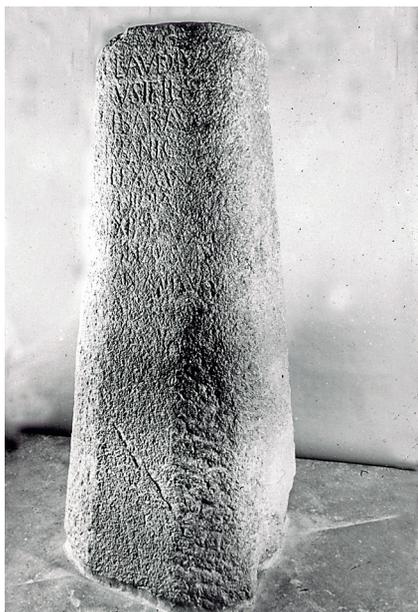


Figure 2 – Milliaire de Kerscao en Kernilis (Finistère) daté de 45-46 de notre ère (cl. Musée départemental breton, Quimper)



Figure 3 – Milliaire de Marzan (Morbihan) dédié à l'empereur Postumus (259-268) (cl. J.-Y. Éveillard)

stationnées dans les *castella* du littoral a été suggérée par Louis Pape¹⁰¹. Ce n'est encore qu'une hypothèse de travail. Il faudrait d'abord pouvoir restituer cette rocade dans sa totalité, sur le terrain, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui – par exemple le tronçon Morlaix-Saint-Brieuc n'est pas antique –, et plus généralement les preuves qu'un tel dessein ait existé manquent.

On ne peut esquisser un tableau des voies de Bretagne sans évoquer les deux seuls documents antiques qui nous soient parvenus par le canal de la voie manuscrite : la *Table de Peutinger* et l'*Itinéraire d'Antonin*. Tous deux semblent remonter à des originaux du III^e siècle remaniés et complétés aux siècles suivants. Sur le premier figurent trois voies inscrites dans les limites de la péninsule : la première relie *Portus Namnetum*/Nantes à *Gesocribate* (cf. *infra*) par *Darioritum*/Vannes et *Vorgium*/Carhaix d'est en ouest, les deux autres écornent la partie orientale de la Bretagne depuis *Juliomagus*/Angers à *Reginca* à l'embouchure de la Rance et au Cotentin,

¹⁰¹ PAPE, Louis, « Les voies romaines en Bretagne. Essai de chronologie », *Revue archéologique de l'Ouest*, supplément n° 2, 1990, p. 305.

en passant par *Condate*/Rennes où elles divergent. Le second document ne mentionne qu'une voie de *Condate* au Cotentin par *Fanum Martis*/Corseul. L'intérêt de ces deux sources réside dans la hiérarchisation des voies et les distances qu'elles donnent entre les différentes stations car sur le plan de la chronologie elles ne sont d'aucun secours.

En définitive, c'est la recherche moderne des XIX^e et XX^e siècles qui a permis de dresser une carte du réseau viaire dont on peut penser qu'elle offre un reflet de la réalité (fig. 4). Sans trop entrer dans les détails, on peut distinguer des longues pénétrantes de direction est-ouest, d'avec des voies de longueur moindre, rayonnant à partir des chefs-lieux de cités ou des agglomérations secondaires. Les premières étaient destinées à rattacher un territoire excentré au cœur de la province de Lyonnaise, tandis que les secondes permettaient de rallier en peu de temps les points les plus reculés de la péninsule Armoricaïne. Parmi les pénétrantes, la diagonale *Portus Namnetum-Darioritum-Vorgium-Gesocribate* de la *Table de Peutinger* doit correspondre sur une grande partie de son parcours à la première voie construite en Armorique. Pour les secondes, l'exemple de *Vorgium*/Carhaix est remarquable : ce ne sont pas moins de quinze itinéraires, en comptant les subdivisions dans la campagne proche, qui rayonnaient à partir du chef-lieu des Osismes. On trouvera des exemples qui répondent à notre problématique dans les deux catégories, puisque des segments partant d'un chef-lieu de cité vers la mer peuvent aussi apparaître comme le dernier tronçon d'une voie à longue distance (exemple, le segment Carhaix-Camaret, prolongement possible jusqu'à la mer de la voie Rennes-Carhaix).

On attirera à nouveau l'attention sur des agglomérations qui sont nées en fond de ria, au point ultime de la remontée de la marée et en un site dit « de premier pont » parce que franchissable par une voie transversale. Ces sites sont de manière quasi obligée le point d'aboutissement d'un itinéraire venant de l'intérieur : pour s'en tenir à la Bretagne occidentale citons Morlaix, Landerneau, Quimper et Quimperlé¹⁰². Leur situation au point de convergence de plusieurs routes leur a permis de jouer un rôle privilégié dans la redistribution des marchandises acheminées par cabotage depuis des régions de l'Empire plus ou moins lointaines. Ainsi Patrick Galliou fait remarquer que Quimperlé est le port de l'Atlantique le plus proche de *Vorgium*/Carhaix¹⁰³ (45 kilomètres) et que de ce fait il a dû largement contribuer à l'approvisionnement de la ville en produits importés.

¹⁰² Pour l'ensemble des sites, voir GALLIOU, Patrick, *L'Armorique romaine*, Brest, Éd. Armeline, 2005, p. 105 sq. ; pour Quimper, LE BIHAN, Jean-Paul, « L'époque romaine (I^{er} siècle-IV^e siècle ap. J.-C.) », dans Jean KERHERVÉ, (éd.) *Histoire de Quimper*, Toulouse, Privat, 1994, p. 25-39. ; pour Quimperlé : GALLIOU, Patrick, ÉVEILLARD, Jean-Yves, « Le Pays de Quimperlé dans l'Antiquité », dans *L'Abbaye Sainte-Croix de Quimperlé, des origines à la Révolution*, Actes du colloque de Quimperlé, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique/Association des amis de l'abbaye de Sainte-Croix de Quimperlé, 1999, p. 9-15.

¹⁰³ GALLIOU, Patrick, *L'Armorique romaine...*, op. cit., p. 13.

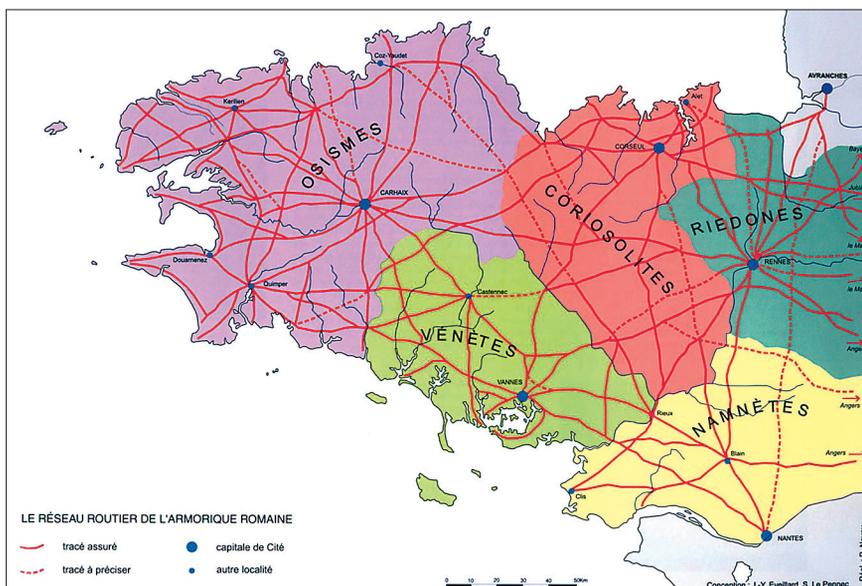


Figure 4 – Carte des principales voies romaines de Bretagne (ÉVEILLARD, Jean-Yves, LE PENNEC, Stéphane, « Le réseau routier de l’Armorique romaine », dans Bernard TANGUY, Michel LAGRÉE (éd.), *Atlas d’histoire de Bretagne*, Morlaix, Skol Vreizh, 2002, p. 46-47)

Loïc Langouët a dressé une liste des principaux sites portuaires de l’Armorique dont un bon nombre sont des zones d’échouage, tels qu’au Yaudet en Ploulec’h, à Erquy, à Hillion dans les Côtes-d’Armor ou à Locmariaquer dans le Morbihan¹⁰⁴. Le cas de Locmariaquer mérite qu’on s’y arrête. On savait cette agglomération secondaire de la cité des Vénètes reliée au chef-lieu *Darioritum* par une voie qui contourne le golfe du Morbihan par l’ouest. Il y a quelques années nous avons mis en évidence avec un chercheur de ce département, Jean-Paul Éludut, un autre itinéraire jusque là totalement inédit qui, à partir de cette même agglomération, permettait de gagner en droite ligne le centre Bretagne. Dans un premier temps il emprunte le tracé déjà connu¹⁰⁵, puis s’en détache, et par Auray, Pluvigner, Bubry, Guéméné-sur-Scorff, Plouray, etc., vient se confondre avec la voie Carhaix-Port-Louis à 7,5 kilomètres au sud du chef-lieu des Osismes. Nous avons de bonnes raisons de

¹⁰⁴ LANGOUËT, Loïc, « Principaux sites portuaires de l’Armorique gallo-romaine », *Les Dossiers du CeRAA.*, 30, 2002, p. 87-111.

¹⁰⁵ Cette voie est différente de celle de Carhaix à Locmariaquer par Castennec, dont Louis Marsille supposait l’existence, MARSILLE, Louis, « Les voies romaines du Morbihan », *Bulletin de la Société polymathique du Morbihan*, 1929, p. 45.

penser qu'à l'origine, dès l'Âge du fer, il se dirigeait vers un site voisin, le camp gaulois de Saint-Symphorien à Paule, et qu'ainsi il a pu contribuer à acheminer vers ce lieu les cargaisons d'amphores à vin de Campanie dont on a retrouvé plus de 5 000 tessons, soit environ 400 kilogrammes, dans les fossés de la forteresse¹⁰⁶.

À ces principaux sites portuaires il faut nécessairement en ajouter un grand nombre, simples plages plus ou moins bien abritées ou criques plus profondes qui ont servi à l'occasion de ports d'échouage pour des navires de faible tonnage. Ainsi, c'est des plages de Kervel, Trez-Malaouen ou Sainte-Anne-la-Palud au fond de la baie de Douarnenez, plages où des cuves à *garum* ou à salaisons de poisson ont été découvertes¹⁰⁷, que le pays du Porzay (« le pays des ports ») tire vraisemblablement son nom¹⁰⁸. Or, des observations à l'échelon local ont souvent montré que ces possibles points de transbordement pour les marchandises étaient desservis par ce qu'on appelle des *deverticula* (chemin écarté, embranchement) qui se détachaient d'une voie plus importante.

C'est dans cette catégorie qu'on peut ranger « le chemin des Poissonniers » auquel s'est intéressé il y a quelques années Henri Guillou¹⁰⁹. Cette dénomination, ainsi que celle très significative de *Hent Karaes* (« le chemin de Carhaix »), est conservée pour un itinéraire retrouvé sur le terrain de Concarneau à Coray, où il venait se fondre dans la voie Quimper-Carhaix. Deux autres chemins provenant de La Forêt-Fouesnant plus à l'ouest et de Trévignon à l'est le rejoignaient au lieu-dit Dioulan en Rosporden (fig. 5) Bien qu'on n'ait pas la preuve formelle que ces chemins remontent à l'Antiquité, il est quasi assuré qu'ils ont permis d'approvisionner *Vorgium* en poisson frais et en coquillages. En effet, il n'est guère de chantier de fouilles à Carhaix qui n'ait livré son lot de coquilles d'huîtres. Selon Henri Guillou, le chemin des Poissonniers « permettait l'acheminement rapide (12 à 18 heures) de denrées très périssables ».

Parmi les voies qui se dirigent vers la mer, il en est qui au lieu de désenclaver des rentrants de la côte mènent à des caps et s'interrompent de manière inattendue au sommet de falaises battues par les vents. Les plus remarquables se situent à l'extrémité occidentale de la Bretagne, à la pointe de Blosson en Roscoff, à la pointe Saint-Mathieu en Plougonvelin ou à la pointe du Van dans le Cap-Sizun. La finalité de ces voies du bout du monde n'apparaît pas toujours clairement. Sur le premier

¹⁰⁶ MENEZ, Yves, ARRAMOND, Jean-Charles, « L'habitat aristocratique fortifié de Paule (Côtes-d'Armor), *Gallia*, 54, 1997, p. 147.

¹⁰⁷ SANQUER, René, GALLIOU, Patrick, « *Garum*, sel et salaisons en Armorique gallo-romaine », *Gallia*, 30, 1972, fasc.1, p. 199-223.

¹⁰⁸ TANGUY, Bernard, *Dictionnaire des noms de communes, trèves et paroisses du Finistère*, Douarnenez, ArMen/Le Chasse-marée 1990, p. 154.

¹⁰⁹ GUILLOU, Henri, « Le chemin des Poissonniers. Considérations inédites sur un itinéraire ancien », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. CXXIII, 1994, p. 175-193.

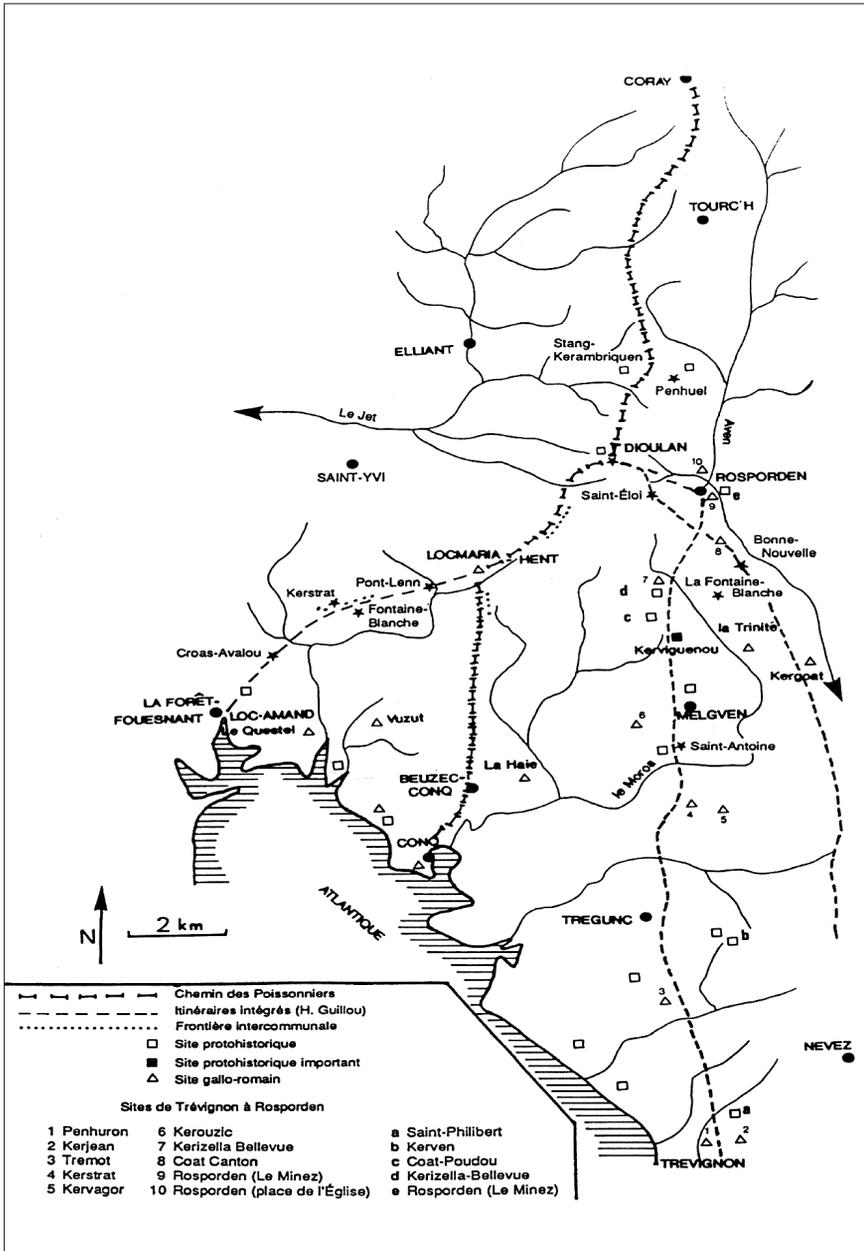


Figure 5 – Le chemin des Poissonniers (Finistère) (GUILLOU, Henri, « Le chemin des Poissonniers... », art. cit., p. 188)

site, des vestiges d'époque romaine de nature non déterminée ont été signalés dès les années 1700¹¹⁰, tandis que près de la pointe du Van l'important et énigmatique site de Trouguer en Cléden-Cap-Sizun est lui aussi connu depuis plusieurs siècles¹¹¹. À la pointe Saint-Mathieu occupée depuis au moins l'époque romane par une grande abbaye aucun indice d'une occupation romaine n'a jamais été signalé. Ce cap, de tout temps point de repère remarquable pour la navigation, a-t-il vu s'élever dès l'Antiquité un phare et/ou a-t-il été sacralisé par un temple selon une règle observée ailleurs ? Est-ce là qu'il faut placer le *Gesocribate* inscrit sur la *Table de Peutinger* à l'extrémité de la longue voie qui arrive par *Portus Namnetum*, *Darioritum* et *Vorgium* ? L'étymologie du nom, « le cap ultime », proposée par Léon Fleuriot¹¹², ainsi que la distance de 45 lieues = 100 kilomètres indiquée pour le segment de voie entre *Vorgium* et *Gesocribate*, sont des indices favorables à cette hypothèse¹¹³. À moins qu'il faille encore déplacer ce toponyme de quatre kilomètres seulement vers le nord, à cette autre avancée remarquable de la côte qu'est la presqu'île de Kermorvan en Le Conquet ? Sur cet éperon barré desservi par un embranchement de voie on a découvert des vestiges datés du Néolithique au second Âge du fer, et un peu aussi de l'époque romaine¹¹⁴.

Conclusion

C'est indiscutablement à cette interconnexion de deux systèmes de communications que l'Armorique romaine dut une grande partie de sa prospérité. Ainsi désenclavée, mise en relation avec les autres parties de la Gaule et les provinces voisines, elle put, grâce à ses exportations, financer la construction des bâtiments de ses villes et de ses *villae*, tandis qu'à l'inverse affluaient jusqu'au fond de ses campagnes les denrées et objets venus de régions proches ou lointaines, accompagnés d'idées et de modes nouvelles, renforçant de la sorte l'intégration des *civitates* péninsulaires à l'ensemble gaulois.

Patrick GALLIOU et Jean-Yves ÉVEILLARD

¹¹⁰ GALLIOU, Patrick, *Carte Archéologique de la Gaule. Le Finistère...*, op. cit., p. 403.

¹¹¹ *Id.*, *Ibid.*, p. 158-162.

¹¹² FLEURIOT, Léon, « Du gaulois au breton ancien en Armorique », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1981, p. 176-177.

¹¹³ ÉVEILLARD, Jean-Yves, « La pointe Saint-Mathieu dans la géographie antique », dans Bernard TANGUY, Marie-Claude CLOÏTRE (dir.), *Saint Mathieu de Fine-Terre...*, op. cit., p. 23-29.

¹¹⁴ GALLIOU, Patrick, *Carte Archéologique de la Gaule. Le Finistère...*, op. cit., p. 175.

RÉSUMÉ

Il est remarquable que dans l'Armorique antique, en particulier dans sa partie occidentale, plusieurs voies terrestres aboutissent en des points du littoral. Lorsque ces points correspondent à des agglomérations attestées, situées le plus souvent en fond de rias, telles Quimper ou Landerneau, leur fonction comme voies de redistribution des marchandises ne fait pas de doute. Pour d'autres, à l'inverse, la fonction n'apparaît pas clairement en l'état actuel des recherches. Les données concernant les navires antiques qui naviguaient dans l'Atlantique et la Manche à l'Âge du fer et à l'époque romaine montrant que ceux-ci pouvaient accoster sans difficulté dans toutes les anses et criques de ces côtes, il est probable qu'il faut ainsi imaginer l'existence de multiples havres que l'on utilisait en fonction des besoins et des conditions météorologiques. Ils permettaient, en tout état de cause, comme le montrent les très nombreux objets importés découverts sur les sites romains d'Armorique (céramiques sigillées, amphores, meules à grain, statuettes de terre blanche, etc.), d'assurer les échanges entre la péninsule armoricaine et les autres provinces de l'Empire romain, de la Bétique à la Bretagne insulaire, de la Gaule Belgique à la Narbonnaise, et ainsi d'intégrer pleinement l'ouest de la Gaule à l'économie-monde de cette époque. En l'absence, dans ces provinces proches ou lointaines, de mobiliers archéologiques que l'on pourrait indiscutablement attribuer à la péninsule armoricaine, on ignore, en revanche, sous quelle forme étaient exportés les surplus, agricoles ou autres, produits par ces communautés occidentales.

