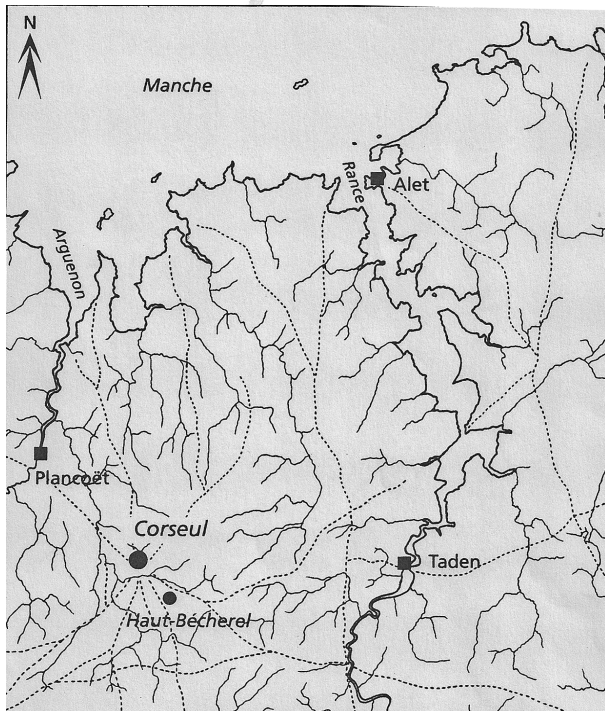


SAMEDI 25 JUIN 2011

DES VOIES ROMAINES AUTOUR DE CORSEUL

PAR CLAUDE BERGER

Corseul, ville administrative romaine, fut créée ex nihilo par l'administration impériale au début de notre ère, afin de régir la peuplade des Coriosolites, l'un des peuples d'Armorique.



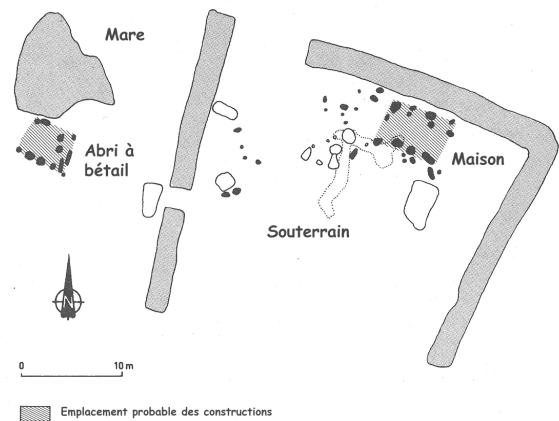
1 - Les environs de Corseul entre la Rance et l'Arguenon

Implantée par des ingénieurs romains, son site fut choisi avec soin : un plateau dominant le chevelu des ruisseaux environnants. Ces derniers se jettent dans la Manche au nord, dans l'Arguenon à l'ouest, dans la Rance à l'est. Leurs vallées étaient tout d'abord le territoire des Néolithiques atlantiques, puis celui des Coriosolites à partir de -600.

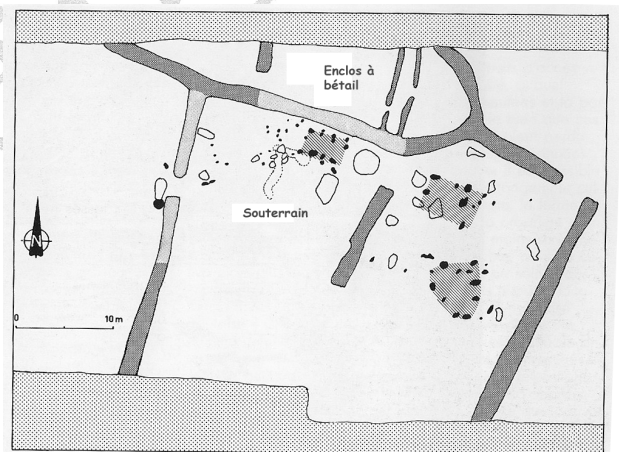
Un réseau de chemins piétonniers puis cavaliers reliait les fermes entre elles.

L'une de ces fermes fut décrite par M. Yves Ménez lors de l'aménagement de la RN 176, à l'entrée du pont Chateaubriant, en 1987.

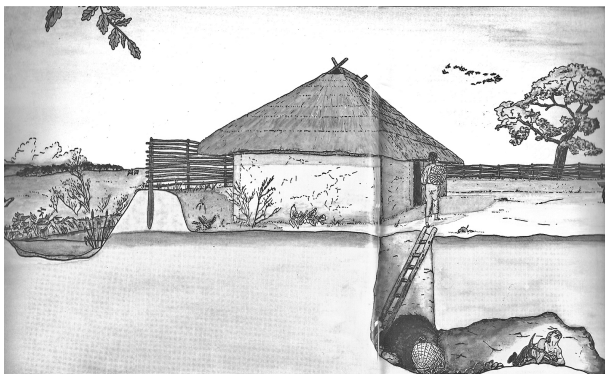
Elle se trouvait sur le territoire de la commune de Plouër sur Rance, au lieu-dit : « La Boisane ».



2 - Plan de la première ferme



3 - Plan de la deuxième ferme



4 - Vue dessinée de la ferme

Construite en plusieurs étapes entre -250 et -120 avant notre ère, elle occupait un terrain évalué à 4.200 m² avec habitations et possédait des enclos proches pour le bétail. La zone de culture associée ne dépassait pas 8 ha. On arrivait ainsi à une surface d'environ 9 ha pour un ensemble agricole de cette époque. S'ils étaient contigus, la densité maximale était d'une ferme tous les 300 m.

Par ailleurs, rappelons que l'empire romain débuta par la fondation de Rome en -753, que la Provence devient romaine vers -70, que la Gaule transalpine connaît les voies romaines dès -60, que César parcourt les Gaules du nord à partir de -58, bat les Vénètes en -56, Vercingétorix en -52 et que les voies romaines ne commencent à s'installer en Armorique qu'au début de notre ère. L'empire romain d'Occident disparaîtra en 476.

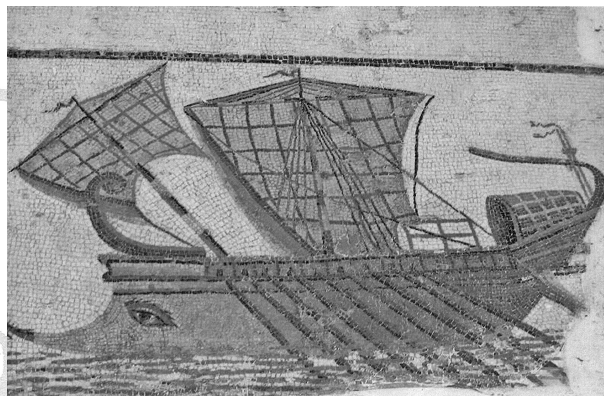


5 - Carte des tribus armoricaines

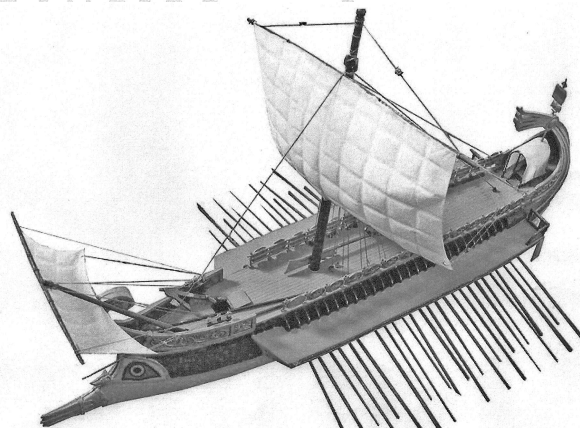
Passons maintenant aux choses de la mer.

Dès l'âge du bronze : -2000 à -700, des ports d'échouage, protégés des vents dominants, permettaient d'entretenir des relations avec les comptoirs marchands de la côte atlantique et de la Méditerranée.

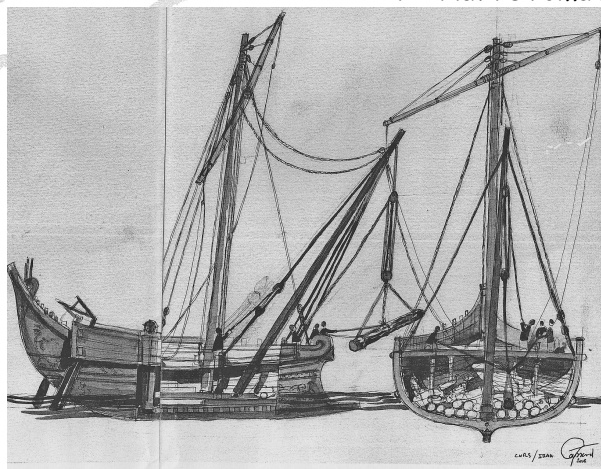
La marine de guerre romaine ne s'installe sur la rive gauche de la Loire, à Nantes-Ratiatum, chez les Pictons, que peu de temps avant -56, le temps de faire fabriquer par les Pictons, les galères à éperons qui serviront à battre les Vénètes. Nantes-Condevicum, sur la rive droite de la Loire, ne sera opérationnelle que 50 ans plus tard, et ce sera la date de début de la romanisation de l'Armorique.



6 - Navire romain



7 - Navire romain



8 - Transport maritime

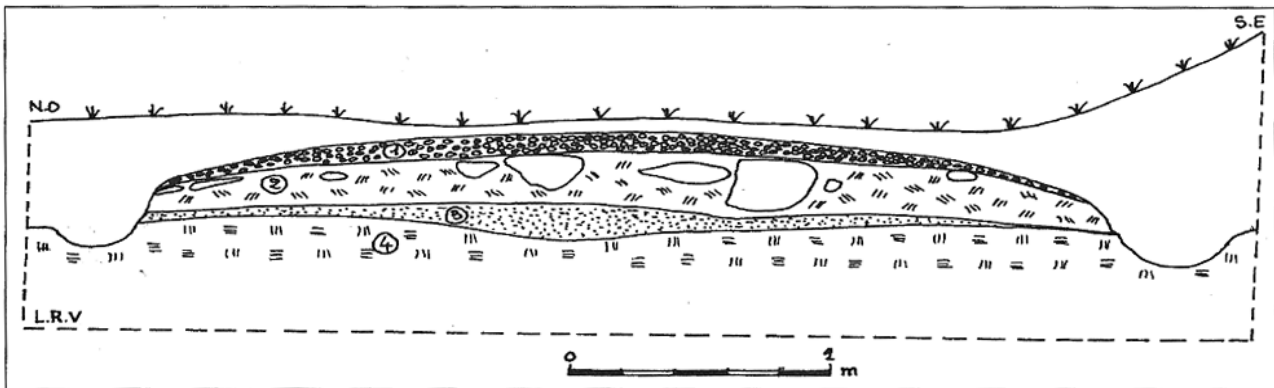
Passons maintenant aux voies romaines.

Elles sont l'œuvre d'ingénieurs romains qui vont utiliser la main-d'œuvre locale. Ces

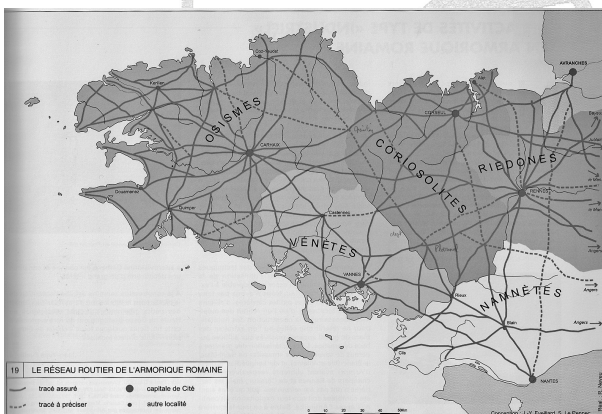
techniciens sont au travail dans tout l'empire romain et utilisent des recettes éprouvées, à la fois pour choisir le trajet et y implanter la voie. C'est-à-dire établir une bande de roulement continue, suffisante pour que deux chars puissent se croiser sans danger, au galop, hors d'eau et gel. Cette chaussée évitera donc au maximum les zones humides. Elle s'implantera

sur les hauteurs et franchira le plus rapidement les rivières par des gués empierrés.

Au moins deux équipes seront utilisées, commençant la voie par les deux extrémités. Voir la coupe transversale d'une voie, ci-jointe. Il s'agit du chemin de Létra en Quévert. La coupe est faite entre les parcelles D123 et - D126 au Placis de Tréfault



10. - 1 est du cailloutis, 2 : pierres et argile, 3 : sable, 4 : arène granitique.



9 - Carte des voies armoricaines

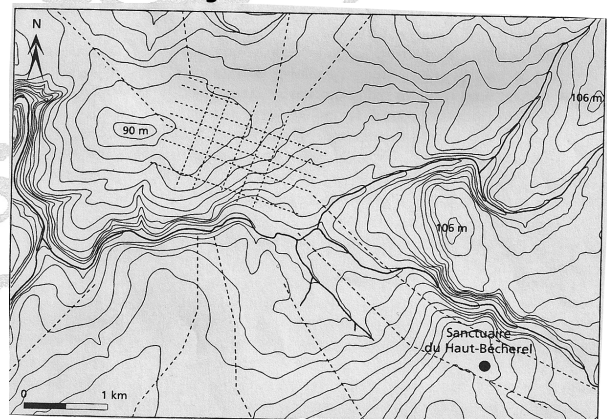
Si l'on veut obtenir des renseignements sur le trafic maritime en Manche, il faut établir un réseau de voies terrestres entre l'état major de la marine romaine établi à Nantes et les ports susceptibles d'accueillir dans de bonnes conditions les navires qui y circulent.

La liaison terrestre la plus courte aboutit au pays des Coriosolites.

Le choix d'implantation de la future ville administrative : Corseul et donc des entrées et sorties des voies fut le suivant : s'établir sur un plateau dont le sous-sol est constitué de schistes primaires et de gneiss. Sous la partie la plus ancienne de la ville romaine les archéologues ont constaté que le schiste briovérien en

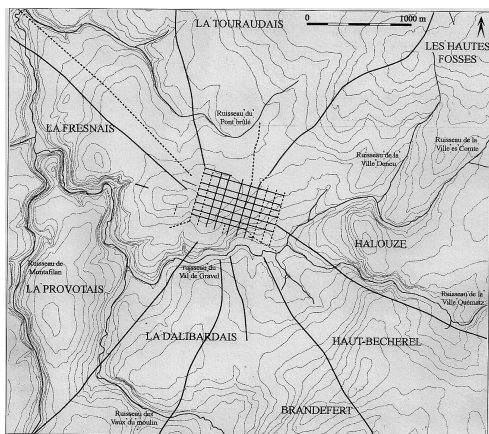
plaquettes affleurerait, ce qui a facilité la construction des premières maisons de pierre.

Une nappe phréatique située à faible profondeur 6 à 10 m, permet d'alimenter les nombreux puits des habitations gallo-romaines.



11 - Plan topographique du plateau

La ville, d'une surface voisine de 50 ha se trouve à environ 7 km de l'Arguenon par le port fluvial et le gué de Plancoët, à 10 km de la Rance par le port fluvial et le gué de Taden, à 15 km de la Manche pour les ports maritimes de Jouvente et Saint-Jacut de la Mer, à 20 km de Dinard.



12 - Plan de Corseul

Tous ces points de passage obligés pour sortir et entrer de l'ensemble administratif central seront donc réunis à la ville romaine, au cours du premier siècle, par un réseau de voies dites stratégiques, qui s'ajoutera bien évidemment à la liaison vers Nantes et Rome, empire oblige.

Plus tard : III^e et IV^e siècles, les autres villes administratives gallo-romaines seront reliées à Corseul - Fanum Martis : Rennes-Condote, Carhaix-Vorgium, Vannes-Darioritum, Avranches - Legedia, Saint-Servan - Reginca ou Alet.

Mais notons que la romanisation de l'Armorique s'est effectuée à partir de Nantes.

Détaillons quelque peu les tracés des premières voies établies au cours du 1^{er} siècle de notre ère.

Voie Jouvente-Corseul.

Elle permet de relier le port maritime situé sur la rive gauche de l'estuaire de la Rance à la capitale locale. Jouvente est le port en eaux profondes le plus proche de cette dernière. De nos jours les navires venant des Îles Anglo-normandes y font encore relâche.



13 - Port de Jouvente

Il se pourrait que ce port fut placé sous la protection de Jupiter, d'où son nom. On quitte la rive gauche de la Rance par la D57 qui monte sur le plateau à la hauteur de 36 m, puis l'on rejoint la D 5 qui passe à l'est de Pleurtuit. On traverse Trémereuc par la D 766 en laissant la Rogerais sur la droite, puis par la D 118, en laissant encore la Marchandais sur la droite. Ces deux « villae » ont fournis en 1977 et 1979 des « tegulae », des « imbrices » et un tesson de céramique sigillée au professeur L. Langouët. On entre alors dans la commune de Pleslin où l'on rattrape la D 28 vers Trigavou. Le Frémur était au premier siècle, franchi à gué à l'altitude de 49 m. A nouveau deux autres villae, sur la droite : la Rouéxière et la Pelletrie fournissent en 1982 et en 1975, tegulae, imbrices et tessons, puis un peu plus loin la Rougerais en 1999, enfin juste avant l'entrée dans Languenan, mais sur la gauche cette fois, Palué donne en 1976 tegulae, imbrices et tessons ; la D 28 entre alors dans Languenan, au lieu-dit la Ville-Neu sur la droite de la voie où l'on retrouve la continuité du gisement précédent avec des céramiques sigillées des II^e et III^e siècles. Nous sommes à 11 km du point de départ de la voie et cet endroit pourrait être propice au changement des chevaux. Ce serait une « mutatio ». La route change d'appellation et devient D 44. Elle traverse Lesmen à 127 m d'altitude où des fouilles de 1976, 1989, 1996 ont livré les traces de plusieurs structures et bâtiments gallo-romains. Une sigillée est mise à jour, encore datée du II^e siècle, provenant de Gaule Centrale, une autre d'Argonne. Avant d'entrer dans Corseul par la grande rue nord-sud, notre voie traverse le village de La Gare où des fouilles de 1975, 1976 et 1989 livrent encore et toujours le même type de matériel. Nous entrons donc dans la ville par le nord du « cardo », voie principale de l'agglomération, en provenance de Nantes.

La voie perpendiculaire, le « decumanus » va croiser cette dernière devant l'actuel Hôtel de Ville. Elle sera reliée vers l'ouest par la voie Corseul- Plancoët, vers l'est par la voie Corseul-Taden-Avranches.

En 1994 et 1995, Loïc Langouët a repris en détail l'étude des voies Corseul-Avranches et Corseul-Vannes dans leur espace Coriosolite. Ces études sont consultables à l'ARSSAT : Dossiers du CeRAA n° 22 et 23.

Il resterait à préciser le tracé le plus exact possible de la voie stratégique Corseul-Nantes, sans doute une des premières installées par les ingénieurs romains, à l'aube de la romanisation de l'Armorique.

La voie romaine de Corseul à Plouër sur Rance.

En 1996, Loïc Langouët s'intéresse à la liaison Corseul - Saint-Servan, voie reprise juste avant le transfert de la capitale administrative de Corseul vers Alet, après l'an 340 : Dossiers du CeRAA n° 24.

Rappelons que cette voie est à la fois celle qui mène au port fluvial de Plouër dès le 1er siècle, puis vers Alet-Reginca, pour le transfert de la ville au IV^e siècle.

A partir des cadastres dits napoléoniens, une étude exhaustive des noms des parcelles entourant cette voie fut entreprise par l'ARSSAT en 2010.

Ces résultats figurent dans le dernier bulletin annuel ARSSAT sous le titre : « *Etude des noms des parcelles attenants à une voie romaine* », pages 113 à 116.

Cette voie part de la rue de l'Hôtellerie en Corseul et se dirige tout d'abord vers le temple du Haut-Bécherel.

Le gué du ruisseau du Val de Gravel est aujourd'hui remplacé par un pont.

La voie emprunte ensuite la D794 passant devant une demi-colonne christianisée, puis au pied du Temple de Mars, puis par Coetfinet se dirige vers Quévert par la D68.

Elle la quitte bientôt pour se diriger vers La Ville es Denis prenant le nom Chemin de l'Etrat en entrant dans Quévert. Ensuite elle se dirige vers le Champ Collet et La Roberdie ; elle pénètre alors dans la commune de Taden et se va vers La Pommerais et Trélat puis par la Haute Pontais atteint le Haut du Bois où elle passe sous l'actuelle quatre voies : N176.

Il lui arrive alors la mésaventure de devenir frontalière de l'énorme ferme porcine

des Aubriais, où elle est d'abord ré empierrée puis utilisée comme fond dallé d'une fosse à lisier avant de retrouver une allure convenable en pénétrant dans le domaine des Germondais et d'entrer dans la commune de Plouër à la motte de La Prévotais.

Ensuite elle croise la D61 à la Lande Chauve, puis bifurque aux Quatre Chemins vers le nord. Elle continue par la Giolais et la Veillonais, le Pont Mevault, la Minotais et s'achève pour aujourd'hui au bord de la Rance, au pied de la falaise.

Bibliographie :

MENEZ Yves, « *Une ferme gauloise sur la déviation de Dinan* », dans *Archéologie Grands travaux routiers*, 1988.

TINEVEZ Jean-Yves, « *Archéologie et Peuplement dans le Trégor occidental* », dans *Travaux du Laboratoire d'Anthropologie- Préhistoire, Protohistoire et Quaternaire Armoriciens*, 1988.

LANGOUËT Loïc, « *La voie romaine Corseul-Avranches et son insertion dans le paysage* », dans *Dossier du CeRAA n° 22*, 1994, p.47 et suiv.

LANGOUËT Loïc, « *La voie romaine Corseul-Vannes en territoire coriosolite* », dans *Dossier du CeRAA n° 23*, 1995, p. 25 et suiv.

LANGOUËT Loïc, « *La voie romaine Fanum-Martis-Reginca et son insertion dans le paysage* », dans *Dossier du CeRAA n° 24*, 1996, p.5 et suiv.

KEREBEL Hervé, « *Corseul. Un quartier de la ville antique* » dans *Maison Sciences de l'Homme*, 2001.

BIZIEN-JAGLIN Catherine, « *Carte Archéologique de la Gaule. Côtes-d'Armor 22* », dans *Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 2002.

BERGER Claude, « *Etude des noms de parcelles attenants à une voie romaine* », dans *Bulletin ARSSAT*, 2010, p.113 et suiv.

Crédit photos : D'après différents ouvrages disponibles à la bibliothèque de l'ARSSAT. 13 : Claude Berger