

# LANNION SES ORIGINES, QUELQUES REMARQUES

PAR FRANÇOIS SALLOU

## 1 Du nom de LANNION.

En 1910, la ville de Lannion, selon le maire de l'époque Joseph Morand, désirait être fixée sur l'étymologie de son nom.

L'explication qu'en avait donné Le Nepvou de Carfot avait longtemps fait foi : « Une famille Huon, famille bretonne insulaire chassée de sa patrie par l'invasion des saxons, serait venue vers le VI<sup>e</sup> siècle s'établir à l'extrémité de la Domnonée », où devenue très forte, elle aurait protégé les Lexobiens. Ceux-ci se soumirent au chef de la colonie qui leur céda la terre. Ce dernier devint chef de leur établissement qui s'appela de son nom *Land-Huon*, territoire, ville d'Huon, mot qui se métamorphosa plus tard en Lan-Huon, comme on le prononce encore en breton, ensuite en Lannyon, enfin en Lannion.

Cette étymologie fut maintes fois contestée, à tel point que la ville de Lannion lança un concours dans la revue « Le Fureteur Breton » en offrant une prime au fureteur dont la réponse serait déclarée : la meilleure par un jury composé, entre autres, de Paul Sébillot, Anatole le Braz, Charles le Goffic, Félix le Dantec, Léon Durocher...

Très rapidement, un grécomane averti, déclarant ne pas avoir grande confiance dans le jury parce qu'il est trop breton, propose une origine grecque qui donne Lenain ou Lanaion : temple de Bacchus.

An Teskaouer, fureteur, propose : « *Nous pensons que Lannion vient de Lan (église ou monastère) et de Hugeon, ou Ion, nom d'un manoir, proche de la ville connu sous le 110172 de Saint-Hugeon ou Saint-Yon* ».

Deux autres lecteurs de la revue, l'abbé J. Helliét, recteur de Tréméven, ainsi que le celtisant François Vallée, entrent en lice. Après avoir indiqué que Le Yaudet était selon eux le " lieu haut " des Lexobiens, ils voient en Lannion l'inverse du Yaudet, ce n'est pas Lan-Huon, territoire de Huon mais bien la station des marais, Lan-Yun. Les lexobiens du Yaudet auraient remonté la rivière pour venir s'établir sur le versant de la colline.

D'autres font un rapprochement entre le mot Lannion et L'Alauna latine que l'on trouverait dans un dictionnaire de géographie ancienne.

En janvier 1913 la revue publie le résultat du concours, dont voici le résultat LENAION : Impossible car en breton il n'aurait pas donné la forme Lannion.

LAN YUN : Impossible pour des raisons de phonétique et pour des raisons d'onomastie, car les mots composés par LAN ont pour second terme un nom propre.

Les étymologies LAN-HUGEON, UYON, YON, LAN HUON, approchent plus ou moins de la vérité, mais ne tiennent pas compte de la forme ancienne LAN-UZION.

La forme LAN-IUZON = LAN-IUDON qui a pour elle la phonétique et l'histoire.

Le jury élimina ALAUNA.

Les notes du jury furent : 20 sur 20 à LAN-IUZON. 9 sur 20 à LAN-UYON, LAN-ION. 7 à LAN-YUN. 2 à LENAION.

L'étymologie LANN-UON reçut 10 ; elle ne fut pas totalement rejetée mais le jury précisa qu'elle aurait besoin d'être confirmée par des témoignages historiques et complétée par des variantes.

Quant à la proposition grecque elle reçut la note de 1 sur 20.

Le jury décida de partager le prix en donnant 20 francs au philologue F. Vallée et 5 francs, second prix, au recteur de Tréméven. L'auteur du temple de Bacchus reçut une collection des menus des banquets annuels de cette revue littéraire.

La solution de J. Loth fut donc retenue. Ouf !

Certains voulurent néanmoins réouvrir le concours. Que peut-on dire aujourd'hui ?

Il n'est pas dans notre intention de donner, ici, des réponses car nous manquons de documents objectifs. Mais cette intention serait plus tôt de rechercher quelques arguments se rapprochant de la question des origines de Lannion et de voir s'il y a convergence avec le peu de connaissance que nous en avons.

#### Selon les auteurs.

C'est en 1861 que Le Nepvou de Carfort publia son *Précis de l'histoire de Lannion* et l'année suivante dans la Revue de Bretagne et de Vendée, Sigmond Ropartz, auteur en 1859 d'une *Histoire de Guingamp*, en apporte les critiques suivantes : confusion, car l'auteur n'a pas respecté les subdivisions indispensables qui auraient clarifié ses propos. Confusion, entre l'histoire de Lannion elle-même, et l'histoire de la famille Lannion, qui n'ont absolument rien de commun, ajoute-t-il, que le nom, car dès ses origines Lannion a une origine ducale. Confusion, dans des déclarations d'aveux. Développement de l'origine Lexobienne de Lannion, réduite à l'heure actuelle au niveau d'une fable. Emprunts à des auteurs de troisième et quatrième catégorie tel que Jollivet par exemple.

Bourde de La Rogerie, dans les années 1928, nous fait remarquer à très juste titre que la petitesse de la paroisse de Lannion, de 348 hectares, est en rapport avec le fait qu'elle soit de création tardive. « *L'exiguïté décèle et prouve une origine relativement récente* » ; il ajoute que Lannion est une ville fluvio-maritime située au point où s'arrête le flot de la marée et où se trouve le passage routier parallèle à la côte, d'où la conclusion très importante pour notre propos que la route a précédé le château. Lannion n'est donc pas une ville castrale et s'il y a eu œuvre militaire elle fut complétée par la fondation de prieurés. L'auteur précise que c'était le passage du fleuve qui au XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles donnait de la valeur au point fluvio-maritime et non pas les commodités pour le commerce maritime, fort peu important à cette époque (MSHAB., six).

Léon Dubreuil publie dans les bulletins de la société d'émulation des Côtes-du-Nord des années 1955, 1956, 1957 et 1959 quatre articles très documentés concernant *L'Hôpital de Lannion*, *Les commencements du monastère de Sainte-Anne*, *Le prieuré de Kermaria-an-Draou* et *Le couvent des Augustins*. Il est toutefois dommage que cet historien n'ait pas fréquenté plus souvent le terrain car de son temps seule la documentation écrite bâtissait l'Histoire et les visites sur le terrain, elles, étaient réservées aux géographes. Cependant ses travaux sont la source essentielle des renseignements les plus anciens dont nous puissions bénéficier. Il estime que Bourde de La Rogerie a « magistralement » montré que Lannion doit son origine à la construction d'un château au passage d'un fleuve. Il ajoute que le château fut probablement bâti sur les ordres d'un Duc de Bretagne, probablement Conan III, 2e14 du XII<sup>e</sup> siècle, et sa garde confiée à un seigneur de Buhulien qui, plus tard, prit le nom de Lannion. Notons avec lui que Lannion fut créée sur une partie de l'ancienne frairie de Pont-Spiritum dépendant de la paroisse de Buhulien (Ibid t.LXXXV, n.11).

En 1974, Pierre de La Haye et Yves Briand font paraître une *Histoire de Lannion* mais les informations que l'on aimerait y trouver quant aux origines de la ville sont assez pauvres pour ce qui concerne la période antérieure au XIV<sup>e</sup> siècle faute de documents. Les auteurs admettent l'importance du Yaudet et l'existence du gué de Kermaria-an-Draou, lieu de passage devenu obligatoire au fil du temps en raison de l'élévation progressive des niveaux marins. Il faut noter, toutefois, qu'Yves Briand avait attiré l'attention de Léon Dubreuil sur l'existence d'un saint Ion honoré à Lannion et à Trégatsel. Serait-ce le même (So. Em. CdN., t.LXXVII, p.11, n.3) ?

Jean-Pierre le Guay, en 1981, à la suite de sa thèse d'état sur « Les villes bretonnes à la fin du Moyen Age, de 1364 à 1520 » estime que le terme de ville fluvio-maritime est mal choisi, car il laisse supposer que le centre urbain de Lannion est né d'une rencontre de la navigation fluviale et maritime, or la possibilité de négoce par des bateliers sur des navires de haute mer n'est pas déterminante aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles. Il affirme, lui aussi, que c'est la conjonction de la route terrestre et des possibilités de franchissement de la rivière qui sont à l'origine de la naissance de notre ville. Sans aucune démonstration, tout en en reconnaissant la difficulté, l'auteur estime que notre ville fut fondée fin X<sup>e</sup> début XI<sup>e</sup> siècle, car elle constitue le dernier gué sur la rivière<sup>2</sup>. Selon lui la forteresse fut édifée afin de protéger le gué, puis les premières maisons se sont construites au pied du château. Le facteur de la hauteur ne fut pas un élément déterminant dans le choix du site du fait que Brélévenez se trouve à une altitude supérieure. Si le site de Kernaria est occupé depuis longtemps, l'emplacement de Lannion, lui, est récent. Lannion ne fut pas une chapelle tréviale, pas de grands seigneurs fondateurs, pas de faubourg. Par contre, contrairement à la moyenne générale, elle possède une enceinte efficace au XIV<sup>e</sup> siècle. La ville n'ayant pas été construite à la suite d'une volonté seigneuriale, Le Guay en déduit, par défaut, que l'édification du château obéit à une stratégie régionale voire nationale, et résulterait d'un choix politique des Penthièvre. A la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, Lannion sort de ses murs.

Jean-Pierre Pinot, tout en précisant la faiblesse de son argumentation, dans sa Brève histoire de Lannion, admet le fait que Lannion est la conséquence d'un commerce croissant, commerce ayant entraîné la construction du château protecteur. Il souligne le fait que le réseau routier rayonne bien autour du Yaudet et non autour de Lannion<sup>3</sup> et que la voie franchissant le gué sur le Léguer, là où le passage est le plus facile, c'est à dire en amont du confluent avec le Minerande, se dirigeait vers Corseul et Rennes<sup>4</sup>.

Retenons de cette brève étude que Lannion n'existait pas, en tant que centre urbain, à l'époque romaine. Il en est de même pour l'époque bretonne qui lui a donné son nom évoquant un lieu de<sup>1</sup> (So. Em. CdN., t.LXXXVI, p.97).

<sup>1</sup> Il existait un gué au Yaudet.

<sup>3</sup> PINOT (Jean-Pierre), « Histoire d'un estuaire : La rivière de Lannion ».

<sup>4</sup> et non pas vers Carhaix comme le disent les auteurs anciens. recueillement, où se trouvait soit un oratoire, soit un ermitage, en tout cas un lieu de solitude. L'activité humaine était centrée sur le gué situé bien en amont. Plus tardivement, un duc de Bretagne aurait pris l'initiative de bâtir un château en pierre mais, chose apparemment curieuse, il ne choisit pas le site le plus élevé d'une part, et d'autre part l'emplacement de l'édifice est curieusement assez éloigné de ce passage à gué de la rivière.

## 2 UNE NOUVELLE INTERPRETATION.

Il convient de remarquer tout d'abord que le château de Lannion se trouvait à une altitude assez -basse par rapport à la chapelle de Saint-Marc, 44 m, et par rapport à l'église de Brélévenez dont le clocher culmine aux alentours de 65 m. En fait la ville s'étale, face ouest, au flanc d'une langue de terre qui de Keryvon, 72 m, s'avance en déclivité constante vers l'emplacement d'un *castel* que l'on peut situer dans un espace situé entre le porche ouest de l'église Saint Jean-du-Baly et le haut du jardin du presbytère.

A partir de cet emplacement complètement remodelé, il s'est développé un autre schéma rayonnant de circulation urbaine et péri-urbaine.

L'observation de ce réseau routier peut-elle nous apporter des informations relatives aux origines de Lannion

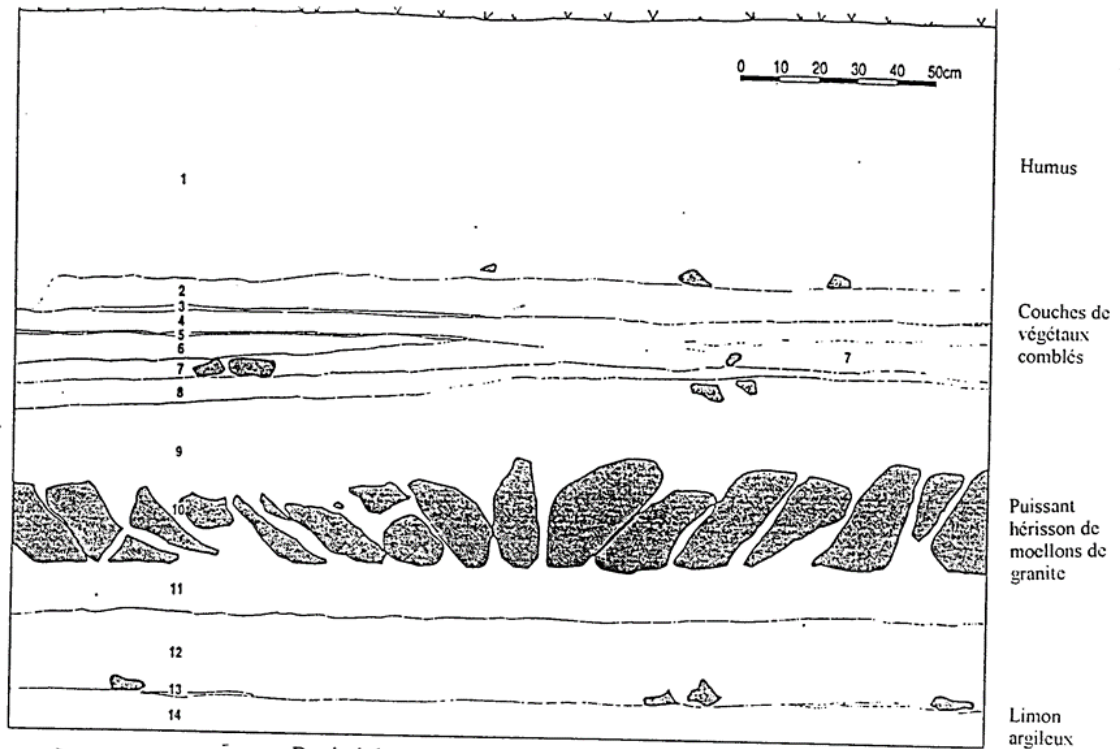
### 2.1 Confirmation de l'existence d'un réseau Gallo-Romain.

A l'époque Gallo-romaine, c'était Le Yaudet, et non pas Lannion, qui était le centre de rayonnement de plusieurs voies romaines. L'une de ces voies aboutissait au gué qui se trouvait à l'emplacement du pont de Kennaria pour se diriger ensuite vers Corseul et Rennes. Il existait à cet endroit un passage assez délicat puisqu'il fallut, plus tard, bien avant l'édification de l'ancienne gare, y construire un deuxième pont, Le Pont de Papier, qui enjambait l'affluent de Kerlouzouen. Il est certain, toutefois, que les conditions de franchissement de ces deux rivières se faisaient dans des conditions beaucoup moins marécageuses que celle du XIX<sup>e</sup> siècle par exemple, ne serait-ce qu'à partir de la seconde moitié du III<sup>e</sup> siècle qui connut une assez brutale montée du niveau de la mer.

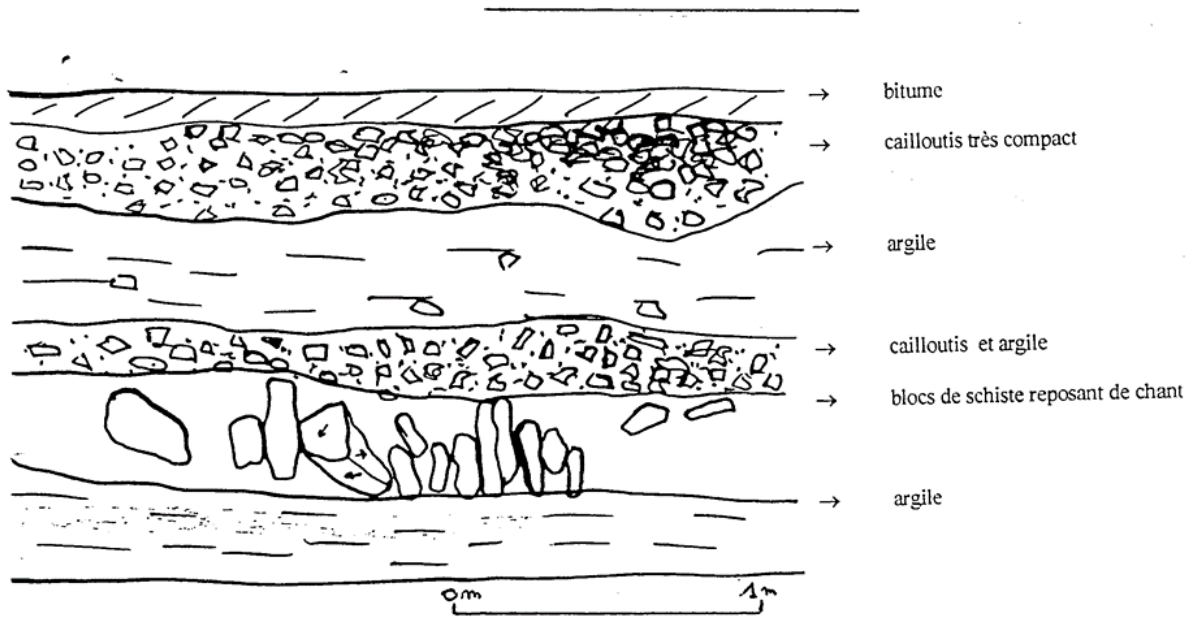
Cette tradition de l'existence d'une voie romaine, à cet endroit, vient de se voir confirmée par l'observation de l'un d'entre nous<sup>6</sup> faite, en juin 2000, lors des travaux de la nouvelle gare, qui permit d'observer les sous-couches caractéristiques de la voie antique. Il est évident que les ingénieurs romains adaptaient leur construction à la nature du sol sur lequel ils devaient implanter la chaussée, nature, ici, devenue progressivement humide puisque nous nous trouvons, à l'heure actuelle, au niveau des hautes mers de grande marée, d'où un remaniement nécessaire plus ou moins fréquent selon l'agression maritime. L'on retrouve, sans aucune équivoque possible, quant à l'origine romaine, la présence d'un hérisson constitué de blocs de schiste, de 20 cm d'épaisseur environ, posés de chant à tendance verticale. Ce hérisson est surmonté d'une couche de cailloutis et d'argile qui selon les auteurs reconnus<sup>7</sup> constitue la bande de roulements.

<sup>5</sup> PINOT (J.P.), « *Op. cit.* », p.301. Selon cet auteur : « la mer aurait poursuivi sa montée jusqu'à ce qu'elle atteigne peut-être son niveau actuel ou à peu près », plus loin, « On peut désormais, par contre, remonter en bateau jusqu'à Lannion ».

<sup>6</sup> LE BROZEC (Michelle), présidente de l'Association pour la Recherche et la Sauvegarde des Sites Archéologiques du Trégor (ARSSAT), que nous remercions.



Dessin de la coupe longitudinale de la voie Vannes-Carhaix, à 500 m au nord-ouest de Locuon.  
Jean-Yves EVEILLARD



Dessin de la coupe longitudinale de la voie Le Yaudet-Corseul/Rennes devant la gare de Lannion.  
Michelle LE BROZEC

Figure n°1 : Comparaison de deux relevés de voies romaines.

<sup>7</sup> EVEILLARD (J.Y.), CHAURIS (L.), TUARZE (Y.), MALIGORNE (Y.), *La pierre de construction en Armorique romaine, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, UBO, Brest*

<sup>8</sup>Il convient de remarquer, qu'à Lannion, la couche de hérisson granitique est surmontée de deux couches de cailloutis et d'argile qui doivent correspondre à des remaniements secondaires probablement en rapport avec la montée des eaux. Cette caractéristique ne se retrouve pas sur la coupe longitudinale de la voie Vannes-Carhaix, bâtie, elle, sur un terrain plus stable. Il est regrettable que, en raison d'une proche inauguration, nous n'ayons pu disposer de plus de temps.

Selon les auteurs du XIX<sup>e</sup> siècle la voie se prolongeait par un pont<sup>9</sup> dont les embases du pont moderne seraient d'origine très ancienne, affirmation qu'il faut remettre en question selon les publications récentes (EVEILLARD, *op. cit.*) car aucun pont de cette époque en maçonnerie n'a pu être identifié en Bretagne.

Ainsi pouvons-nous retenir la présence confirmée d'une voie romaine qui au sortir de ce passage, à l'est de ce gué donc, se dirigeait vers Rospez. Avec la chute de l'Empire romain commence un processus d'abandon et de détérioration qui se prolongea plus ou moins longtemps selon les provinces. Il est certain qu'au VII<sup>e</sup> siècle les grandes voies romaines restaient néanmoins le meilleur et le plus fréquenté des moyens de communication terrestre<sup>10</sup>. Mais le X<sup>e</sup> siècle fut le siècle le plus obscur de l'Europe. Les chemins se vidèrent de leurs voyageurs qui fuyaient vers l'est emportant à Laval, au Mans, à Crépy-en-Valois et ailleurs les reliques si précieuses. Il faut attendre le XI<sup>e</sup> siècle pour voir l'activité commerciale commencer à redonner des signes de vie.

## 2.2 Le réseau change de finalité.

Deux notions doivent retenir notre attention dans l'étude de la conception du réseau routier gallo-romain : la préexistence d'un réseau gaulois antérieur, d'une part, et la finalité de réunir des centres actifs qui dans certains cas entraîne une création urbaine ex nihilo, d'autre part. Tels sont les critères directeurs qu'ont observé les gallo-romains.

Ces idées directives conservèrent leurs valeurs tant que l'on construisait des bâtiments à usage d'habitation ne nécessitant pas de lourdes charges. Ainsi l'édification des châteaux en terre du IX<sup>e</sup> au XII<sup>e</sup> siècles ne nécessitaient que d'utiliser les matériaux, et la force humaine. Ces deux éléments se trouvaient sur place. On sait qu'il fallait une quarantaine d'hommes pendant quarante jours pour édifier une motte sur laquelle on bâtissait une tour en bois. Ces techniques ne demandaient pas de lourds déplacements. C'est la raison fondamentale pour laquelle le réseau ancien a subsisté jusqu'à la fin de la construction des châteaux en terre qui peut s'étendre jusqu'au XIII<sup>e</sup> siècle. Il existe un lien évident entre la carte du peuplement et les constructions de mottes". Chédeville et Tonnerre admettent que les mottes suivent de près les voies de communication en particulier romaines qui furent intensément utilisées<sup>12</sup>. C'est au XII<sup>e</sup> siècle que l'usage de la pierre se vulgarise.

Avec l'apparition des édifices en pierre il en va tout autrement. Il faut en plus du matériau de base, de la chaux et des maçons, d'où la nécessité d'aller chercher hommes et matériaux là où ils se trouvent. Le problème du franchissement des rivières devient une question cruciale pour le déplacement de lourdes charges et l'on est amené à construire de nouvelles routes en rapport avec la fonction qu'on leur demande. On bâtit des ponts à charrette « *Carpont* » en des endroits plus favorables d'où la nécessité de modifier le réseau afin de mieux gérer les pentes. L'on peut ainsi remarquer que pour se rendre de Lannion à Tréguier on ne passe plus par Rospez mais par un autre lieu, peut-être plus direct, où l'on construisit le Pont Losquet signalé lors du procès de canonisation de Yves Héloré en 1330.

Pb

plus pour poursuivre cette observation. Ce n'est, peut-être que partie remise puisque l'emplacement est maintenant précisément connu.

Ici

GAUTIER Du MOTTAY (J.), *Recherches sur les voies romaines*, Saint-Brieuc, 1869, p.19-20.

- « *Le pont de Kermaria se compose de cinq arcades en arc brisé et offre des parties d'architecture très ancienne. Tout fait supposer qu'il a remplacé un autre pont jeté primitivement SUI' ce passage que la mer recouvrait à l'époque des zizigies* »

<sup>1</sup> BOURGES (A.Y.), « Minihy-Briac, Bourbriac et Saint-Briac », dans *So. Em. CdN.*, t.CXII, p.34: « On s'imagine bien que les moines qui débarquaient sur la côte armoricaine utilisaient pour s'enfoncer vers l'intérieur des voies de pénétration. Il est hors de question de penser qu'ils aient parcouru des distances considérables en se frayant un chemin dans les ronces, les halliers, les bois et les forêts, puisqu'il existait un réseau routier important... » // CHEDEVILLE (A.) et TONNERRE (N.Y.), *La Bretagne féodale .Xle-XIIIe siècle*, Ouest-France, 1987, p.189. Mais aussi LE TINEVEZ (J.Y.), dans *Archéologie et peuplement dans le Trégor occidental*, Rennes I, 1988, p.17.

<sup>12</sup> CHEDEVILLE et TONNERRE, *Ibid.*, p.190.

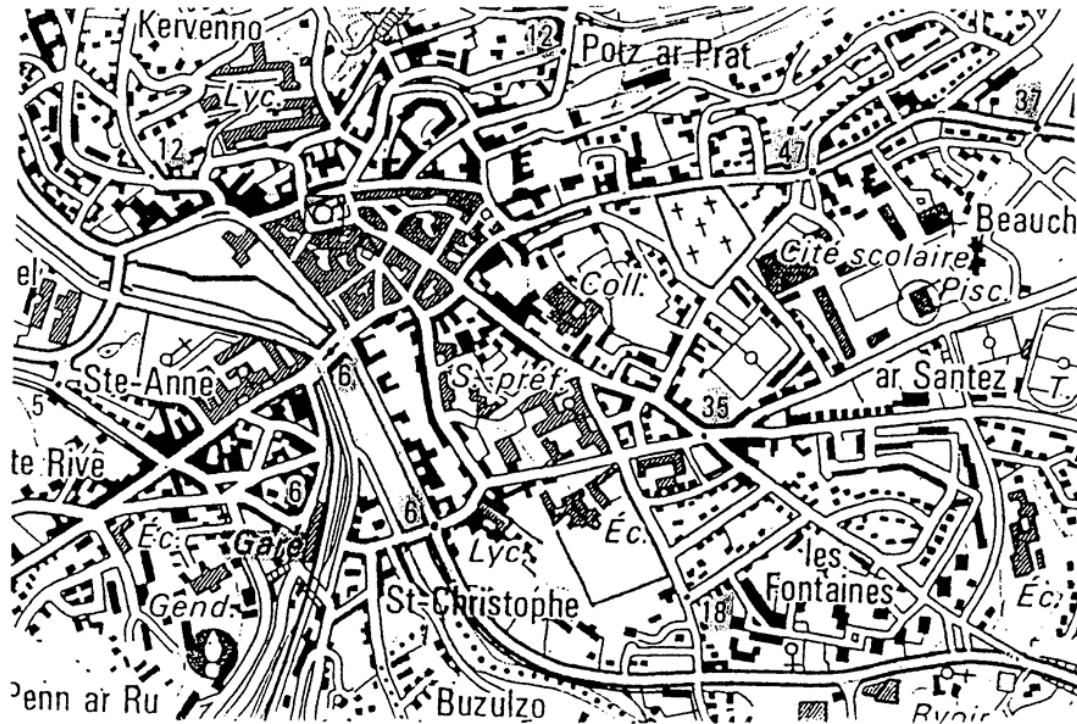


Figure n°3 : Plan de Lannion.

On remarque la convergence des trois voies principales vers un point situé à l'emplacement de l'église Saint-Jean-du-Baly.

Cette modification du réseau routier est la conséquence d'une révolution technologique qui se développe aux alentours de l'an mil. L'outillage s'améliore, le bois recule devant le métal. La prolifération du monde du travail s'accompagne de l'amélioration des moyens mis à leur disposition. Nous n'aborderons pas la question du perfectionnement hydraulique amorcé dès les DC et X<sup>e</sup> siècles et la quantité de moulins existant dans notre région à l'hydrographie particulièrement dense. Mais l'on sait que l'agriculture fut bien le secteur moteur qui prépara le démarrage de toute l'économie avec en particulier une amélioration des instruments de labour. On sait que la charrue s'est répandue à partir de l'an mil. L'apparition de champs étirés dans notre paysage bocager en est une manifestation<sup>13</sup>. Il faut plus de forces, et des attelages plus longs. «*En liaison avec l'expansion de la charrue et plus important encore puisque les effets s'en firent sentir dans tous les transports routiers, furent les progrès de l'attelage et l'usage du cheval à des fins de traction et non plus surtout militaires. C'est à partir du XI<sup>e</sup> siècle, antérieurement peut être à la traction bovine, que le rigide collier d'épaules fut employé pour les chevaux, cependant que l'attelage en file et l'usage des fers entraient en application. Désormais les animaux, les chevaux surtout, purent mieux tirer les instruments aratoires plus lourds et des chariots plus lourdement chargés* ».

La sortie du pont de Kermaria s'avère devenir un obstacle majeur. En effet la côte actuelle de la rue de La Bienfaisance, ou côte de Bossuet, présente sur une centaine de mètres une pente de l'ordre de dix degrés, très abrupte pour le déplacement de charges pondérales avec des attelages et somme toute peu efficaces malgré ces inventions du collier de cheval ou du joug frontal.

Etant donné que le facteur temps est secondaire par rapport à celui, essentiel, de l'économie de l'énergie animale, il devient intelligent de contourner l'obstacle. Nous pensons que cette nouvelle nécessité est à l'origine de la formation puis de la croissance de la ville de Lannion car le réseau intra-urbain présente quelques caractéristiques que nous vous proposons.

### 3 Un réseau urbain à trois fonctions séparées.

Ainsi le premier Lannion, « avant l'heure », se situe-t-il au quartier de Kermaria-an-Draou matérialisé par l'existence d'un prieuré édifié selon Léon Dubreuil vers le milieu du XII<sup>e</sup> siècle. La voie principale passait à cet endroit et se dirigeait vers l'est. Puis Lannion, à proprement parler, se développe plus tardivement en ayant pour centre l'endroit où se situe le château au confluent du ruisseau de Pen-ar-Stang et du Léguer. Or l'observation du plan de Lannion nous amène à constater trois types de voies différents :

- a) Trois artères principales constituent **le réseau principal**. Elles convergent vers un point matérialisé à l'heure actuelle par l'église Saint Jean-du-Baly. Ce sont :

- au sortir de l'église de Kermaria, la rue Joseph Morand suivie par la rue Duguesclin, correspondant à l'entrée, dans la ville, venant de Morlaix

<sup>13</sup> TINEVEZ (J.Y.), *Archéologie et peuplement dans le Trégor occidental*, Rennes I, 1988, p.44 : « C. Taylor a étudié la forme particulière imprimée par les labours dans le sol, forme qu'il appelle en « S » inversé et qu'il attribue à l'époque médiévale », plus loin : « Nous en avons un exemple possible sur la commune de Ploubezre, près du village de Kerugan »

<sup>14</sup> DUBY (G.) et WALLON (A.), sous la direction de, *Histoire de la France rurale*, Seuil, 1976, t.1, p.402-414.

<sup>15</sup> DuBREUIL (L.), « Le prieuré de Kermaria-an-Draou », *Bulletin So. Em. CdN.*, t.LXXXVI, 1957, p.96.

94

•

- La rue Jean Savidan que prolonge la rue Saint Nicolas, constituant l'entrée en provenance de Guingamp

- La rue en provenance de Tréguier, prolongée par la venelle des trois Avocats.

Cet ensemble constitue, comme pour la ville de Dol, ce que l'on appelle en géographie humaine « le plan en arête de poisson »<sup>16</sup> défini ainsi : « *La rue principale, souvent élargie en marché, sert de point de départ à une série de petites rues perpendiculaires à elle, peuplées de boutiques* »

- b) Des **rues secondaires** perpendiculaires à l'axe central. Ce sont en partant du point de convergence : La rue Saint Yves et la rue de Saint Jean-du-Baly, puis parallèles à ces dernières, la rue du Port qui se prolonge vers la venelle des Trois Avocats, en troisième « rideau » la rue des Augustins et la rue des Chapeliers, puis en quatrième position la rue de Keriavily et la rue Compagnie Roger-Barbé. Ces rues à la pente très marquée ne sont manifestement pas destinées à assurer la même fonction que les rues du réseau principal. Elles ont une fonction commerciale. Citons l'exemple de la rue de Keriavily qui s'appelait la Rue Au Fil.
- c) Un troisième réseau de **venelles** assure les fonctions utiles. Les ruelles, ou impasses desservent des blocs de maisons par l'arrière. Leur détection est assez difficile car elles ont été, au fd du temps, partiellement privatisées. C'est le cas de la venelle aux Boyaux...

### 4 Le centre de Lannion.

Notre observation est confortée par le fait, qu'à une certaine époque, Lannion se développa à partir d'un carrefour'. C'est la découverte d'un document se trouvant dans les Archives du château de Kergrist<sup>18</sup> qui a attiré notre attention. Il s'agit d'un acte de vente sur parchemin de René Quelo à Louis Rogon, datant de 1646, de divers biens dont une grande maison située en Lannion au carrefour du Miroir. Intrigué par cette dénomination de carrefour nous avons retrouvé, depuis lors, aux Archives Départementales, dans un autre document, cette même appellation<sup>19</sup>, à savoir : l'existence d'une maison du Mirouër au carrefour du même nom. Pourquoi Carrefour ? Pourquoi Miroir ?

Le Carrefour est, par définition, un point de rencontre. Les voies carrossables qui y convergent correspondent à celles constituant le réseau principal cité ci-dessus. Cette constatation bouleverse la notion de cité castrale<sup>20</sup> jusqu'ici admise et confirme l'importance d'un commerce naissant dans le fonctionnement des

rues. Ainsi le marché de l'avoine et de la farine se trouvaient ils dans les rues qui conduisaient de la Halle au couvent des Augustins et du four-banal à la fontaine Caradec<sup>21</sup>...

Quant à la qualification de Miroir elle fait allusion à la surface calme des eaux se trouvant tant du côté du Léguer, à haute mer, que du côté de Brélévenez où il y avait un étang de 300 m. de long sur 100 m. de large, dénomination que l'on retrouve à Plélan-le-Petit, où il existe un lieu-dit appelé « Mirouer », toponyme porté en additionnel par la famille Du Cleuz<sup>22</sup>, ainsi qu'à Châteauneuf sur Ille-et-Vilaine où il existe un étang du Miroir. En fait le Château de Lannion n'est pas à l'origine de notre agglomération, ce qui explique son origine obscure, mais c'est le Carrefour du Miroir situé sensiblement à la mi-pente entre la cote 6 m du pont de Kermaria et la cote de 44 m de l'église Saint Marc en Buhulien, qui a déterminé la fondation la ville.

La question que nous nous posons est l'emplacement exact de ce carrefour ainsi que le rapport existant avec l'actuelle place du Miroir que l'on connaît. Il est fort possible, du fait de la modification des lieux, qu'il ne s'agisse pas du même endroit.

A partir de ce point central Lannion ne peut croître qu'en utilisant les ressources offertes par l'éperon de forme triangulaire, c'est à dire vers l'est-sud-est, et l'on suit assez bien l'antériorité des quartiers les uns par rapport aux autres<sup>23</sup>. C'est ainsi que l'étude des documents que l'on peut trouver dans divers fonds d'Archives, bien que ceux-ci soient tardifs, montre que l'emplacement respectif des hôtels appartenant aux familles correspond à celle des familles d'autant plus anciennes dans notre région qu'elles sont proches du Carrefour ou de la Place du Miroir. Nous pouvons reconnaître, en particulier, les Barac'h dont l'hôtel se trouvait situé dans la rue du Baly<sup>24</sup>, l'hôtel des Hingant puis, plus tard l'hôtel des Loz, à l'angle de la rue Souzaine et de la rue du Port appelé hôtel Kerizac sur le plan de d'Anfray de 1763, pour ce qui est des familles les plus anciennement établies dans la région de Lannion, d'une part. D'autre part, un peu plus excentrés, on trouve les Kergariou et les Keraradec dont les hôtels sont situés en dehors de l'ancienne ville emmurée. Ces familles, bien qu'aussi anciennes, sont implantées un peu plus tardivement dans la ville. Une étude systématisée des aveux permettrait de connaître bien plus précisément la nature et l'importance des professions exercées par ceux qui occupaient les emplacements commerciaux.

L'étude du plan de 1763 montre qu'il n'existait aucune construction le long de la rue de La Bienfaisance actuelle ce qui prouve bien que depuis longtemps cette voie n'était plus utilisée ; par contre la rue de la sous-préfecture, anciennement rue des Bouchers est bordée de bâtiments tout du ...long.

Dans la rue Duguesclin, qui la prolonge vers le Carrefour dont nous venons de parler, l'on remarque l'édification d'une tourelle d'escalier à vis montée sur encorbellement. Cette grande difficulté architecturale n'est pas gratuite, ni esthétique, elle avait pour but de libérer la voie de roulement au sol. Cette constatation conforte l'idée de l'existence, tardivement il est vrai, d'une voie principale à cet endroit.

Dans ces conditions il faut admettre au niveau de la Fontaine Caradec l'existence d'une porte, ce qui est fort probable.

Il apparaît donc que trois voies convergent vers un point situé à l'emplacement de l'église Saint-Jean. On sait que cette église fut précédée par une chapelle, dépendante du château, de moindre importance puisqu'elle n'était pas le centre religieux de la paroisse qui se trouvait à Kermaria-an-Draou. L'emplacement en fut complètement remodelé au début du XVI<sup>e</sup> siècle par la formation d'un terrain aussi plat que possible sur lequel on construisit Saint-Jean. Or nous relevons à la Bibliothèque Nationale le document suivant :



95



Figure n°2 : Exécution d'une tour-escalier sur cul de lampe.  
Cette difficulté architecturale avait pour but de libérer  
le plan de roulement. LANNION, rue Duguesclin.

<sup>16</sup> LE GUAY (J.P.), *Un réseau urbain au Moyen Age : Les villes du Duché de Bretagne aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*. Maloigne, 1981, p.48.

<sup>17</sup> Carrefour : du latin *Quadrifurcus*, qui a quatre fourches ou divisions.

<sup>18</sup> SALLOU (F.), *Répertoire d'un fonds d'archives du château de Kergrist*, TER, CRBC Brest M 8369 I, 2002, cote IV 1.

<sup>19</sup> Archives départemental des Côtes-d'Armor, E 2001.

<sup>20</sup> C'est à dire de la notion qui veut que Lannion soit la conséquence de la réunion de quelques maisons au pieds du château.

<sup>21</sup> Archives départementales des Côtes-d'Armor, E 2001.

<sup>22</sup> ROSMORDUC, t.III, p.209.

Fol 84 : (8 mai 1475 - original en parchemin) « *Don fait à Nantes le 8 du moi de mai 1475 par François, duc de Bretagne, comte de Montfort, de Richemont, d'Etampes et de Vertus, à son amé et féal secrétaire Gilles de Cresolles,,savoir d'une place de 70 pieds<sup>25</sup> et demi en quarré faisant partie d'une motte appelée vulgairement le Vieyxchatel, situé au bout du havre de la ville de Lannion, a la charge de faire denzoler le surplus de la dite motte pour la comodité dudit quai* »<sup>26</sup>

<sup>23</sup> On ne peut pas dire que le développement de Lannion soit radio-concentrique.

<sup>24</sup> Probablement la rue Saint-Jean-du-Baly.

<sup>25</sup> 1 pied = 0,325 m.

<sup>26</sup> BNF, FF 32105 (Mi 6521), fol. : 206r° - 207v9.

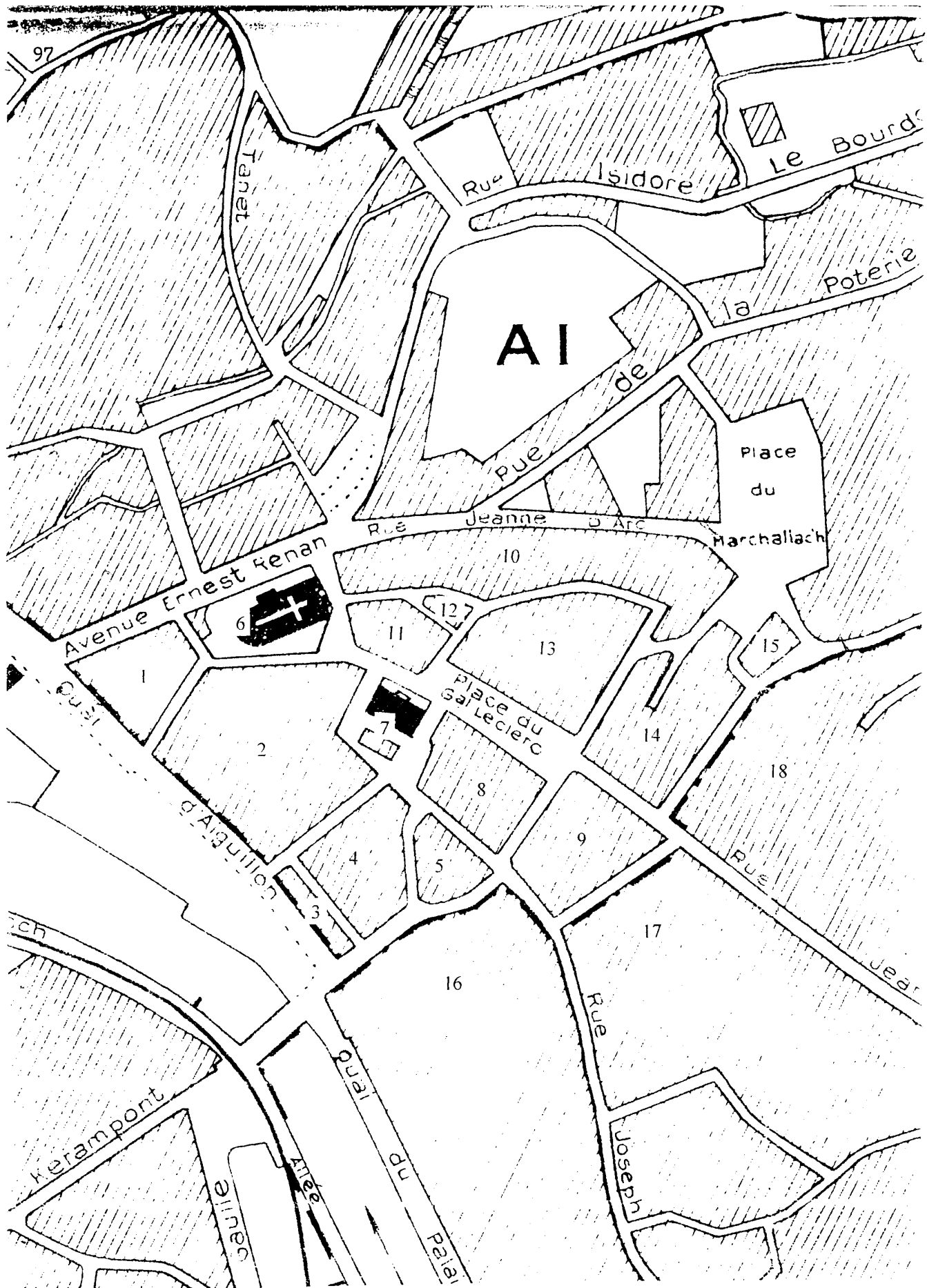


Figure n°4 : Numérotation en 18 blocs de la ville « intra-muros ».

Ce document est intéressant car il est antérieur à l'édification de l'église actuelle qui fut commencée vers 1500, consacrée inachevée en 1519, achevée en 1548. Il existait un emplacement carré de 23 m de côté. Cet emplacement correspond sensiblement à la taille de l'ancien château réduit à l'état de motte<sup>27</sup> ce qui laisse un espace de 100 m. de long sur 25 m. de large entre la rue de Saint-Jean actuelle et le bord extrême du coteau pour y placer château et Carrefour. On peut déduire de cette approximation que le Carrefour, point de convergence des trois voies principales, occupait un emplacement de l'ordre de 75 m. sur 25 m, qu'il présentait une légère déclivité de 3m. sur cette longueur, déclivité matérialisée par la hauteur de l'escalier monumental de 1837 environ.

## 5 Un réseau piétonnier.

En dehors du réseau principal utilisé pour le déplacement des charges pondérales, conçu pour gravir en les débordant le plus confortablement possible les hauteurs de Crec'h-Plat et de Crec'h-Avel, il existe à l'évidence un réseau urbain uniquement utilisé par les piétons. C'est ce qui apparaît par l'existence des escaliers de Brélévenez à usage exclusivement réservé aux hommes à pied. Il est, en outre, aussi patent que certaines rues intra muros<sup>28</sup>, telle la rue Saint-Yves, dont la pente s'élève jusqu'à 8 degrés, ne pouvaient pas être utilisées par des chevaux<sup>29</sup>.

Les *poinds lourds* de l'époque qui venaient de Perros ou de Trégastel ne pouvaient pénétrer en ville de Lannion par le nord puisque la vallée du Stanco en empêchait le passage. De Goaradur, ils empruntaient le Carpont non loin du Rhu en Servel pour se diriger, entre le CNET et la piste d'aviation, vers l'église paroissiale de Brélévenez du Rusquet en passant à proximité du château de Kersolles dit de La Villeneuve-Crésolles, pour rejoindre la grande voie Nord-Bretagne à La Ville-Blanche dite du Tro-Breiz puis le passage du Guindy.

Les piétons, eux, avaient la possibilité d'utiliser le raccourci de l'église actuelle de Brélévenez et son fameux escalier puis contournaient l'étang soit en amont par l'hôtel de Pen-ar-Stang, soit en aval par la Chaussée de La Retenue .

Ainsi existait-il, tant intra qu'extra muros, deux circuits routiers adaptés aux difficultés du terrain. On peut retrouver cette dualité en d'autres endroits.

## 6 CONCLUSION.

Pour conforter les remarques concernant le déplacement humain dans notre ville il conviendrait de réunir toutes les observations faites sur le terrain. A Lannion existe dix-huit blocs de maisons dans les murs de notre cité et les témoins du passé subsistant devraient être d'autant plus intéressants que les pâtes de maisons se trouvent proches de ce carrefour du Miroir pour l'instant virtuel. Chaque bloc d'immeuble n'a pas la même histoire que le bloc voisin : les bâtiments situés à l'ouest de la place du centre ont subi les ravages du feu au temps de La Ligue, par exemple, ce qui ne fut pas le cas de leur vis-à-vis à l'est.

Certains riverains nous ont signalé l'existence de puits en pleine ville (bloc 12), d'autres personnes nous ont appelé lors de la découverte d'un pavage ancien, probablement, une cour de service, rue de Keriavilly (bloc 9). Nous avons pu observer un escalier très ancien dans la maison dite de Margata rue Compagnie-Roger-Barbé (bloc 15), ou bien, rue de Keriavily encore, une cave

si vaste qu'elle correspondrait volontiers aux anciennes douves sèches de Lannion (bloc 17). Beaucoup d'informations à venir c'est ce que nous espérons.

<sup>27</sup> Ce qui ne veut pas dire qu'il ait existé une motte avant le dit château.

<sup>28</sup> On n'en connaît pas la raison. En 1346 les murailles étaient en excellent état de conservation.

<sup>29</sup> La pente au haut de la rue E. le Taillandier s'élève à 8 degrés, celle de la rue de Augustins à 5 degrés, celle de la rue Compagnie Roger Barbé à 6 degrés. Celle de la rue des Chapeliers à 8 degrés. Rappelons qu'à une pente de 4 degrés correspond un pourcentage de 8%, qu'à une pente de 8 degrés correspond un pourcentage de 14 % ( mesures vérifiées sur les voies publiques correspondant aux panneaux des Ponts-et-Chaussées).