

31 OCTOBRE 2009

HABITATS ANCIENS ET VOIES DE COMMUNICATION ANCIENNES

PAR CLAUDE BERGER

Dans les années 1990, lors de l'écriture de l'ouvrage de référence : « Du côté de Perros » l'étude des voies de communications de cette commune avec l'extérieur, avait été laissée en attente, par manque de renseignements historiques convaincants. Par contre lors de la mise en pages du livre sur « La Poste aux chevaux en Côtes d'Armor », en 1991, fut étudiée la grande route traversière du Trégor, de Châtaudren à Morlaix par Guingamp, Belle-Isle et le Ponthou, cartographiée en 1676 par Sanson. Nous sommes là sous Louis XIV, au 17^e siècle !

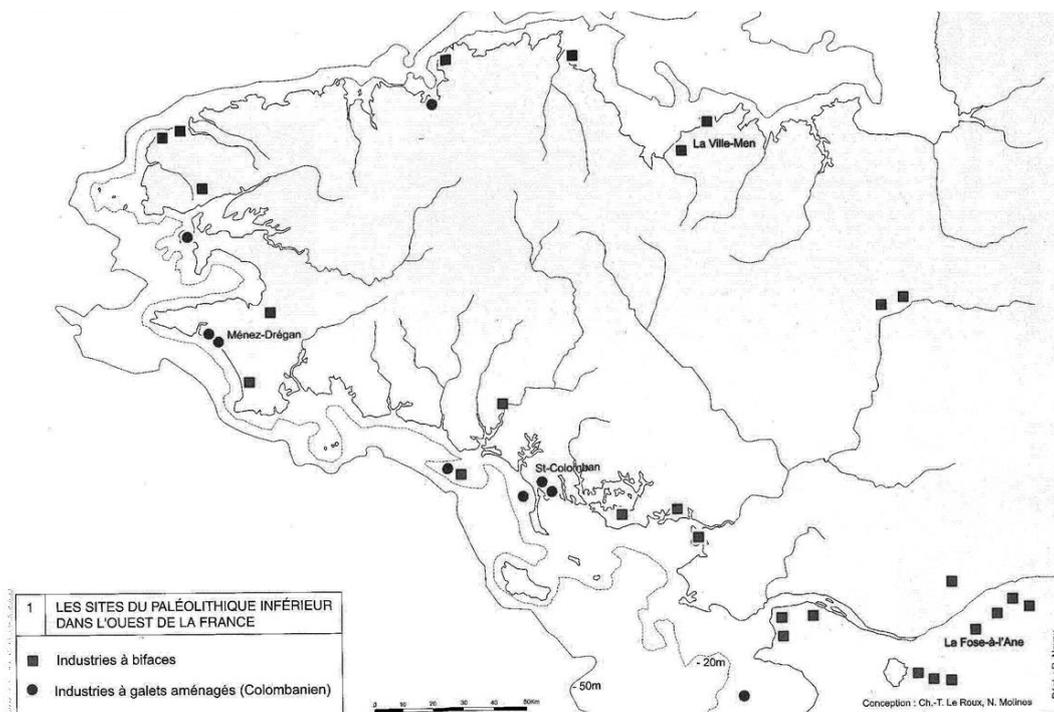
Alors avant, quid des voies antiques ?

Le texte qui suit propose une approche scientifique pour la recherche de ces liaisons anciennes, des origines jusqu'à l'an mil.

C'est-à-dire partir des lieux de vies antiques, des besoins de relations de leurs habitants, de la géographie environnante, de la structure des paysages qui varie au cours des temps sous l'influence anthropique, de l'évolution des moyens de transport, pour arriver à la matérialisation des chemins anciens, voire à leurs cartographies.

1. Commençons donc au tout début : le paléolithique.

Avant l'arrivée de l'homme aux environs de la péninsule de Bretagne, il y a quelques 465.000 ans, à quoi ressemblait cette entité ? « La péninsule bretonne a hérité de sols et de formes où se retrouvent tous les climats anciens, de l'équatorial au périglaciaire » écrit un universitaire rennais dans un document très récent émanant du CTHS : Comité des travaux historiques et scientifiques.



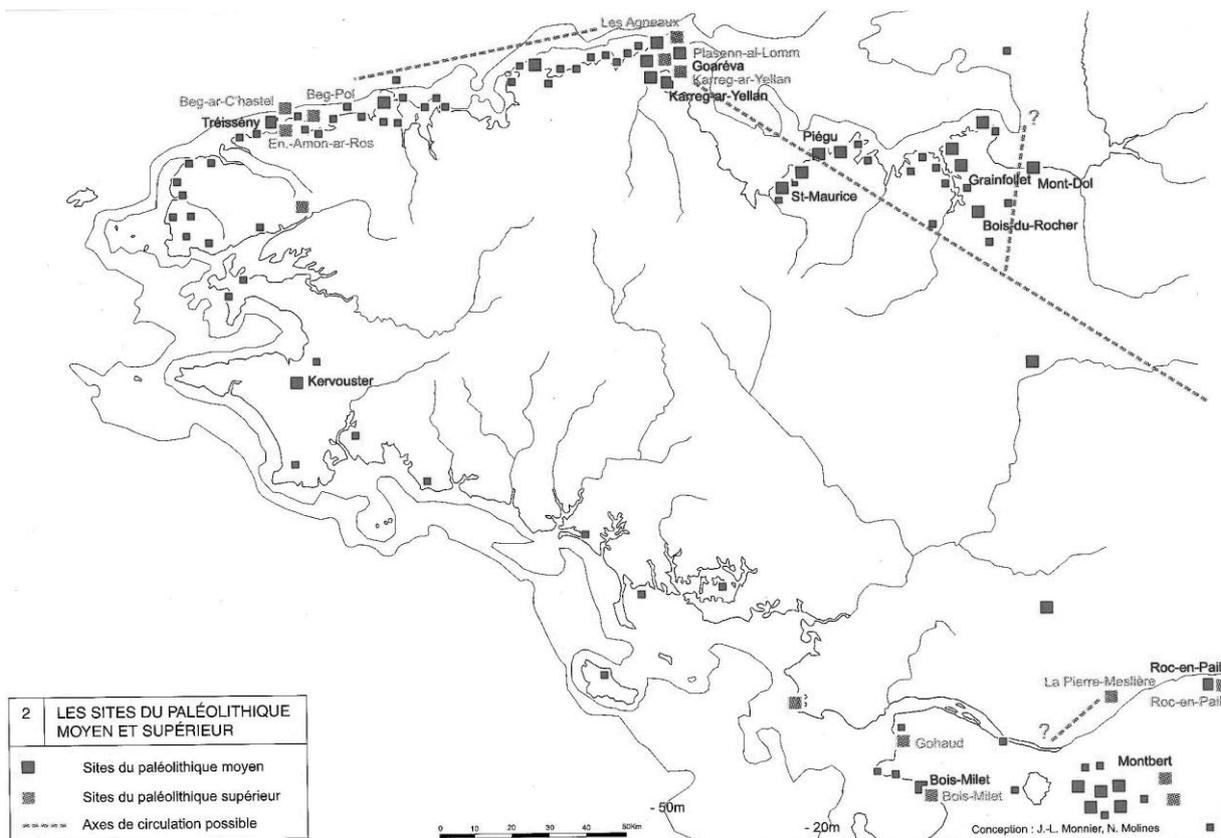
Sites du paléolithique inférieur dans l'ouest de la France

C'est dire si notre territoire, qui avait cheminé depuis l'hémisphère sud, avait subi de transformations au cours des temps géologiques et se trouvait de ce fait très diversifié. Dans un premier temps, les premiers occupants se sont certainement contentés des abris sous roches du littoral maritime et de ses grandes vallées fluviales.

C'est dire si notre territoire, qui avait cheminé depuis l'hémisphère sud, avait subi de transformations au cours des temps géologiques et se trouvait de ce fait très diversifié.

Dans un premier temps, les premiers occupants se sont certainement contentés des abris sous roches du littoral maritime et de ses grandes vallées fluviales.

Ces gens, qui allumèrent les premiers feux, cheminèrent donc le plus souvent sur des étendues glacées et enneigées ou des estrans plus cléments, aujourd'hui balayés par les marées, dont les chemins piétonniers sont soit noyés soit effacés.



Sites du paléolithique moyen et supérieur dans l'ouest de la France

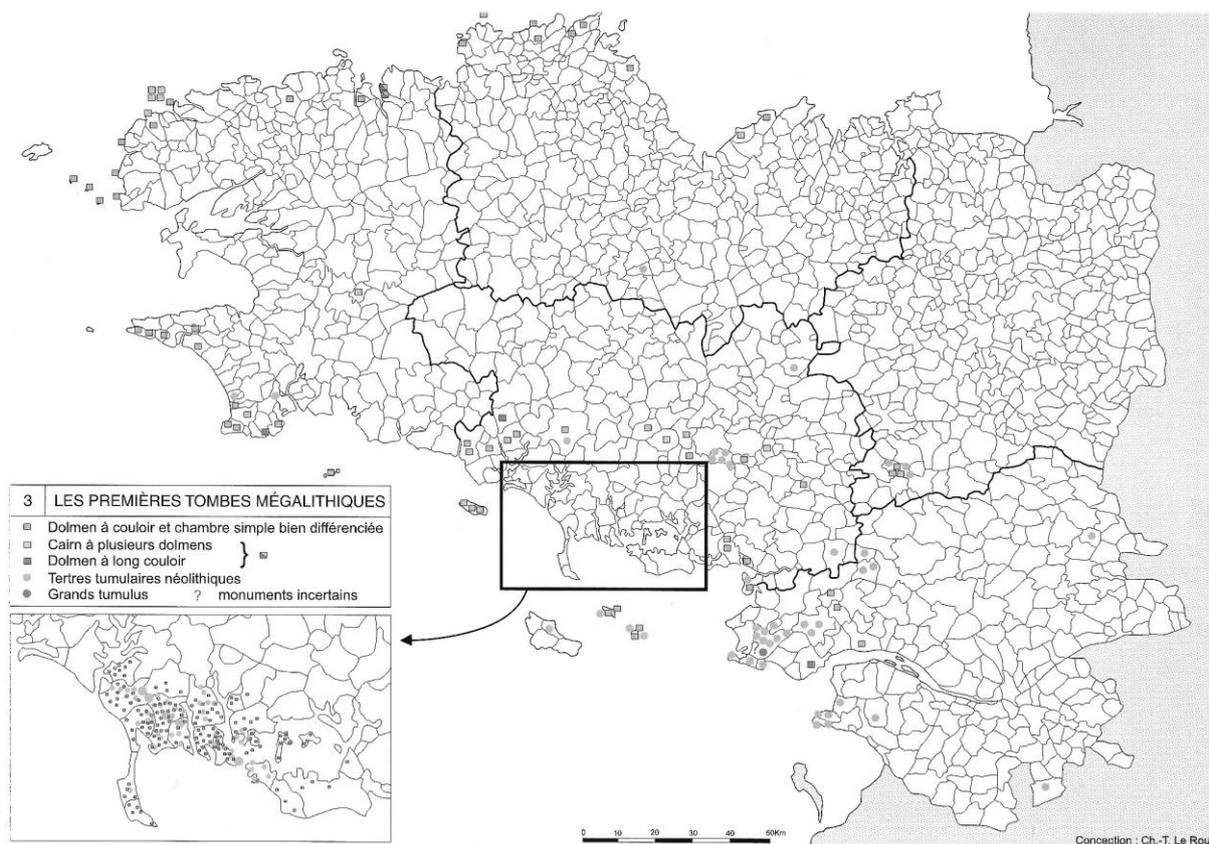
Notons que jusque vers - 4050, la Manche n'a cessé de se remplir et de se vider, pendant que le climat passait du glacial à l'océanique. Plus de pistes visibles pour le paléolithique !

2. Passons alors au mésolithique - 10 000 à - 5 000.

C'est l'époque des chasseurs-cueilleurs nomades, sans cesse en mouvement, qui eux non plus n'ont pas laissé de marques de leurs cheminements terrestres en quête de nourritures. Petits groupes humains n'utilisant que des sentes piétonnières éphémères, dans le sillage des troupeaux chassés. Ils ne modifient guère le paysage environnant, n'y ajoutant que les éclats de taille de leurs outils, ce qui ne permet que de les localiser temporairement.

3. Arrive ensuite la période néolithique – 5 000 à -2 000.

3000 ans de sédentarisation, de mise en place d'élevages, d'installations de cultures, donc défrichements des sols d'abord par brûlis, arrachage de souches, premier aménagement du paysage. Implantations de huttes, d'abord temporaires puis utilisées par plusieurs générations de fermiers. Regroupements de chaumières. Déplacements de roches, plantations de pierres dressées, élévations de tombes mégalithiques collectives.



Carte des premières tombes mégalithiques

Mais que dire de l'unité de vie du clan ?

Comment est-elle organisée ?

Les archéologues sont muets à ce sujet, pas de plan type pour le hameau néolithique.

Cependant il est certain qu'il se structurait autour d'un point d'eau : source, mare ou ruisseau, que les terres à mettre en culture étaient sélectionnées, de bonne qualité, profondes, sur des pentes adossées au sud pour bénéficier du meilleur ensoleillement, dolmens et allées couvertes à la limite des défrichements, le plus souvent au-dessus du « village », certains menhirs en guise de bornes frontières du territoire du clan.

Et quelles communications à mettre en place et pour quels besoins ?

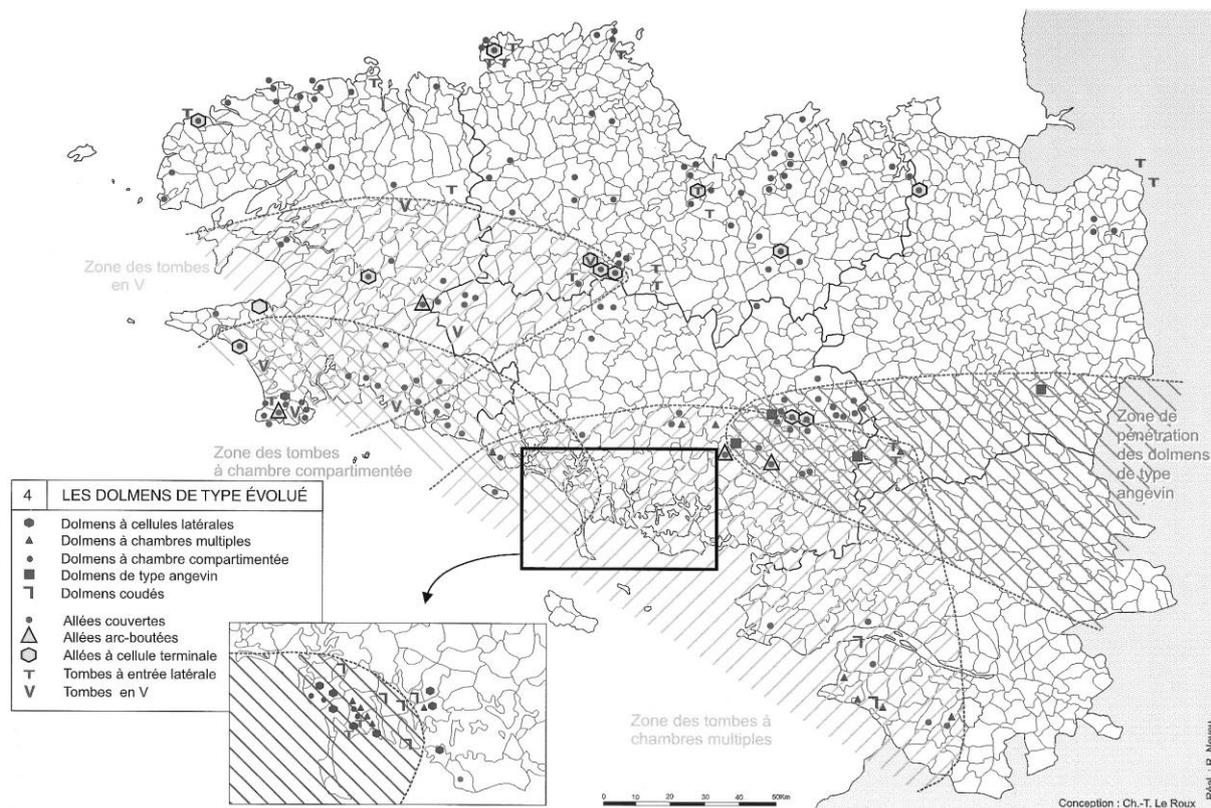
D'abord pour se rendre dans les parcelles cultivées : chemins piétonniers rayonnant autour du hameau, certainement de longueur inférieure au kilomètre.

Ensuite pour avoir des contacts avec d'autres clans amis pour des échanges de matières premières : ébauches de pierres taillées, par exemple silex de Plussulien cheminant d'implantations en implantations, dans des sacs, des paniers en vannerie d'osier ; transferts de technologies d'élevage, de jardinage, de semences, de plants, retrouvailles festives, cérémonies d'initiation, occasions de « mariages ». La densité des populations n'étant pas très grande, il est difficile d'envisager une grande pérennité pour ces chemins entretenus seulement par les piétinements.

D'autre part la période est longue et 100 générations se la partagent.

La toile d'araignée de ces cheminements ne peut être que très ténue et localisée aux régions littorales : voir les cartes d'implantations des monuments mégalithiques.

Cependant il exista bel et bien un « cadastre néolithique », utilisant les passages les plus naturels, c'est-à-dire les berges des cours d'eau, les gués, l'intérieur des cuvettes les plus fertiles.



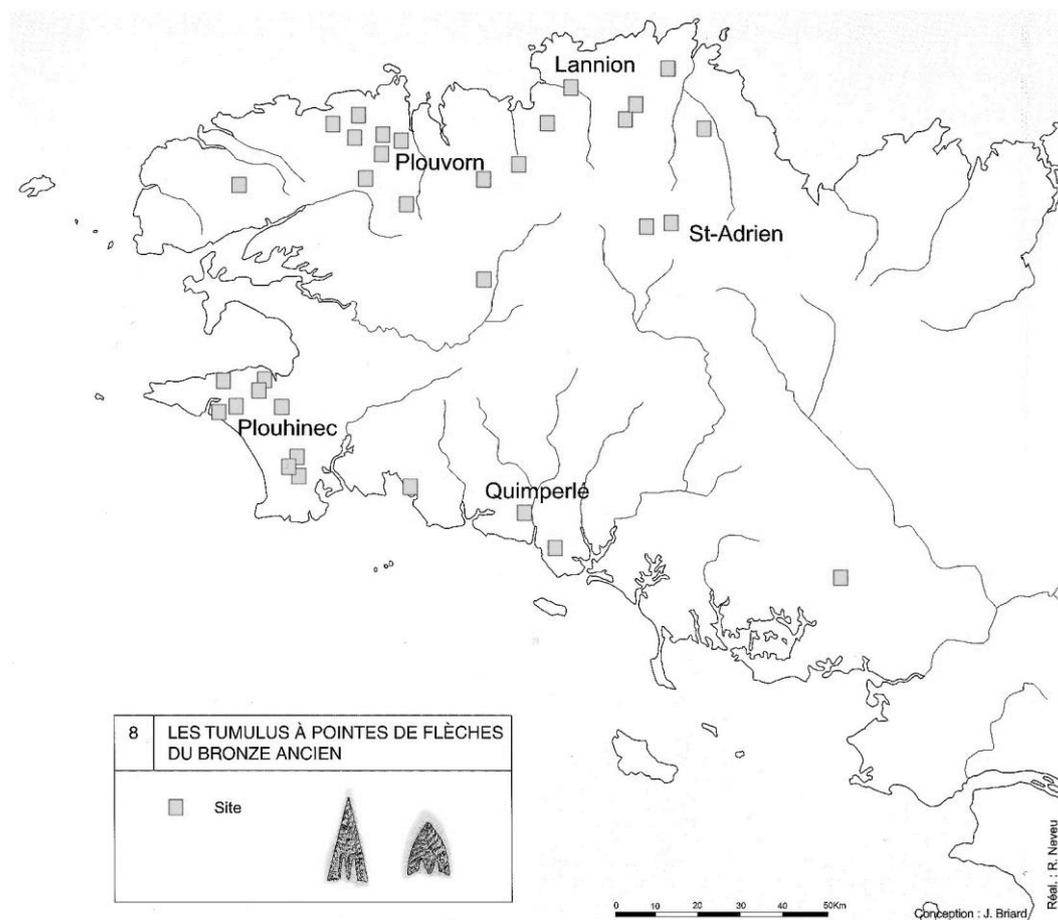
Carte des dolmens de type évolué

Age du bronze Les témoins de cet âge dans le Trégor appartiennent surtout à la période du bronze ancien, donc entre - 1 800 et - 1 500. A ces époques, des peuples venus du nord se font inhumer dans de petites tombelles, par exemple à l'île Blanche en Locquirec et leurs hiérarques dans de grands tumulus : la Motta à Lannion, entre autres.

Ils contrôlent le commerce du bronze, donc les ports et les fleuves côtiers. Les minerais de cuivre venant d'Espagne et d'étain issus de Grande Bretagne circulent dans des paniers ou des caisses, à bord de bateaux de planches cousues, qui accostent sur les estrans sableux abrités des vents dominants. Par des chemins piétonniers ils sont acheminés vers les bas fourneaux rudimentaires où ils sont travaillés. Les hommes de l'âge du bronze maîtrisent aussi la métallurgie de l'or.

Leurs habitats sont surtout implantés sur les plateaux non encore entièrement défrichés, cas de Lannion-Ploulec'h où un tel ensemble devrait être prochainement fouillé.

Un commerce de sel se met sans doute en place progressivement, par les mêmes routes. Les chemins de cette époque vont donc préférentiellement des plages où atterrissent les navires, vers les plateaux, en longeant les cours d'eau pour du halage occasionnel de radeaux, de pirogues. Ils s'additionnent aux chemins néolithiques précédemment décrits, et donc ces populations d'origines différentes se fondent ensemble, c'est le cas de le dire !



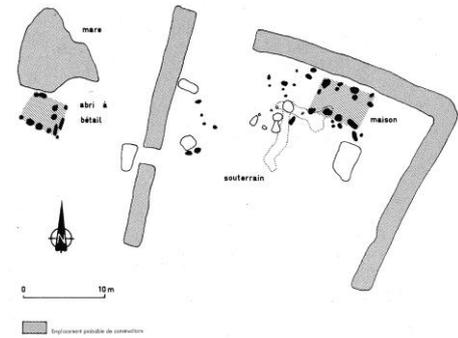
Carte des tumuli du bronze ancien



Carte des haches à douille

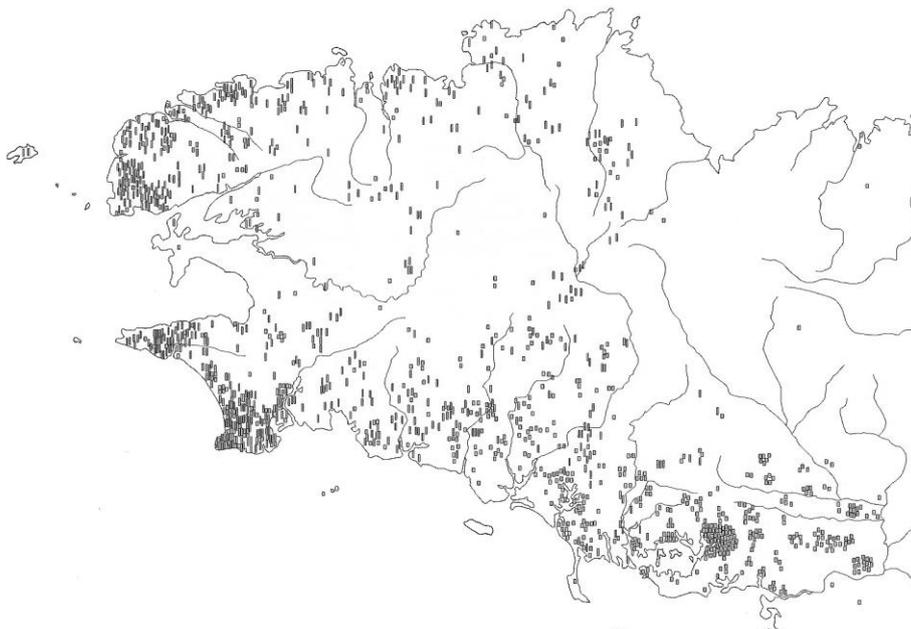
4. Age du fer : Osismes et Vénètes de -700 à +45.

La civilisation celte venue de Bohême s'installe dans nos régions sept siècles avant notre ère. Avec elle arrivent de nouvelles technologies agricoles et industrielles ; la métallurgie du fer est alors maîtrisée. Le cheval fait son entrée comme animal de trait en complément des bovins. Les techniques d'harnachement se développent, des charrettes aux deux roues ferrées apparaissent vers la fin de la période.



Carte des souterrains de l'âge du fer

Des voies cavalières vont se superposer aux voies piétonnes utilisées précédemment. Il va falloir renforcer certains passages trop boueux, mal adaptés aux transports de charges, empierrer les ornières laissées par les charrois. Finistère, Trégor et Morbihan sont entièrement défrichés. Les hameaux ont grossi, des fermes isolées se superposent aux constructions précédentes. Le nombre de fontaines : points d'eau aménagés augmente et rejoint son chiffre actuel. Les stèles, témoins des inhumations, rendent compte de cette emprise sur le territoire.



Carte des stèles de l'âge du fer

Les échanges commerciaux s'amplifient, notamment les ventes de sel, produit phare de notre littoral à cette époque, les transports de cervoise, de cidre et d'hydromel, en tonneaux, de vin et d'huile achetés aux marchands méditerranéens, conditionnés en amphores.

Des barques sillonnent les estuaires jusqu'aux ports d'échouages maritimes, des emplacements de marchés apparaissent.

Un cadastre armoricain est en place. Il franchit les rivières par les gués. Il est en liaison avec le cadastre gaulois puisque lors du conflit avec Rome les soldats des tribus Osismes et Vénètes rejoignent assez rapidement Vercingétorix au centre de la France.

Une voie cavalière située entre l'estuaire de la Rance et celui de l'Odette est repérable. Elle évite le site de Carhaix qui n'est pas encore construit.

5. Epoque dite gallo-romaine : 45 à 450.

Elle débute vraiment dans notre région lorsque l'empereur Claude (41-54) décide de s'implanter en Grande Bretagne. Il lui faut garder le contact avec la flotte de guerre romaine du Ponant. Les ports d'atterrage de ces navires devront se trouver en liaison rapide avec le haut commandement.

D'où l'établissement de lignes directes entre les zones portuaires et les relais régionaux romains : Carhaix pour l'Armorique dont la construction débute vers l'an 10. Des voies destinées au passage des chars de la poste romaine lancés au galop, vont se mettre en place par-dessus le cadastre existant. Elles devront rester praticables toute l'année, seront hors d'eau pluviales, hors d'eau d'inondations, donc éloignées le plus possible des zones humides, des sources, des cours d'eau. Les passages obligés de traversées des rivières importantes seront spécialement étudiés pour être franchis rapidement en tout temps : gués empierrés entre deux pentes d'accès.

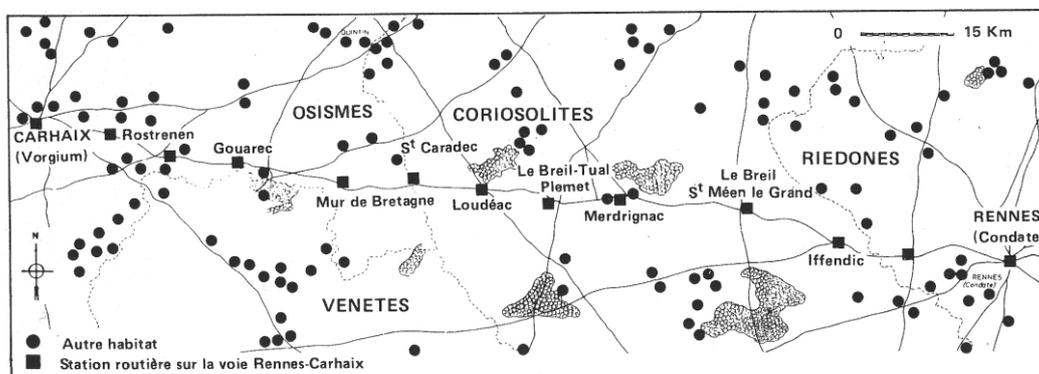
Les chars romains TGV sont à deux roues, tirés par un timon auquel sont attelés deux chevaux. Ils s'arrêtent tous les dix à douze kilomètres dans les mutations où les chevaux sont changés et tous les 30 à 50 km dans les mansiones où les cochers sont remplacés.

Une des plus anciennes voies de notre région, datée par la borne de Kernilis près de Lesneven, serait de l'année 45 ou 46. Elle relie l'entrée de l'Aber Vrac'h à Carhaix.

Les autres ports de relâche : Locquéolé, Locquirec-Plestin, la rade du Yaudet, Perros-Guirec, Port-Blanc, Plougrescant seront aussi les origines d'autres voies stratégiques, dites vicinales, de largeur voisine de 4 m.

Le réseau en étoile autour de Carhaix est prioritaire pour la région. Les liaisons entre Carhaix, Vannes, Nantes, Tours, Lyon, le sont aussi.

Par contre les liaisons à grande vitesse entre métropoles locales : Carhaix, Corseul, Rennes, ne seront assurées que plus tardivement, sous Septime Sévère (193-211) pour Carhaix-Rennes, sous Victorinus (260-262) pour Carhaix-Corseul.

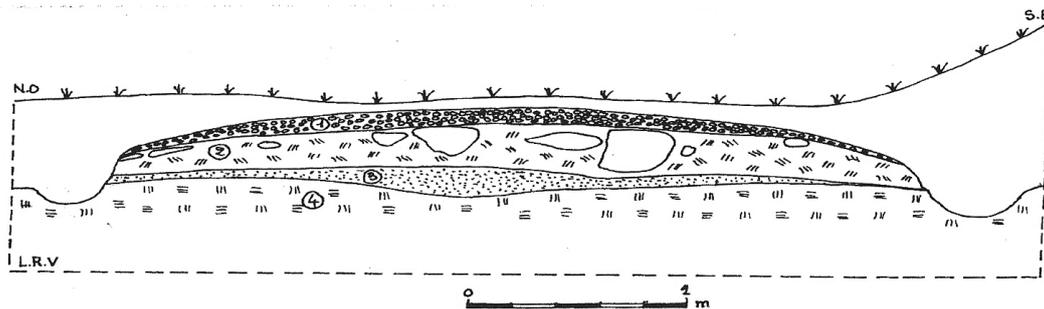


Réseau routier et peuplement en Armorique centrale

Avant ces dates c'est le cadastre armoricain qui sert pour relier les implantations qui se développent d'abord près des côtes, ensuite le long des voies Osismes, vers l'arrière-pays. La construction des voies romaines est l'affaire des ingénieurs.

Généralement les travaux progressent simultanément sur plusieurs tronçons rectilignes indépendants. L'aménagement est différent suivant la topographie du sol : creusement en terrain plat, exhaussement en tranchée-déblai sur terrain en relief, remblaiement-soutènement pour les zones dépressionnaires. Le terrassement achevé, on mettait en place plusieurs couches de matériaux :

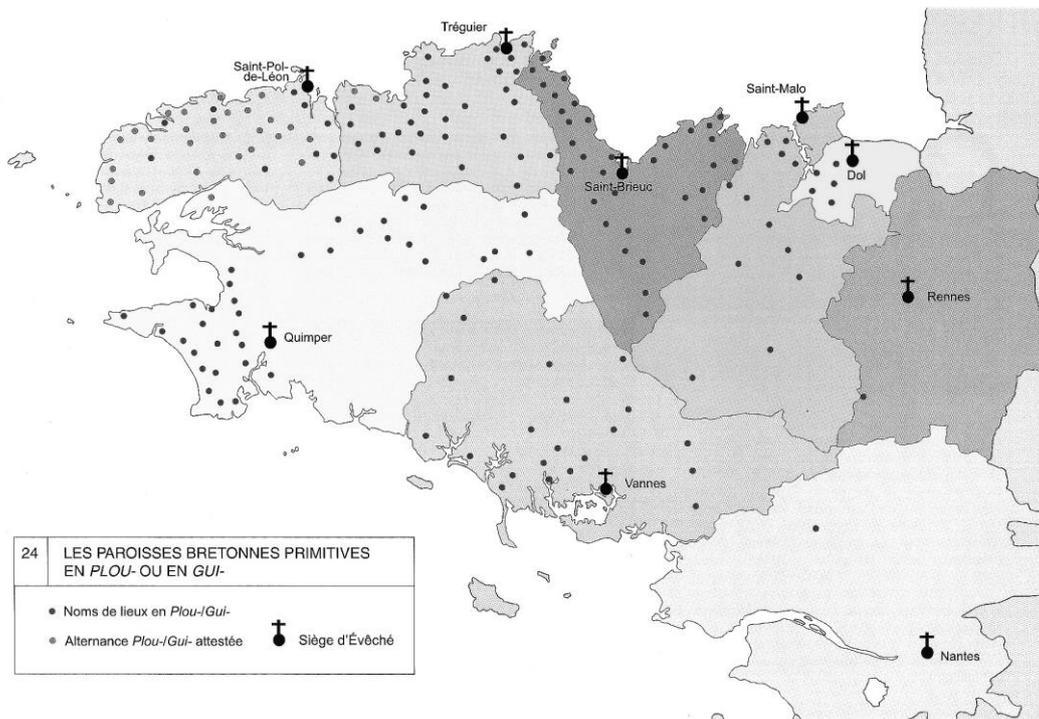
- 1) Le statum : couche formée de pierres grossières, généralement plantées de champ, obliquement pour une bonne assise et un parfait drainage au-dessus des nappes d'eau phréatiques.
- 2) Le rudus ou nucleus : couche de sable ou de perré, étalée sur le statum pour permettre une bonne égalisation du niveau
- 3) Le summum dorsum : bande de roulement, formée d'un mélange de sables fins, de graviers, de chaux, de terre. Bien tassé, durci par la chaux, il pouvait de plus recevoir un dallage de pierres plates.



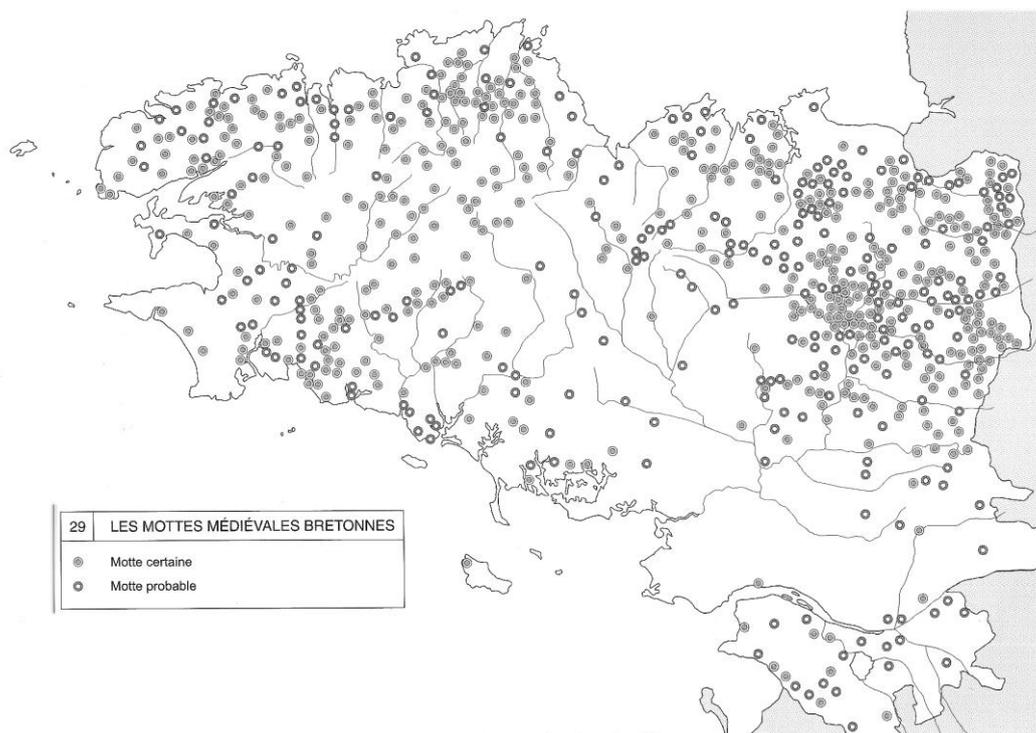
Coupe d'une voie romaine

Des chemins ouverts à tous doublent souvent les voies romaines pour permettre le passage des cavaliers et piétons civils. Au cours de cette période le christianisme se met en place et ces chemins vont permettre aux chrétiens de se rendre en pèlerinage à Rome.

Le profil final de la chaussée est bombé, permettant un écoulement aisé des eaux pluviales vers des caniveaux puis des fossés de drainage situés de chaque côté. Ces fossés servaient quelquefois comme sources de remblai pour l'entretien de la voie principale. La voie était réservée à l'usage militaire et impérial.



La carte des Plou avec les variantes Plo, Pleu, Plu, Plé, Poul ou occasionnellement Guiet Guik, termes issus du latin plebs et vicus, montre clairement que ces implantations suivent les voies romaines. Elles vont être à l'origine d'un nouveau cadastre, dont les parcelles s'appuient cette fois sur leur tracé.



1) Haut Moyen Age : 650 à 1000.

Cette période va voir l'installation du système féodal, des anciennes abbayes (*veterem civitatem* selon Georges Minois), des premiers évêchés bretons, l'arrivée des invasions normandes. Cela ne produira que peu de changements dans les voies de communication qui vont sans doute souffrir d'un manque d'entretien, mais ne seront pas transformées drastiquement.

Il faudra attendre les périodes suivantes pour que de nouvelles routes apparaissent, que des murs, puis des remparts, des édifices surgissent, entraînant des transports de pierres et matériaux pondéreux et le renforcement voire la création de nouvelles routes, capables de supporter les fardiers conduits par plusieurs chevaux et l'apparition massive du bocage, par suite de l'épuisement des terres anciennement cultivées, la région n'ayant pas vu pénétrer les systèmes d'assolement que l'on rencontre dans les openfield de l'Est, ce qui a pu commencer à perturber le cadastre parcellaire.

En résumé au cours de la période étudiée, nous sommes passés d'un paysage naturel, parcouru par des faunes adaptées, du paléolithique inférieur au début du néolithique.

Ensuite l'emprise de l'homme commence à se faire sentir à partir du littoral marin, puis remonte par les estuaires jusque dans la bande côtière. Les forêts climatiques disparaissent alors de cette zone qui voit s'installer des parcelles jardinées et une lande océanique.

De la fin du néolithique à la fin de l'âge du bronze, année 700 de notre ère, le défrichement de l'arrière-pays se poursuit et tout le Trégor se retrouve en openfield et landes à ajoncs génératrices de nouvelles parcelles boisées.

L'âge du fer verra les exploitations agricoles augmenter de taille.

L'époque gallo-romaine superposera au « cadastre » précédent, l'implantation ex nihilo de centres de décisions urbanisés, précédant de peu la création de voies stratégiques cimentées.

Puis un nouveau cadastre s'appuiera à son tour sur ces nouvelles structures. Les flux de cheminements se trouveront modifiés.

Cependant les gués resteront des points de passage obligés pour les principaux parcours.