

17 SEPTEMBRE 2021

LES PORTS TRÉGORROIS DANS L'ANTIQUITÉ ET AU MOYEN ÂGE

PAR YVES COATIVY
RÉSUMÉ MICHÈLE LE BOURG

Spécialiste de la monnaie et de l'État, Yves Coativy est professeur d'histoire médiévale à l'université de Brest et président de la Société Archéologique du Finistère.

Cette conférence est donnée dans le cadre de l'accompagnement culturel aux travaux de l'inventaire du port de Lannion que l'ARSSAT réalise en partenariat avec la Ville de Lannion et le service de l'Inventaire régional de Bretagne.

La date de l'exposé se situe volontairement à la veille du week-end des Journées Européennes du Patrimoine 2021 (JEP 2021).

Cette conférence ainsi que celle de M. Philippe Jarnoux qui lui fera suite le 23 septembre (cf. article du bulletin s'y rapportant), associées au programme des animations proposées par l'ARSSAT les 18 et 19 septembre, constituent un événement « Coup de Cœur » soutenu médiatiquement par la Région Bretagne à l'occasion des JEP 2021.

Préambule

La nature maritime du Trégor n'échappe à personne même si elle est souvent réduite de nos jours au tourisme et aux aspects balnéaires. Dans l'Antiquité et au Moyen Âge, la mer est un lien important. Si les ports sont peu nombreux, de multiples havres permettent le transport des hommes comme des marchandises, mais circulent aussi modes, idées nouvelles, objets d'art, etc. Pour ces époques anciennes, nous devons surtout compter sur l'archéologie pour appréhender cette question puis, à la fin du Moyen Âge, les archives permettent de mieux connaître les marchandises comme les acteurs. Quelles que soient les sources étudiées, elles montrent que contrairement à une idée reçue, la Bretagne et plus précisément le Trégor ne sont pas des régions « périphériques et enclavées » mais bien au cœur des échanges atlantiques et ce depuis une époque ancienne. L'exposé, illustré, tentera de le démontrer !

Historiquement le Trégor fait partie de la cité des Osismes, l'un des peuples Celtes qui vivait sur la péninsule armoricaine à l'âge du Fer et dont la capitale Vorgium, un oppidum important, correspond à la ville de Carhaix ainsi nommée plus tard. Au Moyen Âge le Trégor devient le territoire du diocèse de Tréguier d'où son nom. Géographiquement, il s'insère au nord de la péninsule armoricaine, entre la Manche au nord, les monts d'Arrée au sud, à l'est le Trieux et à l'ouest la rivière de Morlaix. L'absence de documents anciens sur cette partie de territoire limite les études historiques.

1) Les havres et les ports

S'agissant des ports ils se confondent avec les havres au Moyen Âge. Le port possède des structures capables d'héberger des bateaux et leurs chargements sur la terre ferme, alors que le havre est une zone de mouillage et d'échouage. Dans l'Antiquité et au Moyen Âge, la navigation offre des possibilités de voyages importantes. Des pirogues de 3 ou 4 m permettent une circulation fluviale intense. Sur terre, des chevaux, les sommiers, assurent les transports plus limités en volume et en conditionnement.

Les ports fluviaux-maritimes tels que Lannion, Morlaix ou la Roche-Derrien permettent la remontée des bateaux dans les terres jusqu'à un point de rupture de charge où l'effet de courant dû à la marée s'arrête. Le navire qui arrive de la mer diffuse les matériaux. La cartographie, très empirique, utilise la connaissance des marins grâce à leurs repérages au cours de leurs périples maritimes.

La *Table de Peutinger* est un document unique de l'époque romaine. Elle montre des villes importantes telles que Rennes, Nantes mais aussi Carhaix ou Corseul.

Dans le Trégor, parmi les ports et havres antiques on peut mentionner :

- Plestin-les-Grèves et son havre de Toul An Héry, son site romain du Hogolo, qui atteste de l'importance de la vie locale à cette époque. C'est aussi un lieu de convergences de voies maritimes, fluviales et terrestres.
- Le Yaudet-Lannion dont le site fortifié de la pointe du Yaudet présente un rempart traversier de l'époque celtique et des portes terrestres et maritime, reforcifié à l'époque romaine. Il est relié à l'arrière-pays par le Léguer. À son embouchure, sur la rive gauche un havre et plus en amont le port fluvial de Lannion.
- Tréguier, probablement un port d'échouage dans l'estuaire au Moyen Âge.
- La Roche-Derrien aurait été un port dès le Moyen Âge.

Les ports étaient souvent protégés par des forteresses à l'époque du Moyen Âge comme en témoigne le château de Morlaix qui domine le port. Il existait aussi une multitude de retraits côtiers favorables au mouillage de petits navires tel qu'à Ploumanac'h.

2) La navigation pour quel commerce dans l'Antiquité ?

Le commerce du sel produit dans la région, à Locquémeau par exemple, le long de la côte armoricaine, était très actif à l'exportation par bateau, en Europe du nord et à Rome notamment.

Les produits dérivés tels que le garum, un condiment très apprécié des romains, ou des poissons salés, séchés, étaient transportés dans des tonneaux, les caques. À l'époque romaine, de nombreux produits de nourriture transitent dans des poteries en argile et, vers le III^e siècle, dans des sigillées en céramique décorée. Les épaves antiques découvertes à Roscoff ou à Ploumanac'h, au large de l'archipel des Sept-Îles, ont révélé des chargements de lingots de plomb. La présence de mines de plomb à Huelgoat ou d'étain dans le Finistère peut expliquer une partie de ce trafic.



Figure 1 : Lingots de plomb provenant de l'épave romaine de Ploumanac'h (cliché Philippe Saget).

3) Les bouleversements sociaux au haut Moyen Âge

C'est une époque de crises sociales (les bagaudes vers 270) et dans le même temps l'arrivée de peuples « barbares » qui viennent du nord de l'Europe par la mer. À noter que le réarmement du Yaudet par la fermeture du promontoire au III^e siècle a sans doute protégé la population locale de ces invasions.

La décomposition progressive de l'Empire romain a participé au renforcement des liens entre la population de la péninsule armoricaine et les Bretons, eux-mêmes bousculés par l'arrivée des Angles et des Saxons par le nord de la grande île. L'histoire de l'arrivée de saint Efflam, rejoint par son épouse Enora, illustre bien cet épisode du déplacement des hommes et des femmes entre les deux régions séparées par la Manche, dont le tableau du peintre Thiry de Saint-Michel-en-Grève donne une image intéressante.

4) Les traces des échanges le long de la côte trégorroise

Les monnaies ont fait l'objet de plusieurs découvertes d'âge et de provenance différentes telles que les monnaies byzantines trouvées à Plougrescant, une monnaie arabo-musulmane datée du VIII^e siècle, en un lieu non identifié des Côtes-d'Armor. L'époque romaine en a laissé des témoins à Plestin-les-Grèves.

Datant de la fin de la période celtique, 188 pièces d'électrum (alliage d'argent et d'étain) ont été déterrées au XX^e siècle dans le sous-sol d'une maison de Ploumanac'h.

Les brefs du duc de Bretagne

Le naufrage des bateaux de commerce occasionnait des pertes de leurs cargaisons, objets de pillages.

Le duché tente d'enrayer ces méfaits et la ruine des marins qui les transportaient en instaurant des règles et notamment des inventaires par des agents nommés par le Duc afin de pouvoir retrouver et punir les pillards receleurs. Cette mesure s'avéra toutefois peu efficace et il fallut mieux protéger les marins et leurs marchandises transportées.

Ainsi une assurance maritime fut créée par le duc de Bretagne pour protéger les marchands de la perte de leurs denrées dues aux aléas de la navigation. Il s'agissait de brefs dont le coût variait selon le tonnage et la valeur des marchandises transportées, mais aussi du niveau de la protection en cas de perte.



Figure 2 : Navire d'Audierne (cliché Jean-Yves Cordier).

Les archives indiquant les recettes de brefs à Morlaix mais aussi à La Roche-Derrien, ou autres lieux le long de la côte trégorroise, prouvent l'importance du commerce maritime localement et des échanges commerciaux.

5) Les produits taxés et le commerce du vin

Le trafic des marchandises par voie maritime fut l'occasion d'imposition de taxes, selon les tonnages des bateaux à partir de 19 tonneaux, confiée aux douanes créées à cet effet en plusieurs points au sein des ports.

On distinguait les produits exportés tels que les céréales, la viande, le poisson, les graisses, et les produits importés dont le vin, en très grande quantité, le fer, les produits de luxe, les objets d'art tels que le retable flamand de l'église de Locquirec.

Le vin fortement consommé au Moyen Âge suivait un circuit très organisé depuis Bordeaux, La Rochelle, lieux d'approvisionnement, puis il partait vers l'Angleterre en bénéficiant pour ce faire de la neutralité des Bretons en période de guerre.

6) Le cabotage

La circulation des marchandises se faisait essentiellement par bateaux de petites tailles (de 5 ou 10 ou 19 tonneaux) et fabriqués dans les chantiers navals des ports de la côte, à raison d'un ou deux par an. En témoignent la nef de sainte Ursule des Tourangeaux, offerte à la Reine Anne ou bien encore, le récit de Pierre Garcie dit Ferrande qui cite Bréhat et l'archipel des Sept-Îles au large de Perros-Guirec.

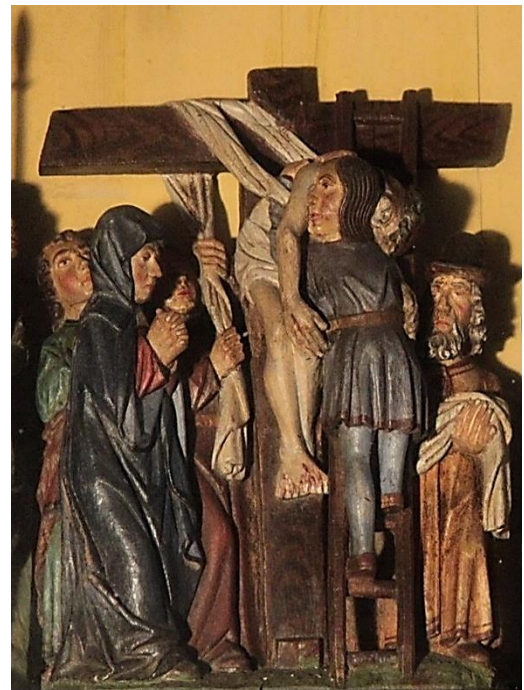


Figure 3 : Le retable flamand de l'église de Locquirec, détail (cliché Jean-Yves Cordier).

7) L'activité des ports à la fin du Moyen Âge et conclusion de l'exposé

À la fin du Moyen Âge, l'activité commerciale ralentit en raison d'une remontée des fleuves très limitée à l'intérieur des terres. Toutefois le commerce, avéré pour de nombreux produits, a enrichi le pays, créé des fortunes et généré, de longue date, des relations avec l'étranger. Cette activité intense contredit l'image d'une Bretagne enclavée et de ses paysans ignares. Le sinistre des archives médiévales bretonnes en limite hélas une connaissance plus approfondie.

