

LE PORT ROMAIN DU CASTEL EN PLOUGRESCANT

PAR CLAUDE BERGER

Lorsqu'on regarde une carte de la péninsule bretonne, il saute aux yeux que son point le plus au nord se situe dans la pointe de Plougrescant.

Naturellement ce fait stratégique n'a pas échappé aux navigateurs qui ont parcouru la Manche de tous temps.

A partir du début de notre ère, les Romains, pour surveiller les activités maritimes en Manche, Mer du Nord et Mer d'Irlande ont entretenu une flotte, la « *Classis Britannica* », dont l'Amirauté se trouvait à Nantes.

Des auteurs anglais nous apprennent qu'une flotte est créée en l'an 43 en vue de l'invasion de la Grande-Bretagne, sous l'empereur Claude, avec pour objectif d'envoyer une force de 40 000 hommes de l'armée romaine et leur matériel, dans l'île.

Après cette invasion couronnée de succès, la flotte continue à apporter son soutien à l'armée en envoyant d'importantes quantités de matériel et de ravitaillement à travers la Manche.

Sous le règne des Flaviens, la flotte, initialement conçue comme une flotte temporaire utilisée pour les invasions, devient officiellement la « *Classis Britannica* » et obtient un statut permanent. Toujours pendant cette période, sous l'autorité du gouverneur Gnaeus Julius Agricola, elle contourne la Calédonie (l'Ecosse) et, en 83, elle attaque sa côte est.

Un an plus tard, il est rapporté que la flotte a atteint l'archipel des Orcades.

En raison d'un manque d'opposition navale sérieuse au début de l'ère impériale aux endroits où la flotte opère – la flotte d'invasion n'a par exemple rencontré aucune opposition – le rôle majeur de la « *Classis Britannica* » **consiste à apporter un soutien logistique** à l'armée présente en Grande-Bretagne ainsi qu'aux armées faisant campagne en Germanie dans les années suivantes.

Bien que les sources contemporaines attestent encore de son existence vers le milieu du III^e siècle, les traces archéologiques de la flotte disparaissent à partir de cette époque.

Cependant, en l'an 300, la Grande-Bretagne fait à nouveau partie de l'Empire romain et la « *Classis Britannica* » est redevenue une flotte impériale romaine.

Dans les dernières années de la Grande-Bretagne romaine, la flotte consacrait presque tous ses efforts à protéger les côtes est et sud de l'île contre les actions menées par les pirates saxons envers les villes ou villages côtiers de la Côte saxonne.

Si son Amirauté est restée à Nantes pendant toute cette période, les contacts terrestres avec sa flotte, pouvaient s'effectuer à partir des ports de Plougrescant ou Barfleur, qui se trouvent reliés à Nantes par des voies romaines, établies à cet usage.

Navires de guerre romains.

La *Navis longa* (le mot *navis* est féminin en latin) est un long vaisseau à quille aiguë avec un très long pont (*espace entre la poupe et la proue*). Il était mis en mouvement par un seul rang de rameurs (*moneres*), et formait une classe intermédiaire entre la *navis actuatoria* et les bâtiments qui avaient plus d'un rang de rames (*Ordo*), la birème, la trirème, la quadrirème, la quinquérème et l'hexarème. Ces navires avaient jusqu'à cinquante rames.

On emploie aussi ce mot comme nom générique pour désigner tout bâtiment de guerre parce que, quel que soit le nombre de rangs de rames, tous étaient construits sur le même plan, en

comparaison des coques courtes et ramassées, des quilles arrondies, qui avaient été adoptées pour la marine marchande et quelques bâtiments de corsaires.

On appelait *Navis turrita* les navires possédant une tour « centrale » de protection. Les navires pouvaient être pontés complètement (*navis tecta* ou *contrata*), ou à moitié pontés (*Navis aperta*), ou non pontés du tout.

Les liburnes : après leur victoire sur les Carthaginois, en 146 av. J.-C., les Romains entreprirent la construction de navires qu'ils voulaient légers, rapides et maniables.

Dans ce but, ils s'inspirèrent des bateaux dont se servaient les pirates illyriques de la Liburnie, sur la côte adriatique, et qui correspond à peu près à l'actuelle Croatie.

Le résultat fut la liburne, dotée de deux rangs de rameurs.

Les avisos (petits navires de guerre chargés de porter des paquets, des ordres, ou des avis, qui peuvent aussi servir au combat).

Les transports de troupes :

Navis Oneraria : navire uniquement à voile servant de transport de troupes et à l'approvisionnement.

Navis lusoria

Navis actuaria (successeur des précédents) : bâtiment découvert, voguant avec des avirons aussi bien qu'avec des voiles et qu'on ne destinait pas à mettre en ligne le jour du combat, mais qu'on employait dans une flotte pour tout ce qui devait être fait promptement : pour croiser, pour exécuter une reconnaissance, pour porter un message ou pour transporter des hommes. Il n'était jamais garni de moins de dix-huit avirons.



Figure 1 : Modèle de birème romaine



Figure 2 : Aviso ou Navis actuaria

Rappelons que ces navires fonctionnent le plus souvent à voile, les rames n'étant armées que pour l'éperonnage d'adversaires, ou les manœuvres dans les ports.

La voie qui allait de Plougrescant à Carhaix fait partie des voies de première espèce, établies à partir des années 30 du premier siècle, pour rester en contact avec la « *Classis Britannica* ». Ensuite il fallut relier les ports d'échouages maritimes osismes et coriosolites, protégés des vents dominants, aux capitales régionales armorico-romaines, principalement Vorgium-Carhaix et Condate-Rennes.

Comme il a fallu au moins quatre années pour les construire, on peut en déduire que ces dernières ne furent ouvertes au « *cursus publicus* » qu'à partir des années 35.

Le port naturel de Plougrescant se situe à l'embouchure du Jaudy, bien calé derrière la colline de Porz Hir – Prat Min, haute d'une quarantaine de mètres, élévation qui la protège des vents d'ouest et de nord-ouest. Sa zone d'échouage s'étend devant le lieu-dit le Castel, à l'endroit où la pente de la grève est la plus forte. Voir carte IGN 0714E.

En 1885, M. Gaultier du Mottay signale en cet endroit la présence de « substructions liées avec un mortier très résistant et ancien en épaulement sur la pointe du Château », et M. Harmois en 1912 y indique la présence d'un certain nombre de monnaies romaines non décrites. Le toponyme **Castel** peut en outre indiquer l'antique présence d'un fortin romain.

Le chenal qui mène de la pleine mer à cet atterrage est orienté nord-sud et passe entre les roches de Roc'h Poull Jouan à l'ouest et Penn Volé à l'est.

Il laisse à bâbord la « Petite Ile » et « l'Ile Loaven ».

C'est de plus le port naturel situé le plus au nord de la péninsule armoricaine, donc idéalement accessible par la flotte romaine croisant en Manche, la « *Classis Britannica* ».

Une voie rapide, donc la plus rectiligne possible, sera mise en place très tôt, pour relier le Castel à Nantes. Elle sera orientée au 210°, en direction de l'actuelle commune de Ploumagoar, d'où elle sortira du Trégor.

Mais reprenons notre voie à son début.

Dans un premier temps elle emprunte, d'après le cadastre napoléonien, d'anciens chemins pas toujours empierrés et même, quelquefois, longe ou traverse des parcelles aujourd'hui cultivées, voire construites.

Il faudra attendre de nos jours sa rencontre avec la route départementale D8 pour qu'elle devienne goudronnée depuis Kergroas en Plougrescant jusqu'à Créven en Plouguiel.

En Plougrescant, peu après Kerogan, elle longe et laisse à l'est le domaine du château de Kergrec'h, ce qui laisserait supposer que ce dernier ait sans doute pris la suite il y a fort longtemps, d'une « villa », demeure romaine, puis elle traverse Ar Run à 54 m d'altitude.



Figure 3 : Grève du Castel



Figure 4 : Début de la voie.



Figure 5 : Passage dans Kerogan, la fontaine.



Figure 6 : La voie romaine



Figure 7 : La voie romaine



Figure 8 : Gué du Lizhildry vu de la promenade des Seigneuries.

Arrivée sur Ar Run.

Avant de franchir par un simple gué le ruisseau de Lizhildry, à l'altitude de 25 m.

Bibliographie.

BERGER Claude : « Étude d'un parcellaire possible au long de la voie romaine Plougrescant-Guingamp », *bulletin de l'ARSSAT*, juin 2012.

BERGER Claude : « Des voies romaines en Trégor », conférence de Plestin-les-Grèves en août 2014.