

recherches sur la voie romaine vannes - corseul

par Patrick ANDRÉ

Le tracé de la voie romaine Vannes-Corseul est, dans l'ensemble assez bien connu pour avoir depuis longtemps fait l'objet de plusieurs études (1). Aujourd'hui encore, on peut la suivre sur le territoire de plusieurs communes du Morbihan où elle semble avoir subsisté. C'est notamment le cas à Locqueltas et Plaudren où son tracé paraît remarquablement aisé à suivre : sur les huit kilomètres qui séparent l'alignement de hauteurs de Meucon de la butte de Kerfloc'h en Plaudren (2), de longs alignements de talus, des chemins oubliés ne menant plus nulle part et devenus aujourd'hui limites communales, en perpétuent le souvenir.

Cependant de telles apparences peuvent être trompeuses et refléter une réalité qui n'est pas aussi ancienne qu'on l'a prétendu. C'est ce qui ressort d'un examen attentif des documents concernant cette portion de voie (photographies aériennes, cartes et vieux plans cadastraux, toponymie) et des sondages archéologiques réalisés en différents points de ce tronçon (3).

I - LA CHAUSSEE ROMAINE

◆ Localisation

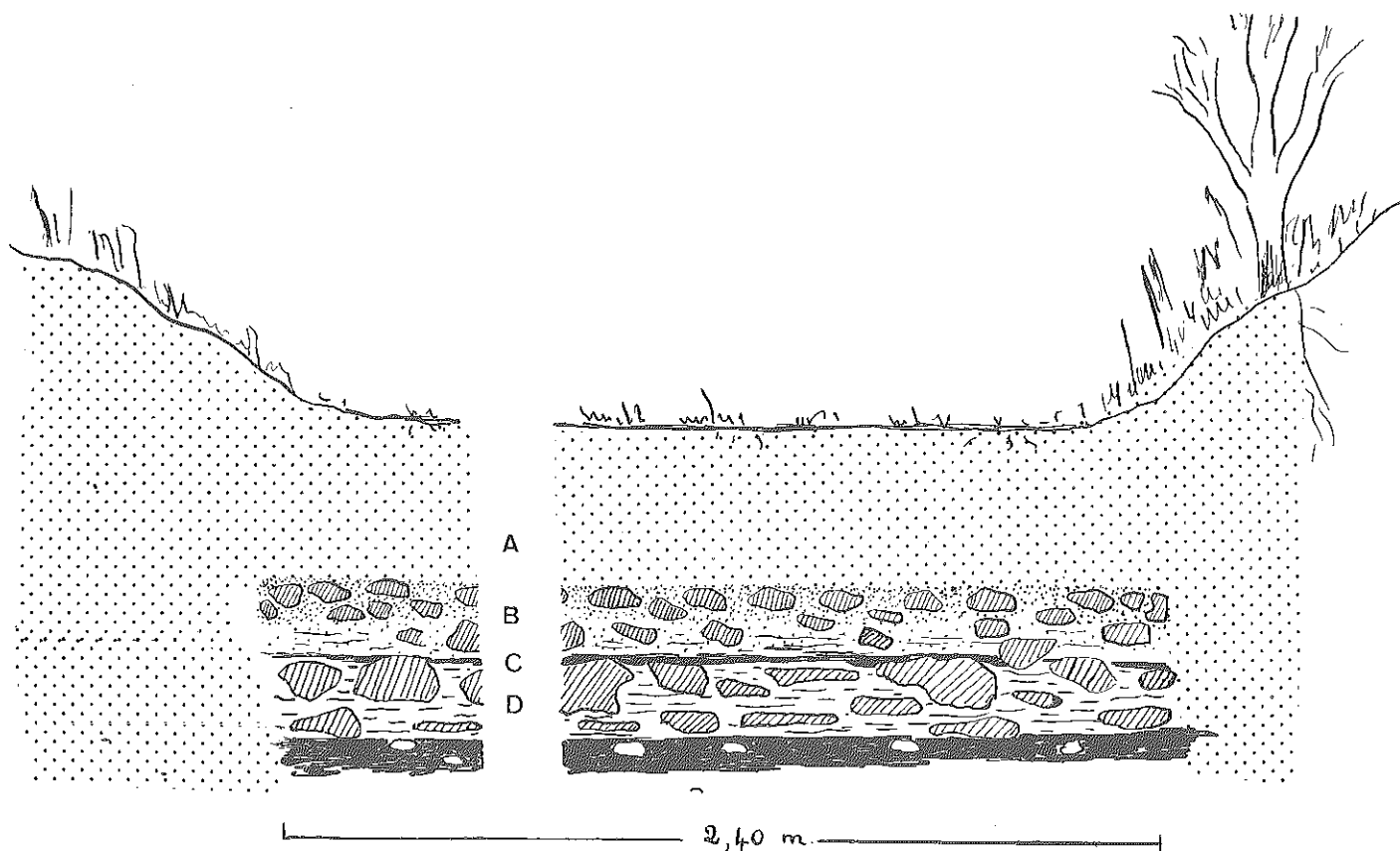
L'étude de l'ancien plan cadastral de la commune de Locqueltas-Plaudren, dressé en 1809, nous a fait supposer qu'une légère erreur dans la localisation de la voie avait été commise par Bizeul et L. Marsille dans le secteur de La Madeleine (V. plan 1 et 2). On lit en effet (4) : « (La voie) ...traverse la lande de Parc-Carré (...) puis passe par la chapelle de La Madeleine située à quatre kilomètres à l'Ouest du clocher de Monterblanc, au village de Folperdrix. » Un tel tracé eût imposé à la voie un coude difficile à expliquer (V. plan 2)

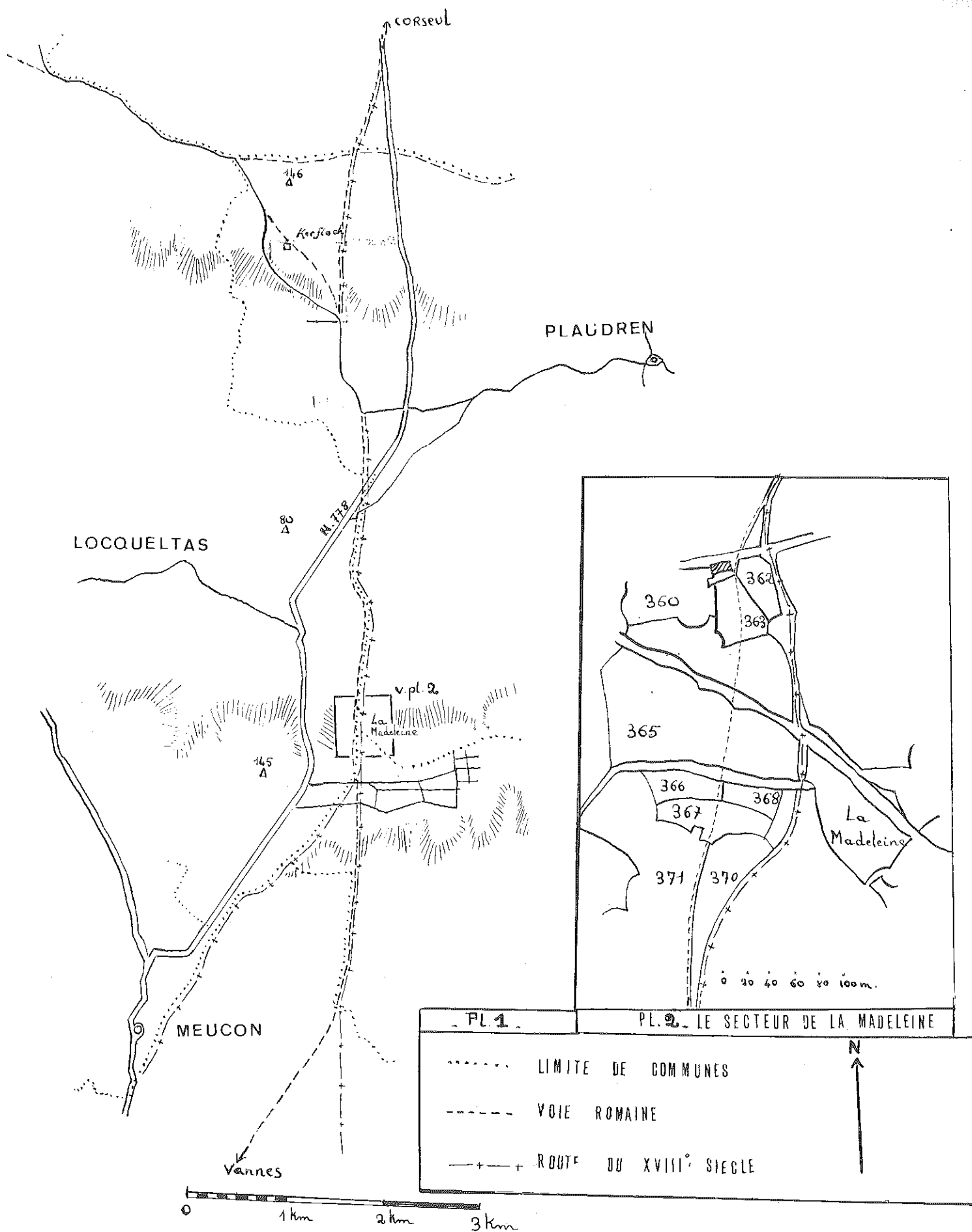
et que la vigueur de la pente ne peut à elle seule justifier. Il existe ailleurs de nombreux exemples de dénivellations plus fortes qui n'ont pas, pour autant, infléchi le tracé rectiligne des voies. Par contre, un peu à l'Ouest, des limites parcellaires semblent prolonger le tracé, notamment dans un sous-bois touffu où le regard distingue un étroit sillon exempt de toute végétation. Nous avons réalisé un sondage à la limite des parcelles C 368 et C 366 (cadastre de Locqueltas). En révélant l'existence de la chaussée antique, il a prouvé que la voie ne passait pas, contrairement à ce qui a été dit, au vieux village aujourd'hui disparu de La Madeleine.

◆ Structure

La chaussée romaine (V. plan 3) est ici masquée par une couche rapportée de terre et pierres en désordre (A), plus importante sur les côtés de la voie qu'au centre (0,80 m contre 0,45 m).

La chaussée, d'une épaisseur de 0,45 m est composée de deux niveaux. L'étage supérieur (B, 0,20 m) se distingue par sa très grande dureté, presque comparable à celle d'un béton. Il est constitué de petits moellons en granit, liés par une terre argileuse blanchâtre qui, avec le temps, s'est mêlée à l'arène granitique pour donner à l'ensemble une grande résistance. L'étage inférieur (D, 0,25 m) repose sur le sol ancien, fait d'une fine terre noire, à 0,80 m de profondeur. Cette couche est constituée d'un blocage moins résistant de moellons plus grossiers, et qui, faute d'un liant aussi compressé que celui de la couche B, a acquis moins de dureté.





Les deux niveaux B et D sont séparés par un mince lit de terre noirâtre qui pourrait souligner le niveau de la première chaussée dont l'état aurait nécessité un rechargement.

La largeur de la chaussée est de 2,40 m (huit pieds) ; les rives en sont nettement apparentes. Malheureusement, il n'a pas été possible d'évaluer l'importance et la physionomie des bas-côtés, en raison du volume et de l'enchevêtrement des blocs de pierre rapportés, mêlés aux racines de nombreux arbres. La présence de ces derniers traduit l'existence d'une masse de terre plus importante ici que sur la chaussée, dénuée quant à elle de toute végétation.

Une telle structure paraît indubitablement romaine : la largeur de la voie, bien délimitée, correspond à huit pieds romains, ce qui paraît avoir été une mesure fréquente, que l'on rencontre rarement dans les chemins plus récents (5). De plus, sa structure interne est celle du remblai construit, pratique adoptée lorsque le sol naturel ne semblait pas offrir de garanties suffisantes, et qui est un des gages les plus sûrs de l'authenticité d'une chaussée romaine : celle-ci, on l'a vu, est construite « comme un mur », dont les moellons seraient liés par une terre argileuse fortement comprimée. De là, cette grande dureté, et aussi cette teinte plus claire (6) qui tranche sur la couleur sombre du sol naturel. Il est certain que cette terre blanche ne provient pas d'excavations latérales à la voie.

On comprend ainsi qu'une structure aussi résistante ait préservé la voie de l'action de la charrue, et qu'elle ait, par la suite, servi sur une longue distance d'assise à des talus.

II - COMMENTAIRES

Il y a lieu, disions-nous au début, de se méfier des apparences. Nos recherches ont, une nouvelle fois, montré le danger qu'il y a à assimiler toute chaussée ancienne à une chaussée romaine... La même voie avait en effet été étudiée à quelques centaines de mètres au Sud de notre sondage, en 1939 (7). La réalité apparue alors n'a guère de rapport avec celle décrite ci-dessus. « La chaussée de la voie en question, écrivent les auteurs de ces recherches, est constituée par un remblai fait, selon toute probabilité, à l'aide du terrain provenant des excavations qui constituent les fossés. Ce remblai est surmonté d'un blocage de grosses pierres ayant une épaisseur assez variable mais comprise entre 10 et 20 centimètres (...) Entre ses fossés, la voie avait une largeur de onze mètres, 18 mètres avec ses fossés compris ». Comment expliquer, à si peu de distance sur la même voie, non seulement une telle différence de structure (le cas est fréquent, P. Merlat l'avait signalé sur la voie Vannes - Angers), mais surtout une telle différence de largeur, difficilement acceptable ?

En fait, cette voie romaine a été réutilisée jusqu'à une époque assez proche de la nôtre, sur une section étendue : les vieux plans cadastraux des communes de Meucon et Locqueltas-Plaudren, dressés en 1809, mentionnent cette voie sous le nom de « Vieux grand chemin de Vannes à Saint-Jean-Brévelay ». C'était encore, à l'aube du XIX^e siècle, la seule route traversant le territoire de ces communes, avant la réalisation du réseau actuel. Il n'est pas difficile d'imaginer que, même si le tracé de la voie romaine avait survécu, sa largeur avait été modifiée et sa structure remaniée : ce que les chercheurs avaient pris pour la chaussée romaine n'était en fait que le vestige d'une voie plus récente. Et comme elle passait au village de La Madeleine, le tronçon romain que nous avons étudié, situé légèrement à l'Ouest, est resté intact. C'est, nous l'avons vérifié, le seul vestige authentiquement romain de toute la partie de la voie qui sert de limite aux communes de Locqueltas et

Plaudren. Les sondages que nous avons réalisés sur la chaussée, de La Madeleine à Talara, ont révélé à chaque fois une structure qui s'apparente aux techniques utilisées au XVIII^e siècle, et qu'avait recommandées Henri Gautier (1660-1737), inspecteur des Ponts et Chaussées et auteur de traités de construction des chemins et ponts. Les procédés utilisés au XVIII^e siècle apparaissent ici : murettes limitant une chaussée au profil bombé, terres de la chaussée non battues : « Deux ou trois mois de temps, quelques pluies et les passants les asseurent mieux que si on les battait avec les dames et les demoiselles pendant quelques jours » (8).

Ces quelques lignes, consacrées à un secteur volontairement limité, n'ont d'autre but que de rappeler à quel point l'étude archéologique reste essentielle pour la connaissance d'une voie romaine. Leur postérité est trompeuse, et ces longs alignements de talus, ces vieux chemins abandonnés, même lorsqu'ils perpétuent le souvenir d'une voie antique, sont souvent le reflet d'une réalité plus récente. Dans le secteur qui nous a intéressés, il est significatif de remarquer que l'authenticité de la voie ne peut être affirmée que pour la portion du tracé la moins visible en surface.

Patrick ANDRÉ

10 rue Saint-Gildas, Vannes

- (1) L. Marsille, Les voies romaines du département du Morbihan. Bulletin Société Polymathique du Morbihan, 1929, p. 3 - 57 (ici, voie n° 5, p. 35 - 39).
- (2) Bizeul, Annuaire du Morbihan, 1841, p. 123 - 146.
- (3) Gaultier du Motais, Recherches sur les voies romaines du département des Côtes-du-Nord. Saint-Brieuc, 1860, p. 111 - 122.
- (4) Le secteur de Kerfloc'h, au carrefour des voies antiques Vannes - Corseul et Rennes - Carhaix, a révélé une riche concentration de vestiges gallo-romains à proximité de l'établissement fortifié (cadastre de Plaudren, A 389), notamment le fanum octogonal de Gohillis (A 395).
- (5) Ces sondages ont été réalisés en juillet 1971 avec l'autorisation de M. le Directeur de la circonscription de Bretagne des Antiquités historiques, et en accord avec les municipalités de Plaudren et Locqueltas qui ont témoigné un grand intérêt à ces recherches.
- (6) L. Marsille, op. cit. p. 36. Bizeul, op. cit. p. 125.
- (7) P. Fustier, La route, voies antiques, chemins anciens, chaussées modernes. Paris, 1968, p. 85.
- (8) Cette couleur explique peut-être le nom d'une parcelle qui traverse la voie dans le secteur de Kerfloc'h en Plaudren (A 394) : Parc hent guen.
- (9) De Laigue, Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan, 1939, P.V. p. 27 et archives de la S.P.M., 1058. Sur les autres études archéologiques de chaussées dans le département, v. :
 - P. Merlat : « Structure de la voie romaine Angers - Nantes à Vannes par Blain et Rieux » ;
 - Bulletin Société Polymathique, 1955-56, p. 60.
 - Annales de Bretagne, LXII, 1955, p. 300-332.
 - Gallia, XIII, 1955, p. 159.
 - J. Le Cornec : Structure de la voie romaine Vannes - Angers. Annales de Bretagne. T. LXXII, 1965, p. 175.
- (8) Fustier, op. cit. p. 207-230.