

Les apports récents de la prospection aérienne et des fouilles à la connaissance des voies romaines en Bretagne

La reconnaissance des itinéraires anciens agite les érudits et les archéologues depuis la période de la Renaissance. Dans la foulée de cette période de fort bouillonnement intellectuel, on vit notamment l'humaniste allemand Konrad Peutinger publier la célèbre *Table de Peutinger* (fig. 1) du nom de son propriétaire, c'est-à-dire la copie médiévale d'une véritable carte des principaux itinéraires routiers de l'Empire romain. On vit ensuite un certain Nicolas Bergier publier à son tour en 1622 l'*Histoire des grands chemins de l'empire romain*¹, ouvrage dans lequel il est notamment fait état des premières fouilles réalisées sur les voies de la région de Reims. Un peu plus tard, ces mêmes chemins étaient devenus un but pour les pérégrinations du savant Dubuisson-Aubenay qui consigna en Bretagne les premières voies romaines à l'occasion d'un voyage datant de 1636².

Plus près de nous dans le temps, à partir du milieu du XIX^e siècle pour être précis, entre la Monarchie de Juillet et la fin du Second Empire, les travaux de ces pionniers trouvèrent un écho enthousiaste auprès des érudits locaux ou régionaux. L'ouest de la France n'échappa pas à cet engouement. En effet, année après année, les procès-verbaux des multiples sociétés d'histoire et d'archéologie, en mentionnant les découvertes de voies dites « romaines » montrent comment les érudits locaux se sont ingéniés à retrouver un passé romain à nos routes et chemins.

Même si, à cette époque, les observations de terrain étaient facilitées par un bien meilleur état de préservation des vestiges archéologiques, non encore totalement arasés par les travaux connexes des remembrements des années 1960 et 1970, celles-ci n'étaient guère relayées par des opérations de fouille, même minimales, pourtant les seules, selon nous, en mesure d'identifier la nature et d'apporter une datation à

¹ BERGIER, Nicolas, *Histoire des grands chemins de l'Empire romain*, 2 vol., Paris, chez C. Morel 1622.

² CROIX, Alain (coord.), *La Bretagne, d'après l'Itinéraire de monsieur Dubuisson-Aubenay*, Rennes, Presses universitaires de Rennes/Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2006, 1118 pages.

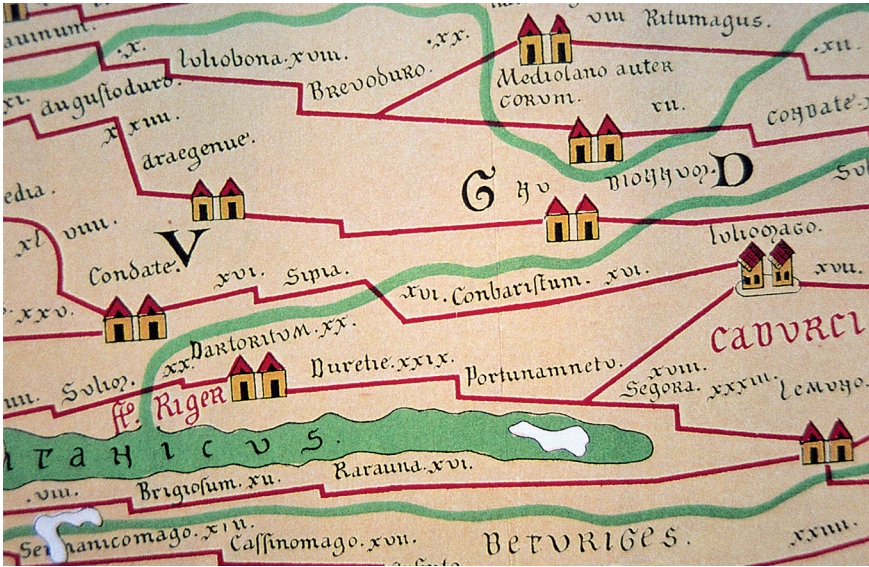


Figure 1 – Extrait de la *Table de Peutinger* figurant quelques-unes des voies antiques majeures qui sillonnaient la péninsule armoricaine

On reconnaît notamment un itinéraire reliant *Condate* (Rennes) à *Juliomagus* (Angers) via *Sipia* (Visseiche) et *Combaristum* (Châtellais, Maine-et-Loire), puis un autre entre *Darioritum* (Vannes) et *Juliomagus*, via *Duriat* (Rieux), *Portunamneto* (Nantes) et *Segora* (Le Fief-Sauvin, Maine-et-Loire) (Desjardins, Ernest, 1876 – *Géographie historique et administrative de la Gaule romaine*, 4 vol., Paris, Hachette, 1876-1893, t. IV, *Les sources de la topographie comparée* (cl. G. Leroux).

l'objet décrit. Souvent les postulats d'investigation reposaient sur de plus ou moins bonnes intuitions et inexorablement les recherches achoppaient sur l'écueil de la chronologie.

Depuis ses débuts en France dans les années 1960, l'archéologie aérienne était surtout considérée comme pourvoyeuse de nombreux sites archéologiques et accessoirement de beaux clichés. La possibilité d'embrasser des immensités paysagères, offerte par l'avion, a toutefois permis à l'archéologue de dépasser ce stade primaire de l'inventaire et d'envisager de nouvelles perspectives de recherche ou de répondre à des questions anciennes. L'étude des voies anciennes entre parfaitement dans ce cadre.

Nous ne traiterons ici que des seules voies gallo-romaines majeures, relativement faciles à identifier, c'est ce que nous allons montrer. Il est évident que le sujet est un peu réducteur dans la mesure où ce réseau a pu directement succéder à des voies gauloises ou simplement aussi côtoyer des réseaux plus anciens.



Figure 2 – Carte des principales voies gallo-romaines de l’Armorique sur laquelle ont été signalés quelques-uns des points de découvertes les concernant

Ces dernières trouvent leur origine dans des opérations de fouille et des prospections aériennes. La voie Rennes-Angers s’illustre en bénéficiant des deux modes d’étude (plan, G. Leroux ; DAO, A. Desfonds).

Forts de notre connaissance de la morphologie des grands axes gallo-romains, acquise sur plusieurs opérations de terrain importantes qui ont permis l’auscultation et la dissection des grandes routes antiques, nous sommes désormais en mesure de reconnaître les grands parcours antiques avec quelques certitudes ; c’est ce qui nous différencie essentiellement des érudits pionniers dont les intuitions n’avaient pas toujours empêché les erreurs et les errements (fig. 2). Aussi, après avoir rappelé les principaux enseignements des fouilles de Visseiche, Rannée/Drouges (Ille-et-Vilaine) et Allaire (Morbihan), nous proposons de passer en revue quelques découvertes aériennes inédites, réalisées sur l’ensemble de l’Armorique et sur des axes routiers différents. Toutes viennent enrichir un corpus des modes de leur construction ou de leur révélation.

Les enseignements de l'archéologie de terrain

L'exemple de la voie antique Rennes-Angers

Comme bon nombre d'autres itinéraires anciens, la voie antique reliant les deux capitales de cités Rennes (*Condate*) et Angers (*Juliomagus*) avait fait l'objet de recherches érudites qui ont eu pour point d'orgue une exploration à cheval de la part d'Alfred Ramé en 1865³ sur la totalité de son parcours. Les synthèses ultérieures de Toulmouche⁴ et Banéat⁵ se sont par ailleurs contentées de reprendre les grandes lignes de leur prédécesseur, sans compléter d'aucune façon la documentation. Malheureusement, hormis quelques croquis de profils de bombements de la voie et autres descriptions sommaires de niveaux empierrés aperçus à l'occasion de travaux divers, la documentation graphique fait totalement défaut, notamment la mise en plan et le positionnement sur le cadastre d'alors.

Depuis ces dates, l'étude de la voie était restée au point mort. De plus, comme nous venons de l'évoquer, le monument routier allait souffrir, de manière inexorable et avec perte d'information, des travaux d'aménagement ruraux de la fin du xx^e siècle. Il faut attendre 1995 et l'opportunité d'une fouille archéologique préventive sur un point important de son parcours, celui du franchissement de la Seiche à Visseiche (Ille-et-Vilaine), pour que l'étude de la voie elle-même soit relancée. La fouille qui, en effet, allait révéler la rampe d'accès à un pont, charpentée en caissons, raviva à bon escient l'existence d'une liaison routière majeure entre le cœur de l'Armorique et le domaine ligérien de la Gaule, en même temps qu'elle apporta de précieuses données chronologiques qui faisaient totalement défaut jusqu'alors.

Les campagnes aériennes suivantes apportèrent déjà quelques nouveaux points d'appui à la détermination du tracé de la voie. À partir de 1999, une recherche programmée, épaulée par les services régionaux de l'archéologie de Bretagne et des Pays-de-la-Loire, se fixe pour objectif la réappropriation de la connaissance perdue d'un tracé chahuté de toutes parts, en même temps que l'étude de l'environnement proche de l'axe routier, à savoir notamment les habitats préexistants ou contemporains de la route, de plus l'étude de l'éventuel réseau routier secondaire, devient également prioritaire⁶.

³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 9 J 30.

⁴ TOULMOUCHE, A., *Histoire archéologique de l'époque gallo-romaine de la ville de Rennes comprenant les voies qui partaient de cette cité et celle de leur parcours*, Rennes, Impr. d'A. Jausions, 1846.

⁵ BANÉAT, Paul, « Étude sur les voies romaines du département d'Ille-et-Vilaine », *Bulletin et mémoires de la Société archéologique d'Ille-et-Vilaine*, Rennes, t. 27, 1927, p. 3-83.

⁶ LEROUX, Gilles, *Rapport de prospection thématique (programme n° 27) : étude sur la voie antique Rennes-Angers*, 4 vol., Rennes-Nantes, Services régionaux de l'archéologie de Bretagne et des Pays-de-la-Loire, 1999.

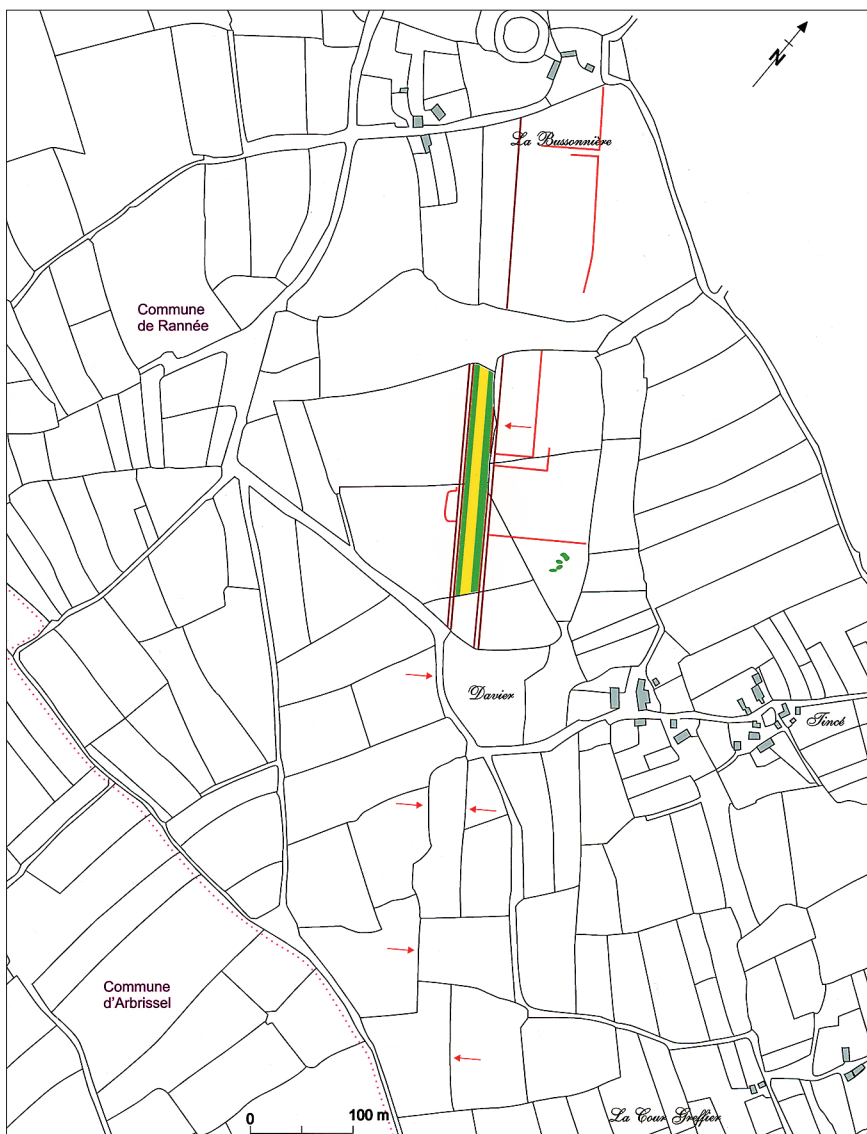


Figure 3 – Rannée (Ille-et-Vilaine), Davier (lieu-dit), report sur le cadastre napoléonien des traces de la voie Rennes-Angers reconnues en prospection aérienne

Sa vision est intégrale avec la détermination des fossés de limite d'emprise dédoublés (traits de couleur brune), des accotements excavés (bandes de couleur verte) et de la bande de roulement (bande de couleur jaune). Vers le bas de la feuille, l'emprise initiale de la voie est fossilisée par des limites parcellaires (flèches rouges) (plan et DAO, G. Leroux).

Si l'éventail classique des techniques d'identification des tracés routiers anciens est mis en œuvre, à savoir la prospection pédestre ou l'examen de la cartographie, seule la prospection aérienne, réalisée en toutes saisons et sur tous les supports végétaux possibles ou sur les sols nus des labours, est finalement en mesure d'apporter les éléments les plus pertinents, et ce tout au long de la centaine de kilomètres qui sépare les deux capitales de cités.

Il est d'ailleurs paradoxal de noter que les enseignements embrassant la voie dans sa globalité et dans ses moindres détails sont obtenus dans le domaine agricole, là où l'emprise a été remise en cultures, c'est-à-dire des surfaces qui font office de révélateurs. Assez fréquemment donc, la voie est vue dans son intégralité physique qui comprend une bande de roulement, des bas-côtés et des fossés extérieurs marquant les limites d'emprise foncière de l'ouvrage.

La morphologie de la voie

À l'orée de 2012, on peut considérer que la cartographie du tracé est définitive, à l'exception peut-être encore des zones urbanisées à l'entrée de Rennes et Angers. Lorsque celui-ci n'est pas fossilisé par un chemin ou une route moderne, comme peut le faire la route départementale 463 sur 10 kilomètres entre Moulins et Visseiche notamment, les sections de l'ouvrage antique s'offrent à l'observation aérienne. Au stade actuel de la recherche, nous avons répertorié près de quarante points de découverte, de longueur très variable et de qualité diverse. Certains tronçons atteignent 1 200 mètres, d'autres simplement 100 mètres. Mais c'est bien l'addition des plus menus détails qui donne tout son crédit à la recherche. Pour l'heure, nous sommes en mesure de comptabiliser une douzaine de kilomètres de sections de voie en cumulé, soit 15 % de la totalité du parcours. Il en ressort une unité de construction tout au long du parcours avec une largeur d'emprise constante de 25 mètres (fig. 3). C'est d'ailleurs la marque des axes majeurs qui desservaient la Gaule romaine. En règle générale, la route se décline en sections plus ou moins longues de lignes droites. Les courbes, même légères, sont fort rares. En revanche, les sections marquées par la ligne brisée se retrouvent plus souvent. Systématiquement, ces changements de direction sont destinés à éviter certains talwegs ou à réajuster le tracé à la direction générale de la route.

Les modes de franchissement des cours d'eau

Nos recherches nous ont également amené à appréhender les modes de franchissement des cours d'eau, même les plus modestes. Il semble évident que ces vecteurs de la romanisation que représentent les voies majeures se devaient de rester ouvertes en permanence, même en période hivernale, afin d'assurer le passage notamment du *Cursus Publicus* (courrier impérial) ou du ravitaillement de l'annone en direction de la ville de Rome.

La première information revient donc à la fouille de Visseiche qui a révélé en 1995 un véritable ouvrage d'art faisant l'objet de multiples réflexions entre la fin de l'Âge du fer et les débuts de la présence romaine en Gaule⁷ (photos 1, 2 et 3).



Photo 1 – Visseiche (Ille-et-Vilaine), La Basse-Chaussée

Les têtes de pieux en chêne soulignent le plan de la structure charpentée en caissons qui soutenaient la chaussée de la voie entre Rennes et Angers avant son franchissement de la Seiche. Noter la similitude d'orientation de l'ouvrage avec l'actuelle route départementale 463 qui fossilise le tracé antique sur 10 kilomètres en direction de Rennes (chantier Afan) (cliché G. Leroux, 1995).



Photo 2 – Visseiche (Ille-et-Vilaine), La Basse-Chaussée, détail d'un des pieux de chêne qui constituait l'ossature de la chaussée

Sa pointe a été taillée en pans multiples (cl. G. Leroux).

Un même constat peut être fait à propos du franchissement de la petite rivière Ardenne, distant de 5 kilomètres à vol d'oiseau de celui de Visseiche. Les premières explorations archéologiques de 2000 et 2001 y ont successivement permis de reconnaître une rampe d'accès à un pont dont l'ossature associait pieux latéraux retenant des poutres longitudinales, et les phases multiples d'un pont en bois

⁷ LEROUX, Gilles, « Le franchissement de la Seiche par la voie antique Rennes (*Condate*)-Angers (*Juliomagus*). Fouille, datation et typologie du pont-long de la Basse-Chaussée à Visseiche (Ille-et-Vilaine) », *Revue archéologique de l'Ouest*, 19, 2002, p. 129-170.



Photo 3 – Visseiche (Ille-et-Vilaine), La Basse-Chaussée, écorché de la structure interne de la chaussée

Du premier au dernier plan, on observe successivement la trace sombre du négatif d'une poutre transversale bloquée dans une chape argileuse, la fondation empierrée qui recouvre le poutrage et supporte les couches de forme suivantes (cl. G. Leroux).

(photos 4 et 5). Si la datation de la construction de cette levée par la dendrochronologie (fin 1^{er} siècle avant J.-C./début 1^{er} siècle après J.-C.) montre une certaine contemporanéité avec celle de Visseiche, les points communs de leur architecture ne s'arrêtent pas à cela, puisqu'en effet le matériau (le bois de chêne) et la construction des digues sont identiques. Nous reconnaissons même une certaine standardisation des techniques de taille, de pose et d'assemblage des pièces de bois.

Tout cela montre qu'il y a eu une et probablement plusieurs commandes de construction ou de réparation pour les points importants de cet itinéraire majeur et sans doute quels qu'aient été les pouvoirs de décision, celui d'entités gauloises multiples ou celui centralisé pendant la période antique. De cette manière, nous pouvons être certains que ces voies sont les vecteurs des pouvoirs politiques régionaux et les témoins indirects de relations commerciales régulières entre des cités ou des régions voisines. Cette voie, avec les prolongements géographiques que nous lui connaissons, vers la côte nord de l'Armorique et vers le cœur du bassin de la Loire, est donc devenue un instrument majeur de la mainmise du pouvoir romain sur la partie occidentale de la Gaule, à l'image de ce qui fut mis en place instantanément à l'échelle de l'Empire.



Photo 4 – Rannée/Drouges (Ille-et-Vilaine), La Chaussée.

Détail de l'assemblage latéral de la structure charpentée de la levée associant un pieu enfoncé dans les graves du lit de la rivière et des poutres longitudinales dédoublées (cl. G. Leroux).



Photo 5 – Rannée/Drouges (Ille-et-Vilaine).

Le dégagement de la rive gauche de l'ancien lit de la rivière Ardenne a permis la mise au jour d'un ouvrage spécifique de franchissement. La densité et les morphologies multiples des pieux indiquent plusieurs états de construction et de réfection d'un pont (cl. G. Leroux).

Les enseignements de l'étude de la voie Angers-Vannes

Parmi les apports à la connaissance du mode de construction d'une voie majeure, ceux obtenus à partir du chantier de fouilles réalisées à Allaire (Morbihan) en 2005⁸ sur l'itinéraire Angers-Vannes apparaissent déterminants. Pourtant son tracé est connu depuis longtemps, au moins depuis la pérégrination de Dubuisson-Aubenay en 1636 qui le décrit minutieusement après son franchissement de la Vilaine à hauteur de Rieux, l'antique *Duretie*, en direction de Vannes⁹. Mais comme souvent, les données sur son mode de construction et plus encore sa chronologie faisaient totalement défaut.

Cette fouille¹⁰ nous apprend donc que la construction de cette route a été menée comme peuvent le faire les aménageurs modernes. Ainsi, après la détermination d'un tracé par les ingénieurs et les géomètres, la future emprise fait l'objet d'un essartage complet dont les résidus retrouvés sous forme de charbons de bois piégés sous la fondation empierrée et datés par la méthode du radiocarbone, indiquent une mise en place rapide après la conquête romaine de l'Armorique, certainement avant le changement d'ère. Cette emprise de la route est ensuite marquée au sol par des fossés dits de « limite d'emprise » et atteint régulièrement 23 mètres



Photo 6 – Allaire (Morbihan), Sainte-Anne, vue aérienne d'une section de la voie antique Angers-Vannes

Elle réapparaît à la faveur d'une période de sécheresse sous la forme d'une bande herbeuse desséchée à l'aplomb de la bande de roulement. Vers le haut du cliché, l'axe antique est fossilisé par des limites bocagères (cl. G. Leroux).

⁸ LEROUX, Gilles, *Bretagne, Allaire (Morbihan), Sainte-Anne. Fouille archéologique préventive sur la voie antique Nantes (Portunamneto)-Vannes (Darioritum), Rapport final d'opération*, Rennes, Institut national de recherches archéologiques préventives, 2005.

⁹ CROIX, Alain (coord.), *La Bretagne, d'après l'Itinéraire...*, op. cit., p. 780-781.

¹⁰ LEROUX, Gilles, « Contribution de l'archéologie aérienne à la connaissance du tracé de la voie antique Rennes (Condate)-Angers (Juliomagus) », dans Jean BOURGEOIS J. et Marc MEGANCK, *Aerial photography and archaeology 2003. A century of information*, Gand, Academia press, 2005, p. 327-340.



Photo 7 – Allaire (Morbihan), Sainte-Anne, écorché de la bande de roulement de la voie antique
 La fondation empierrée, déposée sur une largeur de 6,80 mètres, montre un rehaussement central qui détermine le profil convexe des couches de formes suivantes constituées d'arène granitique. En arrière-plan, le niveau de circulation possède une couleur grise due à un apport de chaux qui active l'induration du revêtement (cl. G. Leroux).



Photo 8 – Allaire (Morbihan), Sainte-Anne, profil connexe
 Le profil convexe des couches de forme de la bande de roulement est imprimé par celui de la fondation empierrée (cl. G. Leroux).

de large. Le tracé de ceux-ci peut être modifié en fonction des réajustements d'orientation de la route. Ils sont ici très vite recouverts après la pose des premières recharges de sable granitique sur les bas-côtés. Cette pratique, sans doute habituelle, explique qu'ils soient parfois indétectables d'avion sur certains axes routiers ou certains tronçons de ceux-ci. La largeur de l'emprise foncière ainsi définie est ensuite équitablement partagée entre une bande de roulement dont la base est empierrée et deux berms latérales, elles-mêmes rechargées et destinées à supporter un trafic routier au moins pendant la saison sèche (photos 6, 7 et 8).

Les deux ou trois couches de forme principales, déposées sur la fondation empierrée, sont composées d'arène granitique directement prélevée dans le sous-sol des abords immédiats de la voie. En effet, des fosses de taille réduite ne dépassant pas 3 à 5 m³ sont souvent creusées en chapelet sur les bords de l'emprise foncière de la route et correspondent à des petites carrières où sont prélevés les matériaux de première nécessité.

Depuis lors, la prospection aérienne a été en mesure à son tour de reconnaître et d'identifier sans risque d'erreur de nouvelles preuves de l'existence de ces excavations improvisées le long des voies. On reconnaît bien là aussi un souci perpétuel des aménageurs d'aller quérir les matériaux au plus près du chantier, garant d'économies et source d'un gain de temps. Ce fut le cas au cours de la campagne de prospection 2010 sur le tracé de la voie Rennes-Nantes en deux endroits de la commune du Gâvre (Loire-Atlantique) avec une double série de fosses égrenées sur 2 kilomètres de long¹¹ (photo 9). La surveillance aérienne de l'itinéraire antique Angers-Vannes à hauteur de la commune de Malansac (Morbihan), au cours de la campagne de 2011, fut à nouveau l'occasion d'enregistrer les mêmes stigmates de creusement que ceux consignés par la fouille d'Allaire. Dorénavant, ce type de vestiges, dès lors qu'il est enregistré, atteste la tenue d'un grand chantier routier pendant l'Antiquité, dans la mesure où les besoins de rehausser les niveaux de circulation par la levée sont caractéristiques de la période romaine, alors que lors de la période précédente, la nécessité d'aller chercher un sol capable de supporter un trafic dense s'est plutôt faite par le déblai et la mise à nu du sous-sol.

Nos preuves par l'image aérienne

En matière d'étude des cheminements anciens, dont l'utilisation ou la réutilisation peut se poursuivre jusqu'à nos jours et connaissant par ailleurs des degrés divers de fossilisation ou de désintégration dans les paysages modernes, il est inenvisageable d'espérer reconnaître l'un d'eux dans son intégralité.

C'est pourquoi cette quête doit passer par une succession d'identifications de sections plus ou moins longues. À notre avis, c'est par l'inscription de cette recherche dans la longue durée, avec l'accumulation de faits archéologiques déterminants, que tel ou tel itinéraire sera revisité, attesté et finalement confirmé. *A contrario*, mais c'est le propre de toute investigation, des certitudes appartenant à des recherches antérieures seront remises en cause, complétées ou définitivement écartées.

¹¹ LEROUX, Gilles, *Rapport de prospection-inventaire entre Loire et Vilaine. Archéologie aérienne dans les départements de Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Mayenne et Sarthe. Campagne 2010*, Nantes, Service régional de l'archéologie des Pays-de-la-Loire, 2010.



Photo 9 – Le Gâvre (Loire-Atlantique), Les Rôtis

Alors que la route moderne goudronnée fossilise la bande de roulement de la voie Rennes-Nantes, le chapelet de taches visibles à la surface des cultures indique la présence de fosses d'extraction de matériaux creusées sur l'extérieur de l'emprise initiale de la route antique (cl. G. Leroux).

Comme nous l'avons dit, c'est la complémentarité d'informations collectées sur plusieurs opérations de terrain qui permet ensuite de guider les archéologues aériens et d'en valider les observations. En quelques années, entre 2005 et 2011, de précieuses données sont venues compléter des parcours déjà connus ou déterminer de nouveaux itinéraires. C'est par l'exemple que notre propos est le mieux démontré. Pour autant, les conditions de révélation sont multiples et les découvertes se font au travers d'un polymorphisme de la pérennisation des voies antiques.

*Saint-Igeaux (Côtes-d'Armor), Quéhéro :
un exemple de dédoublement de cheminements antiques*

L'itinéraire antique Trémuson-Gouarec a été étudié récemment par Alain Provost¹². La voie a ici marqué profondément le paysager bocager puisqu'un chemin bien visible sur le cadastre napoléonien semblait prendre la succession de la voie. La matérialité de la voie réapparaît en aérien mais également sur *Géoportail* sous la forme de deux tracés sensiblement parallèles distants l'un de l'autre d'une trentaine de mètres. Ces deux chemins larges d'une vingtaine de mètres sont bordés de petits fossés. Sur les deux tronçons, on perçoit des secteurs plus sombres qui évoquent des zones en cavée ou des ornières. Les deux voies marquent une légère inflexion vers le sud. L'un des probables cheminements antiques recouvre partiellement un enclos protohistorique caractéristique avec son entrée orientée à l'ouest. L'orientation générale de la voie antique se retrouve dans une haie bocagère mais ponctuellement on constate un dédoublement de l'itinéraire antique pour des raisons qui nous échappent encore. La présence de l'important établissement gallo-romain de Nonéno, tout proche, pourrait expliquer ce phénomène marqué peut-être par l'abandon très localement d'un tronçon d'une voie gauloise (photo 10).

Mauron (Morbihan), Les Fossés : la pérennité des carrefours¹³

Longtemps masquée par le bocage, la voie antique Rennes-Quimper réapparaît à la faveur de la sécheresse estivale de 2010 dans plusieurs parcelles de blé à proximité du hameau des Fossés. L'itinéraire antique a ici un tracé caractéristique en lignes brisées et on reconnaît nettement les petits fossés latéraux ainsi que l'empreinte de la chaussée en partie dépierrée. Contrairement à d'autres tronçons antiques photographiés, on ne voit pas les habituelles bermes latérales qui permettent d'identifier rapidement les itinéraires antiques. Seuls ici les fossés d'emprise sont visibles.

¹² PROVOST, Alain, à paraître.

¹³ GAUTIER Maurice, *Rapport de prospection-inventaire du bassin occidental de la moyenne Vilaine*, Rennes, Service régional de l'archéologie, 2010 ; *Id.*, *Rapport de prospection-inventaire du bassin occidental de la moyenne Vilaine*, Rennes, Service régional de l'archéologie, 2011 ; *Id.*, « Les parcelles antiques du Porhoët et de la vallée de l'Yvel », dans Gérard Chouquer (dir.), *Les formes du paysage*, t. 1, *Études sur les parcelles*, Paris, Errance, 1996, p. 49-56.



Photo 10 – Saint-Igeaux (Côtes-d’Armor), Quéhéro (cl. M. Gautier).

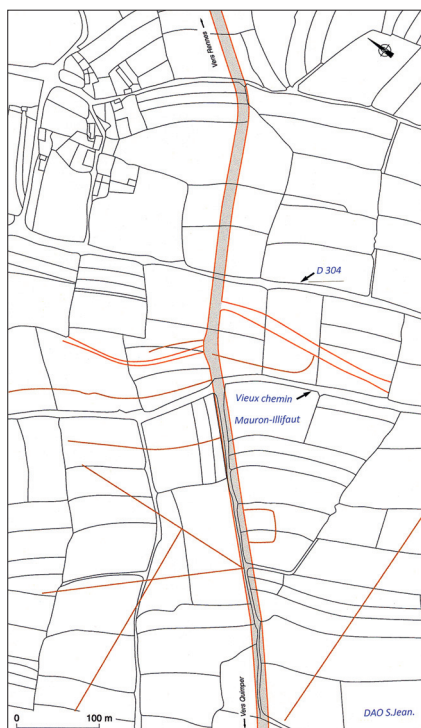


Figure 4 – Mauron (Morbihan), Les Fossés, report sur le cadastre napoléonien d'un tronçon de la voie antique Rennes-Quimper (plan, M. Gautier ; DAO, S. Jean)



Photo 11 – Mauron (Morbihan), Les Fossés (cl. M. Gautier)

Les bandes blanches correspondent aux talus de la trame bocagère arasée lors des travaux connexes de remembrement. D'autres tracés fossoyés à dominante curviligne sont visibles : ils peuvent résulter d'aménagements agraires médiévaux.

On reconnaît surtout au premier plan un possible carrefour antique avec un diverticule long de 300 mètres se dirigeant vers le sud. Un autre chemin au tracé plutôt curviligne se connecte à la voie au nord : il pourrait s'agir d'un cheminement plus ancien, peut-être gaulois...

Le vieux chemin reliant Mauron à Illifaut, bien visible sur le cadastre napoléonien, a été arasé et comblé lors du remembrement. Il réapparaît ici sous la forme d'un large ruban verdâtre. À 100 mètres, à l'est, la route départementale 304 reprend un chemin du bocage pour alors relier les bourgs d'Illifaut et de Mauron avec un tracé résolument plus rectiligne.

Au total, la photographie aérienne livre ponctuellement l'histoire d'un carrefour routier depuis l'Antiquité jusqu'à l'époque contemporaine. Dans le détail, c'est le carrefour médiéval et la route moderne qui marquent le dessin du paysage enregistré sur le cadastre napoléonien. Les linéaments présumés antiques voire protohistoriques n'ont ici que peu d'influence sur la trame et les chemins bocagers bien qu'on observe une pérennisation de la voie romaine sur plusieurs centaines de mètres à l'ouest du hameau des Fossés.

L'hypothèse d'un itinéraire gaulois réutilisé et surtout réaménagé à l'époque romaine peut ici être envisagée pour ce tronçon de la voie Rennes-Quimper. On peut considérer qu'il a pu être abandonné précocement, comme semble le montrer la très faible influence de l'itinéraire antique sur la trame bocagère (fig. 4 et photo 11).

*Plounévezel (Finistère), Champ de courses et Poullaouën (Finistère), Toul An Roudou : nouvelle voie Carhaix-Le Yaudet, « la voie d'à côté »*¹⁴

La détection aérienne à basse altitude a permis d'étudier le tracé d'une possible voie antique Carhaix-Le Yaudet différente du tracé couramment reconnu. Sur la commune de Plounévezel, son tracé se confond avec l'actuelle route départementale 54 jusqu'au niveau du Champ de courses. À cet endroit, la chaussée et les bermes latérales de la voie ont pu être observées sur près de 200 mètres de longueur. Elle emprunte un itinéraire situé à quelques mètres à l'ouest de la route actuelle. On la retrouve de façon similaire sur la commune de Poullaouën, au nord du hameau de Toul An Roudou : elle est alors bien visible sur près de 500 mètres dans un paysage de champs ouverts et elle marque une légère inflexion pour gravir la colline de la forêt de Fréau.

La photographie aérienne permet donc de proposer un nouveau tracé pour la liaison Carhaix-Le Yaudet sans démentir formellement l'ancien itinéraire qui a pu également être utilisé avec un certain décalage chronologique. La révélation de ce nouveau tracé repose plus sur l'observation de la matérialité de la voirie antique que sur sa pérennisation dans le paysage agraire au travers d'une haie bocagère ou d'un vieux chemin. C'est là un acquis méthodologique intéressant pour la recherche de futurs itinéraires antiques (photos 12 et 13).

Saint-Aignan-sur-Roë (Mayenne), Malgré-Tout : une correction de tracé

Jusqu'à nos survols de la campagne de prospection de l'année 2000, il était admis de calquer le parcours de la voie antique Rennes-Angers sur le chemin qui détermine encore la limite communale entre Saint-Aignan-sur-Roë, d'une part, et La Selle-

¹⁴ GAUTIER, Maurice, *Rapport de prospection-inventaire du bassin occidental de la moyenne Vilaine*, Rennes, Service régional de l'archéologie, 2005 ; *Id.*, *Rapport de prospection-inventaire du bassin occidental de la moyenne Vilaine...*, 2010, *op. cit.*



Photo 12 – Plounévezel (Finistère), Champ de courses (cl. M. Gautier)



Photo 13 – Poullaouën (Finistère), Toul An Roudou (cl. M. Gautier)

Craonnaise puis Saint-Michel-de-la-Roë, d'autre part. Toutefois, celui-ci affecte une large courbe qui restait fortement suspecte dans la mesure où, dans son ensemble, l'itinéraire antique se développait sous la forme de longues lignes droites ou de lignes brisées. L'apport de l'archéologie aérienne s'avère ici primordial dans la détermination exacte du tracé de l'itinéraire antique. Notre méthode d'investigation met donc en évidence, à la surface des cultures, deux bandes parallèles qui correspondent à l'empreinte excavée des bas-côtés compris dans le fuseau originel de 25 mètres de large. Reconnues sur une longueur de 600 mètres environ, elles se positionnent nettement à l'écart du chemin courbe. Si vers l'ouest (haut du cliché), leur prolongement reste invisible d'avion à cause de la présence d'un bois de pin masquant tout vestige, vers l'est (bas de la photographie), en revanche, la trace de ces accotements vient s'emboîter sur un chemin rectiligne qui prend le relais de la grande courbe. L'information est complétée par la désignation d'un ensemble d'enclos emboîtés qui s'organise autour d'une structure centrale de plan rectangulaire. S'il est clair que cet ensemble fossoyé est antérieur au creusement du chemin courbe, rien n'indique pourtant que ce probable habitat ait pu avoir un lien avec la route antique. Seul leur rapprochement spatial pourrait le faire penser (photo 14 et fig. 5).



Photo 14 – Clichés aériens pris à l’occasion d’un survol de 2011

Ils permettent de comprendre l’erreur qui consistait à considérer le chemin courbe moderne comme une section de la voie antique, alors que son tracé est beaucoup plus rectiligne et s’en trouve éloigné de 250 mètres vers le sud (côté gauche de la photographie) (cl. G. Leroux)

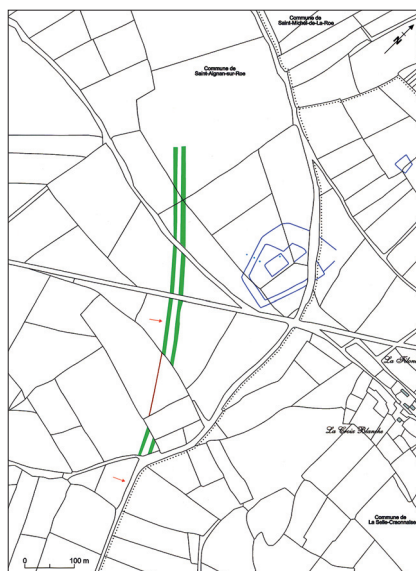


Figure 5 – Saint-Aignan-sur-Roë (Mayenne), Malgré-Tout

Exemple d’une correction par l’archéologie aérienne du tracé de la voie antique Rennes-Angers dont l’hypothèse ancienne de fossilisation par un chemin curviligne moderne constituait une anomalie. Seuls les accotements parallèles sont révélés (plan et Dao, G. Leroux).

Les quelques exemples ou cas de figure que nous avons présentés ici ont montré la complémentarité de la photographie aérienne et des fouilles archéologiques à la reconnaissance des tracés des grands itinéraires routiers. Notre sujet nous a cependant contraints à traiter de la phase gallo-romaine de leur mise en place ou de leur utilisation, mais nous aurions pu tout aussi bien décliner des schémas identiques et d’égale valeur pour la période antérieure de l’Âge du fer. Les informations concernant les réseaux secondaires sont également nombreuses mais souvent plus difficile à remettre dans des perspectives historiques.

Gilles LEROUX
archéologue aérien, INRAP
Maurice GAUTIER
archéologue aérien

RÉSUMÉ

Après plus d'un siècle de littérature érudite consacré aux voies romaines et plus généralement aux itinéraires anciens, on pouvait croire le sujet épuisé. Or, il n'en est rien ! On doit, en effet, un renouveau de la recherche à un recours systématique à des méthodes d'approche telles que la cartographie et surtout la détection aérienne.

En effet, si les érudits des siècles derniers ont souvent fait preuve d'intuitions en misant notamment sur l'existence probable de liaisons terrestres anciennes entre les principaux centres habités, leur travail s'est longtemps limité à des observations de terrain, sans un transfert cartographique salutaire. De plus, les profondes mutations des paysages qui ont eu lieu depuis ont rendu caduque une part importante de leurs constatations.

L'apport de l'archéologie aérienne s'avère désormais essentiel, puisqu'elle permet d'embrasser le parcours des chemins sur de longues distances et de s'assurer au fur et à mesure des modes de construction de la voirie. Celui de la voie antique Rennes-Angers, dont l'étude a été relancée par une opération d'archéologie préventive en 1995, est aujourd'hui emblématique.

Depuis la fin des années 1980, le travail des archéologues aériens a notamment consisté en la reconstitution des réseaux étoilés partant des capitales de cités antiques, notamment Carhaix, Rennes ou Le Mans et à mettre en évidence de grandes voies qui traversent la péninsule armoricaine comme Angers-Carhaix ou Angers-Vannes.