

31 mai, 1<sup>er</sup> et 2 juin 2022, Rennes 2 (campus Villejean)

# Chemins, mobilités et circulations en Bretagne de l'âge du Bronze à nos jours. Lecture diachronique et pluridisciplinaire

## Organisation :

Magali WATTEAUX (Rennes 2, Tempora/URM 7041 ArScAn), Fabien COLLEONI  
(Rennes 2, LAHM/UMR 6566 CReAAH), Gilles LEROUX (Inrap, UMR 6566 CReAAH)

## LIVRET DES RÉSUMÉS



UNIVERSITÉ  
RENNES 2

LAHM

TEMPORA

LES CHAMPS LIBRES

LES CHAMPS LIBRES

LES CHAMPS LIBRES

# RÉSUMÉS DES COMMUNICATIONS ET POSTERS

**MARDI 31 MAI**

## **Session 1 : Cartographie et histoire des réseaux routiers bretons à travers le temps**

- **Philippe GUIGON** (archéologue bénévole) et **Gilles LEROUX** (Inrap)

### ***L'étude des vieilles routes de Bretagne... une histoire ancienne***

La lecture attentive de certaines sources diplomatiques médiévales permet de s'assurer de la résilience de certains itinéraires antiques, ceux-ci faisant alors office de points de repères topographiques. Les textes hagiographiques mentionnent également de manière épisodique routes et chemins anciens.

Il faut attendre l'époque moderne pour qu'en Bretagne cette étude ne devienne réellement active, en bénéficiant du concours des précurseurs François-Nicolas Baudot, dit Dubuisson-Aubenay, et Christophe-Paul de Robien, qui identifient des routes romaines grâce à leurs profils ou à leurs recharges caillouteuses.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, nombre d'antiquaires déjà réunis dans les sociétés savantes locales, en faisant de la chasse aux voies dites « romaines » leur apanage, avaient amorcé l'entreprise de reconnaissance des voies antiques encouragée officiellement, à partir de 1858, par la Commission de la topographie des Gaules. Parmi les amateurs bretons qui s'associent à cette entreprise ambitieuse, on retiendra Alfred Ramé qui entreprit en 1863 de suivre le tracé de la voie Rennes-Angers ou Joachim Gaultier du Mottay qui publia en 1867 une carte pionnière des routes romaines du département des Côtes-du-Nord.

Une place à part doit être faite à l'archéologue blinois Louis-Jacques Bizeul qui fit de son mode de recherche des voies romaines de Bretagne privilégiant l'enquête sur le terrain une profession de foi. En parcourant inlassablement landes et chemins, il lègue une somme considérable de connaissances sur les itinéraires anciens de Bretagne.

Les cohortes d'archéologues modernes qui ont pris le relais depuis ont progressivement associé à la reconnaissance physique de la route, tant sur le terrain que depuis les airs, les relevés cartographiques ou stratigraphiques et les fouilles de grande ampleur qui avaient tant fait défaut jusque-là.

### ● **PROTOHISTOIRE**

- **Gilles LEROUX** (Inrap)

### ***Considérations sur la mise en place de certains itinéraires routiers majeurs en Bretagne durant la Protohistoire à la lumière des recherches récentes***

Le développement de l'archéologie préventive depuis les dernières décennies a également profité à la connaissance des réseaux routiers anciens. Ses résultats les plus tangibles concernent logiquement les itinéraires de longs parcours desservant certaines agglomérations protohistoriques ou antiques et des pôles économiques relativement éloignés. Il en résulte que

nombre d'idées reçues ayant notamment trait à la chronologie de ces routes anciennes de Bretagne peuvent être reconsidérées voire abandonnées.

En s'appuyant, en effet, sur de nombreuses observations de terrain et des séries de datation, une première synthèse met en évidence trois constantes qui prouvent l'ancienneté et la stabilité du réseau principal. L'on apprend de cette manière qu'une forte majorité des grands itinéraires régionaux a été mise en place dès la Protohistoire et sans doute même au cours de l'âge du Bronze. On constate également, de manière presque mécanique, que les temps d'utilisation de ces chemins sont à considérer sur la très longue durée. La fixité spatiale est la règle qui s'applique à tous les tracés routiers et ce phénomène se traduit par la superposition parfaite de leurs états d'aménagement successifs.

➤ **Stéphane BLANCHET** (Inrap)

***Polythétisme des itinéraires et points de passage à l'âge du Bronze : état de la question en Bretagne***

Depuis longtemps, il est établi que l'âge du Bronze est un monde interconnecté, en particulier autour de la circulation du métal, des objets de prestige mais aussi des personnes et des idées. Les transports maritimes jouent manifestement un rôle important dans ces échanges.

Le récent renouvellement des données, principalement issues des opérations d'archéologie préventives et des approches extensives, permet aujourd'hui aux chercheurs travaillant sur l'âge du Bronze de mieux appréhender – en plus des formes de l'habitat, des systèmes agraires et, plus largement, de l'occupation du sol – la question des chemins et des axes de circulation de l'intérieur de la péninsule. À travers plusieurs exemples, issus de travaux réalisés ces dernières années dans la région, nous verrons comment sont reconnus ces chemins et itinéraires protohistoriques et quelle forme ils prennent.

• **ANTIQUITÉ**

➤ **Fabien COLLEONI** (université Rennes 2) et **Gilles LEROUX** (Inrap)

***Quelques exemples de grandes routes romaines en Armorique : techniques de construction et mise en comparaison à l'échelle de l'Occident romain***

Un temps considérée comme un secteur de confins, légèrement aux marges de l'intégration des territoires provinciaux par Rome, l'Armorique, au gré de la progression très dynamique de l'archéologie régionale ces dernières décennies, montre, bien au contraire, une région nettement « romanisée ». Le dense réseau routier d'époque romaine, esquissé, comme ailleurs, en pointillés par les chercheurs, souvent enraciné dans un lointain passé protohistorique, et qui, par ailleurs, demande à être encore hiérarchisé pour mieux en apprécier les vocations et les dynamiques diversifiées, n'en révèle pas moins quelques grandes et larges chaussées conformes, en termes de techniques de construction, aux prescriptions des ingénieurs romains en la matière. La présente communication entend examiner des études de cas régionales révélatrices, issues des fouilles de tronçons de routes, afin de les comparer à celles qui ont étudié la structure de grandes voies romaines dans d'autres secteurs de l'Occident romain. Cette analyse comparative permettra de témoigner de la place stratégique de la Bretagne dans le réseau viaire à vocation administrative instauré par l'empire romain et ce, peu de temps après les travaux engagés par Agrippa pour structurer les territoires gaulois par l'aménagement de grandes rocares de communication, étape fondatrice d'une organisation des territoires gaulois voulue par Auguste.

➤ **Pierre POILPRÉ** (Inrap)

***Les bornes routières romaines en Lyonnaise occidentale : épigraphie et implantation***

Réalisé dans le cadre d'un master d'archéologie, un inventaire de l'ensemble des bornes routières romaines signalées en Lyonnaise occidentale (Bretagne et cités frontalières) a permis de recenser 97 entités. Un examen approfondi de chacune d'entre elles a amené à en écarter un certain nombre (dont de nombreuses stèles hautes gauloises) et à retenir *in fine* un corpus de 50 bornes certaines, la plupart épigraphes. Pour chacune de ces bornes, la lecture souvent ancienne de l'inscription a été révisée et de nouvelles datations ont ainsi pu être proposées. La relation de chacune avec le réseau viaire a également été examinée afin d'identifier la voie qu'elle jalonnait et l'emplacement qu'elle devait marquer. L'analyse de ce corpus a permis ensuite de révéler certaines caractéristiques du réseau de la région. D'un point de vue chronologique, on note par exemple que les confins les plus éloignés de Rome (la pointe finistérienne) apparaissent dotés d'un tel équipement dès la première moitié du 1<sup>er</sup> siècle, et une campagne sous Marc Aurèle, inédite en Gaule, a pu être identifiée. Par ailleurs, les axes ayant été bornés se révèlent assez peu nombreux et dessinent un réseau cohérent à l'échelle de la région, qui s'apparente beaucoup à celui que les sources écrites antiques permettent de dresser. Ils paraissent de fait appartenir à un réseau privilégié, du moins aux yeux de l'autorité qui a fait ériger ces bornes routières.

➤ **Jean-Yves EVEILLARD** (UBO)

***Il y a 2000 ans, déjà un « plan routier » en Armorique occidentale : organisation du réseau viaire autour de Vorgium/Carhaix et de Vorganium/Kerilien***

Si on parle encore aujourd'hui du « plan routier breton », promis par le Général De Gaulle en 1969, il y a 2000 ans, ce qu'on pourrait appeler « un plan viaire » a été mis en place par Rome en Armorique, quelques années après la conquête. En examinant une carte du réseau antique, il apparaît clairement que le choix de la situation de *Vorgium/Carhaix* au centre du territoire et la trame routière qui s'est tissée à partir de la nouvelle ville, n'ont pas été le résultat du hasard mais d'un projet mûrement pensé. Plusieurs données chronologiques d'une grande précision (la fondation de *Vorgium* sous le règne d'Auguste au début de notre ère, les bornes milliaires de Kerscao en Kernilis et de Sainte-Catherine en Mespaul sous l'empereur Claude (41-54), nous permettront de montrer à quel rythme et avec quelles intentions ce réseau viaire s'est développé en Armorique occidentale.

➤ **Dominique POUILLE** (Inrap)

***La trame urbaine de Condate (Rennes) et son articulation avec le réseau viaire armoricain***

La manière dont le chef-lieu d'une cité était relié au territoire qu'il administrait est souvent source d'interrogations. *Condate* n'échappe évidemment pas à la règle et, depuis longtemps, des érudits se sont intéressés à la question. Alors que les tracés des rues de celle-ci n'étaient mêmes pas encore connus, certains auteurs, dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, en étudiant la périphérie de la ville, affirmaient déjà avoir localisé l'aboutissement des voies qui y menaient. Toutefois ces propositions sont souvent assez peu étayées. Aujourd'hui, l'archéologie préventive a permis de reconnaître une bonne partie de la trame urbaine. Cependant, le champ d'investigations s'est presque toujours cantonné à la zone urbanisée à l'époque antique. Sa proche périphérie, totalement construite aujourd'hui, n'a quasiment jamais fait l'objet de fouilles et n'est malheureusement plus accessible. Ainsi, il n'est guère aisé d'étudier l'articulation entre les voies et la ville. Quelques indices, surtout fournis par les fouilles des quartiers antiques limitrophes, permettent toutefois d'éclairer le sujet.

- **DU MOYEN ÂGE AU XIX<sup>E</sup> SIÈCLE**

- **Julien BACHELIER (UBO) et Daniel PICHOT (université Rennes 2)**

***Réseaux de chemins et réorganisation des villages en Bretagne (VII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècle)***

La réorganisation de l'habitat autour de pôles villageois favorisée par la présence de châteaux et plus généralement d'un centre religieux lié à l'organisation de la paroisse détermine une réorganisation du système viarie auquel les historiens penchés sur leurs chartes n'ont pas toujours prêté assez d'attention.

Trois axes de réflexion ont été retenus. Le premier doit être consacré aux sources. Les mentions textuelles existent mais ne sont pas si nombreuses et surtout demeurent assez vagues. Les mots qui désignent les chemins : *iter, via, semita...* demandent à être précisés et sans doute hiérarchisés et les réalités désignées demandent à être définies au mieux. Il faut ajouter plans et cadastres, photos aériennes mais leur apport, évident, soulève un problème de chronologie. Un deuxième axe porte sur l'intégration dans le réseau antérieur. Si des centres villageois se développent sur d'anciens itinéraires et carrefours, souvent ils produisent des déplacements et des rectifications notables. Il faut aussi noter la relation des chemins anciens avec les limites de paroisses. Le fait peut être ancien mais pas obligatoirement, enfin certains chemins sont de véritables créations médiévales répondant à des besoins nouveaux de liaison.

Le dernier axe peut alors être consacré à l'étude du réseau interne au village qui se construit ou adapte des réalités anciennes à des exigences nouvelles. Le centre villageois se présente souvent, mais pas toujours comme un carrefour, de formes diverses, carré, étoile, il est à la convergence des chemins et routes qui manifestent sa centralité. Si sa force est suffisante, il commande un réseau qui irrigue tout le terroir en reliant d'abord ce centre aux hameaux et lieux d'importance, prieurés, abbayes, châteaux et aux équipements collectifs, moulins, granges. Enfin, tout un éventail de chemins plus ou moins développé dessert les champs et landes, élément indispensable dans une région d'habitat dispersé. Sans doute faut-il se poser la question de leur praticabilité mais il faut éviter d'invoquer les problèmes des chemins creux dans un paysage où le bocage n'est encore qu'en gestation. L'étude sera effectuée en tentant d'exploiter au mieux les mentions textuelles en les croisant avec les documents cartographiques en s'appuyant sur un certain nombre d'exemples parlants.

- **Thomas LEVEZIEL (université Rennes 2)**

***Héritages antiques et créations médiévales : à propos de deux itinéraires régionaux entre Bretagne et Normandie***

L'analyse archéogéographique de la commune de Trans-la-Forêt (Ille-et-Vilaine), conduite en Master en 2020-2021, a permis, entre autres, de mieux comprendre l'organisation et l'évolution des routes et chemins traversant et desservant cet espace. À l'échelle locale, le bourg apparaît central, polarisant nombre de tracés viaries. En effet, en recoupant les nombreuses mentions de chemins dans les sources administratives des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles et la documentation planimétrique du XIX<sup>e</sup> siècle, l'expression « tous les chemins mènent à Rome » prend tout son sens. L'analyse de ces réseaux routiers dans la longue durée amène cependant à repérer des tronçons qui empruntent à des tracés viaries hérités, donc plus anciens que le bourg de Trans-la-Forêt (dont les origines antiques semblent peu probables). Cela impose par ailleurs de changer d'échelle en ouvrant la fenêtre d'observation sur un espace géographique plus large, caractérisé par l'existence d'une zone frontalière entre Bretagne et Normandie. Deux grands itinéraires se distinguent alors, d'envergure supra-communale, qui ont été analysés : (i) entre Dol-de-Bretagne et Antrain d'une part ; (ii) entre Pontorson et Bazouges-la-Pérouse d'autre part.

➤ **Nicolas VERDIER** (EHESS-CNRS)

### ***La poste aux chevaux et la poste aux lettres en Bretagne aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles***

Durant l'ancien régime, deux institutions postales coexistent, l'une est la poste aux chevaux et s'attache au transport rapide des personnes, l'autre est la poste aux lettres et a pour mission de transporter, elle aussi rapidement, les plis. Pendant longtemps, la séparation institutionnelle de ces deux entités n'a pas été prise en compte dans les travaux des historiens, qui ce faisant agrégeaient les deux missions et confondaient les deux activités. À cela au moins deux explications. La première réside dans la proximité des noms : nous avons là deux postes qui ne sont pas toujours distinguées clairement dans les sources, peut-être du fait de l'évidence de leurs différences. La deuxième est liée au fait que, longtemps, la poste aux lettres utilise régulièrement les services de la poste aux chevaux. Dans ce cadre, la période révolutionnaire puis l'arrivée du chemin de fer semblaient à elles seules expliquer les réorganisations de la période contemporaine. Reprendre le dossier en opérant la distinction entre les deux institutions permet cependant de replacer de façon plus riche la question du rapport à la route pour ces deux postes. Cela permet également de bien marquer le moment où la question se déplace de la grande à la petite route pour qui souhaite proposer un système de transport national. De façon à développer ces questions, nous nous appuyerons dans cette présentation sur la région bretonne entre 1700 et 1850.

**MERCREDI 1<sup>ER</sup> JUIN**

## **Session 2 : Mobilités et échanges sur les réseaux routiers bretons**

### ● **TRANSPORTER ET ÉCHANGER DENRÉES ET PRODUCTIONS**

➤ **Stéphane BLANCHET** (Inrap) et **Gilles LEROUX** (Inrap)

#### ***Les débouchés maritimes des voies terrestres d'Armorique. Interconnexions des modes de transport entre la Protohistoire et l'Antiquité. Quelques cas de figure.***

Dans la mesure où la Bretagne présente une configuration géographique particulière, la question de l'interface entre l'intérieur des terres et la mer devrait sans doute être intégrée à bon nombre de recherches archéologiques. Si certains travaux ont déjà abordé ces questions, notamment pour la période antique, le sujet semble pourtant avoir été sous-exploité. Pour l'âge du Bronze, par exemple, certains axes de circulation ou points de passages envisagés sur la frange côtière pourraient, en effet, impacter les dynamiques d'occupation ou encore les identités culturelles.

Toujours à l'échelle régionale, c'est peut-être l'axe Vilaine-Rance qui reflète le mieux cette notion de complémentarité des modes de transport, resserrant en fait les distances entre l'océan Atlantique et la Manche. Les données de l'archéologie indiquent en effet que, dès la Protohistoire et plus sûrement encore au cours de l'Antiquité, les dispositions géographiques spécifiques de la basse vallée de la Vilaine, à savoir une vaste zone de contact entre terre et mer, ont été mises à profit à des fins commerciales ou stratégiques. En aval de Redon, les sites possibles de franchissement du fleuve correspondent systématiquement à des points de convergence du réseau routier principal ou secondaire, en même temps qu'à de probables postes de transbordement entre les modes de transport fluvial et terrestre.

- **Jean-Claude DURAND** (Inrap) et **Richard DELAGE** (Inrap)

***Axes de diffusion d'une production potière à Bais (Ille-et-Vilaine) entre la fin du second âge du Fer et le début de l'Antiquité***

L'extension de la carrière des Vallons (société Pigeon), de granulats, sur les communes de Bais et Louvigné-de-Bais est sous surveillance archéologique depuis plus de 15 ans. Cela a permis la mise au jour d'un atelier de potiers réparti sur au moins 3 sites espacés d'environ 500 m. L'un de ces sites a livré les restes de fours à barre (les premiers de Bretagne) auxquels sont associés des productions de grands vases de stockage du I<sup>er</sup> s. av. J.-C. L'étude pétrographique a montré que ce type de récipient a connu une large diffusion dans la partie orientale du Bassin rennais. Pour Richard Delage et Nicolas Ménez qui ont fait l'étude céramique, ces vases pourraient avoir servi de contenants pour des céréales ou légumineuses, à l'image des amphores (avec l'huile ou le vin), le client n'achetant pas un vase mais le produit contenu. Un autre secteur a livré un four dont la production date du milieu du I<sup>er</sup> s. apr. Il faut enfin signaler la présence sur le premier secteur d'un dépotoir de céramique domestique de la fin du I<sup>er</sup> s. apr. J.-C. - début du II<sup>e</sup> s. apr. J.-C., sans four associé.

Les critères d'implantation d'un atelier de potier peuvent être liés à la fois à la proximité de la matière première (l'argile, le bois et l'eau), mais également à la proximité des voies d'acheminement des marchandises produites ou vendues. La prospection aérienne au-dessus de ce secteur, réalisée par Gilles Leroux durant plusieurs années, montre un axe partant de la voie Rennes/Angers, qui se dirige justement vers l'atelier. Ce tracé est également lisible sur les plans du cadastre napoléonien. Un autre accès se dessine, grâce à la prospection aérienne, passant au nord-ouest du site. Malheureusement, dans l'état actuel de la recherche, il n'est pas possible de relier directement tous ces éléments entre eux. Un projet de déviation sur la commune de Louvigné-de-Bais, envisagé prochainement, permettra peut-être d'établir ce lien.

- **Olivier BRUAND** (université Clermont-Auvergne)

***Les liens entre la côte et l'intérieur en Bretagne méridionale, VIII<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècle***

Retrouver les routes qui relient les ports, les bourgades et les pôles aristocratiques littoraux aux établissements religieux, villes et places de marchés de l'arrière-pays prend l'allure d'une gageure pour les périodes carolingienne et post carolingienne, tant les indices sont ténus et dispersés. Il est néanmoins possible d'apporter quelques lueurs sur ces échanges qui paraissent tellement évidents qu'ils n'ont guère intéressé les auteurs des sources écrites, fort peu disert sur ce qui leur semblait une banalité quotidienne. Quelques pistes fructueuses se révèlent pour la production et les échanges de sel, mais aussi pour le contrôle seigneurial de points stratégiques en compilant les chroniques, les diplômes, les cartulaires, les récits hagiographiques mais aussi les traces archéologiques et la géographie monétaire dans un espace qui s'étend du sud de la Loire jusqu'aux marges actuelles du Finistère. On peut ainsi avoir l'espoir d'atteindre, non pas une géographie routière complète, mais un panorama un peu moins incertain de ce monde où les hommes et la route coexistent depuis de longs siècles et transmettent cet héritage aux générations qui les remplacent au-delà des années 1050.

- **Gildas BURON** (Musée des marais salants de Batz-sur-Mer)

***Le transport des sels du Sud-Bretagne vers l'intérieur (vers 1600-vers 1940)***

Les sources les plus anciennes sur le commerce des sels bretons enseignent que ceux de la région de Guérande ont toujours été diffusés en suivant deux types d'itinéraires, les voies d'eau et les voies terrestres, pour atteindre les consommateurs bretons les plus éloignés des centres de

production. Les voies terrestres ont été sillonnées par les sauniers et muletiers éponymes d'un réseau de chemins dont le cadastre napoléonien ou la mémoire collective et la littérature régionaliste ont gardé le souvenir. Une partie de ce réseau était connectée aux ports littoraux et fluviomaritimes de l'Élorn, de l'Aulne, de l'Odet, de la Laïta et de l'Ellé et du Blavet ce qui permettait aux sauniers et aux paludiers accompagnés de mules et de mulets de maximiser leurs déplacements saisonniers dans les terroirs bretons, céréaliers de préférence. Si on est loin de connaître le détail des itinéraires des sauniers, paludiers et bêtes de somme, le croisement des sources permet d'en jalonner un certain nombre et d'approcher les conditions matérielles dans lesquelles les Guérandais mais aussi les Vannetais, ont exercé leur « droit de troque » dont bénéficiait le commerce régional du sel au temps de la Gabelle. Après la suppression de l'impôt en 1790, les sauniers, restreints dans leurs droits, continueront d'emprunter les routes séculaires. Mais après 1840 et l'amélioration du réseau viaire breton, les conditions techniques de circulation favoriseront les attelages monotractés par une jument ou un hongre et les expéditions individuelles plutôt que collectives. Jusqu'en 1940, les sauniers guérandais s'appuieront sur le développement du chemin de fer pour optimiser des rotations commerciales qui les conduisent, selon la localisation de la pratique, dans le Morbihan, en Ille-et-Vilaine ou sur les routes limitrophes du Maine-et-Loire. Notre communication se propose de faire le point et d'actualiser les connaissances acquises sur le transport des sels du Sud-Bretagne vers l'intérieur en envisageant le temps long propre à l'observation des continuités et des ruptures.

## • LA MOBILITÉ DES HOMMES DE L'ÉPOQUE MODERNE À NOS JOURS

➤ Annie ANTOINE (université Rennes 2)

### ***Les chemins ruraux et la circulation en pays de bocage à la fin de l'époque moderne***

L'enclavement, le mauvais état des chemins et les difficultés de circulation constituent l'un des *topoi* caractéristiques des pays bocagers, surtout à partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle. C'est une légende parée du mystère des chemins creux, souvent par des étrangers à la région, mais une légende qui repose sur une bonne part de réalité : le réseau des chemins secondaires est parfois tellement impraticable que la circulation doit s'organiser sur les champs. Passer à travers champs apparaît, dans certains cas, comme le mode le plus facile, parfaitement toléré, de circuler dans le bocage.

Cette communication ne prendra pas en compte les « grands chemins », les « routes royales » du XVIII<sup>e</sup> siècle, les « routes stratégiques » du XIX<sup>e</sup> siècle, mais uniquement le réseau secondaire (on dira « vicinal » au XIX<sup>e</sup> siècle) celui « des chemins de bourg à bourg » et celui des « chemins de traverse » qui relient les villages et les exploitations isolées. Sauf à en comprendre les usages spécifiques et la manière d'y circuler, ce réseau nous apparaît incohérent : ces chemins ignorent la ligne droite et une grande partie d'entre eux se terminent dans les cours des métairies ou les *estrages* des villages. Nous chercherons donc, en utilisant d'infimes détails glanés dans les archives (archives seigneuriales et archives de justice), à en comprendre le fonctionnement concret pour retrouver la logique du système.

Plusieurs points seront envisagés (liste non exhaustive) :

- le statut des différents chemins, (entre le collectif et le privé), leur mode d'entretien (la corvée ne les concerne pas), et aussi leur aspect ;
- l'organisation du réseau de ces chemins, son évolution rapide (abandon d'un chemin pour un autre), ce qui amènera à relativiser la notion d'enclavement ;
- les usages de ces chemins, la circulation n'en étant qu'un parmi d'autres, ce qui conditionne également leur aspect et leur état ;

- les modalités de la circulation : qui ? pourquoi ? comment ? Avec au final, l'idée que les chemins n'absorbent pas toute la circulation, qu'il s'agisse des hommes, des bêtes ou des marchandises.

Au total, il apparaîtra que le bocage est, au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, un milieu où l'on ne se déplace pas facilement, mais où l'on se déplace abondamment.

➤ **Yann LAGADEC** (université Rennes 2) et **Stéphane PERRÉON** (professeur agrégé d'histoire)  
***Routes et circulations militaires en Bretagne de Louis XIV au chemin de fer (vers 1650-vers 1870)***

Engagé au 37<sup>e</sup> de ligne à Lorient en 1854, Jean-Marie Déguignet se porte rapidement volontaire pour servir en Crimée. Dans ses mémoires, il décrit la route qu'il fait, à l'avant de son régiment, en direction d'un camp de la région lyonnaise, et notamment les deux jours que le convoi militaire doit passer « à Grand-Plélan, une étape avant Rennes », bloqué par la neige et le gel<sup>1</sup>. « Le temps avait changé et le dégel allait bientôt transformer la route de glace en route de boue. Il était midi quand nous nous mîmes en route pour Rennes, où nous arrivâmes que très tard dans la nuit, avec de la boue jusque par-dessus la tête ». Des « étapes » réparties tous les 25 à 40 km, la nuit passée chez l'habitant une fois perçus les billets de logement, des routes plus ou moins bien entretenues : le témoignage du soldat du Second Empire laisse apparaître un système de « routes et étapes » globalement mis en place en Bretagne, comme ailleurs en France, au cours du XVII<sup>e</sup> siècle afin de faciliter la circulation des troupes.

C'est à ces « routes » et, de manière plus large, aux circulations militaires en Bretagne que cette communication souhaiterait s'intéresser, de la mise en place du système des étapes au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle à sa progressive remise en cause du fait du développement du réseau ferroviaire dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup>. L'accent sera plus particulièrement mis sur les dimensions opérationnelles de ces circulations, qu'il s'agisse de réagir aux descentes britanniques sur les côtes ou de lutter contre les chouanneries successives.

➤ **Katherine MC DONOUGH** (Alan Turing Institute, Londres)

***La corvée, l'archive, et le pouvoir provincial : ou comment chercher l'histoire de la construction des grands chemins au milieu de l'Affaire de Bretagne (1754-1770)***

Monter, administrer, reformer, démonter la corvée des grands chemins : toutes ces opérations ont engagé les députés des États de Bretagne, les bureaux de l'Intendance, les ingénieurs des Ponts et Chaussées de Bretagne, et les paysans corvéables pendant plus de 70 ans. Dans l'historiographie, la corvée est vue comme un échec, soit à cause de l'injustice du travail gratuit exigé des paysans, soit (il est dit) parce que les routes auraient pu être mieux construites par d'autres travailleurs-artisans motivés par la rémunération. Parce que la corvée dure plus longtemps en Bretagne que dans les autres provinces (jusqu'en 1790), il y a encore plus de raisons à interroger la corvée au sein de la transformation de la vie politique, sociale, et économique en Bretagne. Cette communication examine la constitution des archives de la corvée par les États pendant la fameuse Affaire de Bretagne non pas pour offrir une nouvelle interprétation de l'Affaire, mais pour démontrer comment les débats entamés par l'affaire ont encouragé les ingénieurs et les paroisses à s'établir comme experts dans la matière routière.

---

<sup>1</sup> DÉGIGNET (Jean-Marie), *Mémoires d'un paysan bas-breton*, Le Relecq-Kerhuon, An Here, 1998, p. 129-130.

➤ **Léandre MANDART** (IEP-Paris)

***Nouveaux chemins, nouvelles mœurs ? Éléments pour une histoire socio-culturelle des mobilités microlocales en Bretagne à l'époque du grand remembrement (années 1950-1980)***

L'historiographie des mobilités et des circulations humaines semble s'être davantage intéressée aux déplacements de longue ou moyenne distance qu'aux déplacements du proche, aux mobilités de secteurs limités de la société (marchands, élites savantes...) qu'aux déplacements de la majorité de la population, aux circulations ponctuelles voire définitives (pèlerinages, migrations) qu'aux déplacements quotidiens. C'est ainsi que nous décidons d'investir une terre sinon vierge, du moins encore peu balisée : l'histoire des microcirculations rurales en Bretagne dans la seconde partie du XXe siècle.

*Un bouleversement sans précédent du réseau viaire*

C'est que cette période fut celle d'une réorganisation en profondeur (et souvent très rapide) du réseau des routes, chemins et sentiers à l'échelle micro-locale. En Bretagne particulièrement, le remembrement rural (qui a concerné les deux tiers de la surface agricole de la région) a été un facteur d'accélération de cette mutation, un levier privilégié de modernisation des circulations et mobilités des ruraux.

À travers quelques études de cas communales, nous chercherons à donner une idée du bouleversement du réseau viaire d'un finage remembré : goudronnage des routes, création de nouveaux axes et notamment de chemins d'exploitation empruntables par des engins motorisés, destruction des chemins creux, disparition ou abandon de sentiers... L'outil cartographique nous sera ici d'un secours précieux.

*Moderniser ses déplacements*

L'histoire matérielle des chemins nous amène naturellement vers l'histoire sociale des mobilités. Alors que certaines manières de se mouvoir disparaissent (l'usage du cheval), ou régressent (pratique de la marche pour les trajets courants), d'autres émergent à cette période (recours systématique aux véhicules motorisés). La prise en charge collective des mobilités quotidiennes et des infrastructures qui les supportent est également « modernisée » : les pratiques communautaires d'entretien des chemins, prenant la forme de journées de travail collectives sous la direction d'un cantonnier, sont définitivement abandonnées, mais le ramassage scolaire en bus se généralise. Nous chercherons donc, grâce à un ensemble d'enquêtes ethnographiques, à saisir les transformations des usages dans quelques communes bretonnes.

*Une révolution culturelle*

Les changements très rapides (quelques décennies) dans les manières de se déplacer des ruraux s'accompagnent d'une évolution des valeurs et des représentations, marquées par une certaine ambivalence. Avec l'augmentation des distances parcourues, l'horizon borné de la paroisse et du canton se desserre peu à peu. L'acceptabilité, la fluidité, le confort et la facilité des circulations sont souvent salués comme une libération, mais leur polarisation autour des axes goudronnés et l'hégémonie des engins motorisés sont également associées, sur un plus long terme, à une dégradation de la convivialité dans les campagnes, à la perte d'un certain lien à l'environnement, à la perte d'un certain paysage sonore, à une nouvelle notion du temps et de la pénibilité. Dans cette perspective, on s'intéressera notamment à la mémoire et aux représentations liées aux chemins creux.

➤ **Yvon LE CARO** (université Rennes 2)

***Les chemins ruraux, une porte (entr')ouverte sur le monde agricole pour les « urbains » ?***

Dans la thèse *Usages récréatifs de l'espace agricole*<sup>2</sup> nous avons exploré les lieux dans lesquels interfèrent la vie agricole et un ensemble de loisirs de plein air (chasse, pêche, cueillette, promenade à pied, à cheval et en VTT). Cette communication vise à faire le point sur le caractère de média que le chemin peut assurer aujourd'hui entre la ville et la campagne, entre l'agriculture et la société.

Dans un premier temps, en partant des usages constatés plus que du statut juridique des chemins, nous chercherons à définir leur caractère hybride entre fraction de l'espace public de mobilité et territoire privé de l'exploitation agricole. Le chemin rural, s'il est « affecté à l'usage du public », s'avère également un espace fonctionnel au sein des exploitations, par la circulation des matériels et du bétail, et constitue de facto un lieu privilégié de contact entre l'intimité du lieu de vie de la famille agricole et la société locale et globale incarnée par « les usagers » du chemin. Les chemins constituent donc une interface entre l'espace vécu des agriculteurs et l'espace vécu de la population locale, résidente comme touristique.

Dans un second temps, à travers des exemples à l'échelle d'exploitations agricoles, nous essayerons de répondre à la question suivante : que peut « dire » le chemin du monde agricole traversé ? Si nous admettons vivre dans une société urbaine dans laquelle la plupart des personnes ont perdu les codes paysans de la vie à la campagne, alors le chemin rural est devenu un chemin d'étrangeté, voire d'incompréhension, pour nombre de ses usagers. La rareté des marquages explicites (les balisages) au profit de traces de la vie agraire qu'il est nécessaire d'interpréter, participe de ce décalage. Il y a là néanmoins, parce que l'espace du chemin n'est pas (encore) investi par le codage capitaliste et urbain, une valeur d'expérience « alternative » qui participe de son attractivité.

Pour les agriculteurs, cette fonction d'interface des chemins est une opportunité pour endosser et non subir la transition en cours du paradigme professionnel (la terre est un outil de travail) vers le paradigme réflexif (la terre est porteuse d'enjeux publics). En espace agricole, les chemins ouvrent sur un monde habitable (lorsqu'il est correctement aménagé) et habité (par les agriculteurs et les autres habitants en hameaux), permettant de prendre conscience d'une altérité rurale-urbaine. Ils ouvrent également sur une nature domestique de moins en moins connue (les cultures, les élevages) mais qui renvoie à un imaginaire différent à la fois de celui de la nature sauvage et de celui des parcs et espaces verts. Le chemin est enfin, mais cela reste la plupart du temps implicite, une porte ouverte sur l'origine de notre alimentation, l'accès récréatif permettant de percevoir la réalité paysagère de la fourche qui fournit notre fourchette...

Le chemin rural, en espace agricole, peut donc être considéré comme un espace produit et vécu qui amène les « urbains » à rencontrer les agriculteurs et leur monde, à en éprouver la consistance (surtout s'ils se font rappeler à l'ordre !), à tenter d'en interpréter les signes et potentiellement à construire une représentation plus complexe de la terre nourricière. Aux agriculteurs et agricultrices d'expérimenter les moyens d'en faire un levier pour exprimer et légitimer leur existence dans la perspective d'un pacte néolithique renouvelé.

---

<sup>2</sup> Thèse de doctorat en géographie soutenue en 2002 à l'université Rennes 2 (résumé disponible ici : <http://yvon.lecaro.free.fr/wp-content/uploads/these-ylc-resume-et-tm.pdf> )

● RECHERCHE INTERDISCIPLINAIRE

- **Isabelle CATTEDDU** (Inrap), **Yoann ESCATS** (Inrap) et **Magali WATTEAUX** (université Rennes 2)  
***Les chemins de la Perdriotais à Châteaugiron (Ille-et-Vilaine). À propos d'une collaboration interdisciplinaire***

Les occupations altomédiévales de la Perdriotais à Châteaugiron se développent au sein d'un réseau parcellaire dense et complexe, témoignant de réaménagements sur la longue durée dont les racines remontent à la fin de l'âge du Fer. Elles correspondent à deux hameaux (site A et site B), distants d'environ 200 m, qui ont pu être étudiés en 2009 sur une surface de près de 25 ha par une équipe pluridisciplinaire. Entre les VI<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles, ces hameaux sont structurés par une douzaine de chemins, plus ou moins bien conservés sous la forme de fossés bordiers et/ou d'aménagements empierrés, et qui, à petite échelle, connectent ces sites à d'autres occupations et à de plus grands chemins, tandis qu'à plus grande échelle ils facilitent la circulation entre des parcelles habitées et d'autres réservées à des activités agricoles ou d'élevage. Certains de ces chemins témoignent d'un usage depuis la Protohistoire et l'Antiquité.

L'analyse archéologique complétée par les études historique et archéogéographique a permis de mieux situer ces établissements au sein de leur territoire et de mieux comprendre leurs relations avec les terroirs associés. Ces études ont montré combien ces chemins, mais aussi les enclos et parcelles, ont marqué de manière sensible le paysage sur plusieurs millénaires. À Châteaugiron, chaque période hérite d'aménagements en général et de chemins en particulier qui vont à leur tour influencer le réseau postérieur en l'étendant et en le fixant dans la longue durée. Le premier Moyen Âge se montre donc ici héritier, mais aussi créateur et vecteur de transmission sur plusieurs siècles. À plus petite échelle, le travail d'articulation entre données archéologiques, planimétriques et historiques a également permis de proposer un scénario sur l'histoire du territoire castelgironnais, axé sur la question des mobilités dans la très longue durée. La communication proposée sera l'occasion de revenir sur cette expérience interdisciplinaire en évaluant les méthodologies respectives à ces différents angles d'étude, les complémentarités et divergences des données, les différentes échelles en jeu et les croisements possibles des résultats produits par les un(e)s et les autres, à l'étape de l'analyse comme de la synthèse.

- **Sandrine ROBERT** (EHESS) et **Laurent COSTA** (CNRS)  
***Dynamique et résilience des réseaux de circulation dans le Bassin Parisien. Retour d'expérience sur les programmes de recherche « Dynarif » et « Dynarep »***

Dans la continuité des travaux et des bases de données constitués dans le programme DYNARIF<sup>3</sup>, le projet *Dynamique et Résilience des réseaux de circulation dans le Bassin Parisien* (DYNAREP) analyse la formation et la résilience du réseau de circulation régional de l'Antiquité à nos jours. Ce projet permet un élargissement de la zone étudiée qui est à la fois géographique (échelle du Bassin Parisien) mais aussi temporel puisque sont pris en compte plusieurs types de circulations (routière, fluviale, ferrée) de l'Antiquité jusqu'à l'actuel. Ce projet est réalisé avec l'appui du

---

<sup>3</sup> ROBERT (Sandrine) et VERDIER (Nicolas) (dir.), *Dynamique et résilience des réseaux routiers. Archéogéographes et archéologues en région Île-de-France*, 52<sup>e</sup> supplément à la Revue archéologique du Centre de la France, FERACF, Tours, 2014, 259 p.

programme *ArcheoFab : Fabrique numérique pour l'archéologie* (UMR 7041 Arscan-Nanterre) qui est l'interface sur laquelle les bases de données constituées sont progressivement mises en ligne<sup>4</sup>.

Cinq états de la circulation régionale sont constitués en géoréférençant et vectorisant dans un SIG, différentes ressources pour l'Antiquité<sup>5</sup>, le Moyen Âge, la période moderne, le XIX<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle. Parallèlement, une matrice de liaison permet de comparer à la fois des représentations topographiques de ces relations mais aussi des cartes représentant uniquement les liaisons entre les pôles sous la forme d'une ligne (*Table de Peutinger, Carte de France* de Chanlaire, par exemple). Cette géolocalisation des mentions de routes dans la littérature archéologique ainsi que la constitution d'un fonds de cartes anciennes géoréférencées fournit aux chercheurs les moyens de replacer une découverte ponctuelle dans un ensemble structuré et de raisonner sur des itinéraires plutôt qu'à partir de collections d'objets ponctuels trouvés en fouille.

Cette base de données est constituée pour préciser certains concepts clés entrant dans le cadre conceptuel de la résilience, développé par les écologues : cycle adaptatif, panarchie, attracteur et bassin d'attraction<sup>6</sup>. Une des difficultés à utiliser ce cadre aujourd'hui est l'ambiguïté dans la définition de ce que constituent de véritables transitions. Le paysage et, en particulier, l'analyse des réseaux de circulations régionaux dans la longue durée, constituent un laboratoire d'étude heuristique pour l'application du cadre conceptuel de la résilience écologique en archéologie et en géographie<sup>7</sup>.

- **GESTION DU PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE**

➤ **Thierry LORHO** (DRAC-SRA Bretagne) et **Gilles LEROUX** (Inrap)

***Entre inventaire d'indices viaires et matérialités archéologiques : retour sur une expérience pilote du Service régional de l'archéologie de Bretagne***

Depuis les antiquaires du XVII<sup>e</sup> siècle, la restitution du réseau viaire reste au cœur des préoccupations des acteurs de l'archéologie. Tour à tour, érudits, amateurs et professionnels ont reproduit des cartographies parfois inspirées mais trop souvent portées sur la seule Antiquité.

C'est pourquoi la gestion originale du patrimoine routier, telle qu'elle est menée depuis quelques années en Bretagne mérite d'être soulignée. Suite à un bilan sur l'état des connaissances de la carte archéologique, le SRA Bretagne a mis en place une politique de commande afin de palier certaines lacunes et qui a débouché notamment sur la mise en place d'une prospection thématique durant 4 ans sur le réseau viaire principal dans la région. Les résultats de ces différentes campagnes ont fait l'objet de zonages dans le cadre de réponses aux PLU ou de zones de présomptions de prescriptions archéologiques (ZPPA) au même titre que d'autres natures de sites. Par voie de conséquence, les opérations de diagnostic ciblées se sont multipliées.

La tenue du colloque de Rennes est l'occasion de dresser un premier bilan de cette expérience pilote. Celui-ci, inévitablement contrasté, livre une information directe sur la pertinence des

---

<sup>4</sup> <https://abp.hypotheses.org/dynarep>

<sup>5</sup> COSTA (Laurent) et ROBERT (Sandrine), « Constitution d'un référentiel sur les voies antiques dans le programme DYNAmique et RESilience des réseaux de circulation dans le Bassin Parisien (DYNAREP) », *datapaper* dans la revue *NUMEAR, Archéologies numériques*, openscience ISTE, à paraître en 2020.

<sup>6</sup> GUNDERSON (Lance H.) & HOLLING (Crawford S.) (eds), *Panarchy: understanding transformations in human and natural systems*, Washington, Island Press, 2002.

<sup>7</sup> ROBERT (Sandrine), *La résilience : persistance et le changement dans les formes du paysage*, ISTE, Paris, 2021.

indices viaires retenus. Ainsi, dans près de la moitié des cas la portée scientifique de l'exercice reste faible, le plus souvent du simple fait de l'impossibilité d'accès aux vestiges attendus ; une autre moitié assure pourtant le succès de l'entreprise, en délivrant cette fois des niveaux de circulation concrets, d'évidents profils de chemins ou de routes, des modes variés de construction et, *nec plus ultra*, des opportunités de datation.

- **MÉDIATION CULTURELLE**

- **Manon SIX** (Musée de Bretagne/Les Champs Libres)

***Cheminer au sein des collections, parcourir la Bretagne***

Si l'ancrage territorial du parcours permanent du musée de Bretagne, intitulé « Bretagne est univers », entendait depuis son ouverture en 2006 positionner la Bretagne au cœur de vastes réseaux de communications et d'échanges où les voies de circulation jouèrent à travers les siècles un rôle fondamental, c'est le portail des collections qui révèle aujourd'hui toute la richesse des ressources du musée sur la thématique des routes et chemins de Bretagne, en vertu de nombreuses numérisations. Mobilier archéologique, fonds d'arts graphiques, cartes et plans, objets d'histoire ou d'ethnologie, photographies : la recherche au sein des collections permet d'évoquer réseau viaire et mobilités des Bretons sur le temps long, de manière pluridisciplinaire. Derrière de nombreux objets et documents se cachent les témoignages d'un itinéraire emprunté, d'un départ, d'une migration. Si leur étude approfondie et leur interprétation restent souvent encore à établir, une cartographie de ces ressources peut être esquissée, participant pleinement de l'identité du territoire et de son histoire. Des chemins historiques aux enjeux politiques et économiques du désenclavement, tous ces témoignages évoquent, parfois de manière insoupçonnée, les liens humains tissés au gré de paysages et de contextes particuliers.

Ce voyage au sein du portail aura pour but de montrer comment les collections du musée de Bretagne peuvent contribuer à la recherche scientifique liée à la thématique.

- **Élisabeth Loir-Mongazon** (Service de l'Inventaire du patrimoine – Région Bretagne) **et Iwan Le Clec'h** (réseau de recensement collaboratif du patrimoine routier)

***L'Inventaire du patrimoine : quels regards sur les témoignages de l'histoire des circulations routières en Bretagne ?***

La Bretagne peut s'enorgueillir d'avoir été l'un des deux premiers territoires d'expérimentation de l'Inventaire dès 1964. Elle n'a cessé depuis d'innover et dispose aujourd'hui du plus important fonds documentaire régional consacré au patrimoine, avec près de 110 000 dossiers d'Inventaire en ligne et plus de 600 000 clichés.

Convaincue que le patrimoine est l'affaire de tous, la Région Bretagne porte depuis plusieurs années un engagement fort en direction de pratiques participatives d'Inventaire. Nous ouvrons notre discipline à des partenaires extérieurs, le plus souvent des collectivités et des associations pour qu'ils nous rejoignent dans l'exploration des traces que l'histoire nous a léguées. Celle des transports livre des informations précieuses sur la façon dont on vivait sur le territoire. Et cette histoire intime rejoint aussi l'une des compétences de la collectivité et les enjeux contemporains autour des mobilités.

Le colloque « Chemins, mobilités et circulations en Bretagne, de l'âge du bronze à nos jours » est l'occasion de revisiter nos ressources, de partager sur notre photothèque trois « albums de saison » consacrés aux traces patrimoniales liées à l'histoire des circulations, un article sur notre

portail et de mettre en lumière le travail collaboratif engagé avec des passionnés de patrimoine routier qui recensent, cartographient et documentent ces éléments discrets : plaques de cocher, et autres supports de signalétique routière. Cette collaboration a également permis d'enrichir les notices concernant un certain nombre de plaques déjà identifiées au fil des enquêtes, et de compléter cet inventaire.

Leur dynamique appuyée sur les réseaux sociaux et via notre portail permet d'encourager la sauvegarde et la restauration des éléments fragilisés. Cette mobilisation est essentielle pour la reconnaissance de ces tout-petits patrimoines qui donnent sens à notre cadre de vie mais dont la fragilité est accrue par la discrétion et l'obsolescence.

L'intervention présentera donc cette opération partenariale ainsi que les ressources de l'Inventaire en matière d'histoire des circulations en Bretagne.

- **VALORISATION TOURISTIQUE**

- **Delphine GALLOY** (Rennes Métropole - Direction de la Culture) **et Jeanne RENAN-MARTY** (Rennes Métropole – Directions de la Culture et de l'Aménagement)

***« Parcours métropolitains » : guider l'itinérance et l'excursion sur le territoire et transmettre les héritages historiques des chemins dans le pays de Rennes***

Le projet de « parcours métropolitains », volet culturel du PLUi, porte l'ambition de donner à voir les patrimoines et paysages du territoire à travers le récit de la relation ville-campagne et sa forme contemporaine, la « ville archipel » propre au pays de Rennes. Une invitation à l'itinérance pour les métropolitains, habitants et excursionnistes sur les nombreux chemins de la métropole, alliant notamment éducation du regard, appropriation de la connaissance et transmission.

Inscrit en 2015 au projet culturel métropolitain, le projet de « parcours métropolitains » a pour objectif d'incarner et révéler le récit du territoire par l'expérience en positionnant le citoyen en acteur de son territoire, à la fois dans la construction de la démarche, sa mise en œuvre et son animation dans le temps. Porté conjointement par la direction de la culture et la direction de l'aménagement, il constitue une traduction concrète du projet culturel dans l'aménagement du territoire.

A l'heure où la métropole approuve son premier Plan Local de l'Urbanisme Intercommunal et définit son projet de territoire à horizon 2035, il est apparu nécessaire d'inscrire cette dynamique urbaine prospective dans une histoire partagée de l'évolution de ce territoire à travers les temps « savoir d'où l'on vient, pour savoir où l'on va » et dans quelle histoire longue nous souhaitons écrire ce dessein commun pour les métropolitains d'hier, d'aujourd'hui et de demain. Ainsi, à travers la démarche de "parcours métropolitains", appréhender les chemins constituent un fabuleux guide pour donner accès à tous à cette campagne depuis la ville centre et depuis toutes les communes et faire découvrir ou redécouvrir les traces tangibles de cet héritage de l'histoire dans la lecture du patrimoine au sens large, qu'il soit archéologique, paysager, architectural, urbain... voir immatériel.

S'appuyant sur la ressource locale foisonnante des nombreux sentiers existants – le territoire du pays de Rennes dans lequel s'inscrit la métropole rennaise comprend plusieurs milliers de kilomètre de chemins avec près de 450 itinéraires recensés, deux GR, la voie verte de la liaison Manche-Océan et le projet Rennes-Vitré –, la démarche engagée vise à révéler une richesse patrimoniale bien souvent méconnue, notamment son architecture et son paysage rural par des expériences d'usages renouvelés et diversifiés dans une logique d'animation. En effet, la géomorphologie du territoire ainsi que l'armature historique urbaine et rurale du pays de Rennes

dans cette relation ville-campagne singulière sont le socle aujourd'hui d'un maillage dense de cheminements entre rivières, bocage, fermes et bourgs constituant la rémanence des « communs », espaces partagés propres à la société rurale. Ainsi, le réseau des bourgs ruraux resserrés autour de la ville centre et sa campagne habitée structurée par un habitat rural dispersé sous la forme d'hameaux, mais aussi le développement à partir du XVI<sup>e</sup> siècle de grands domaines et exploitations agricoles souvent à partir d'anciens sites manoriaux ou encore l'aménagement de la Vilaine puis du canal d'Ille-et-Rance pour la navigation, ont profondément marqué le paysage du bassin rennais.

Aujourd'hui, la lecture et l'analyse du chevelu du réseau des chemins en pays de Rennes dans sa densité et sa diversité permet de comprendre et définir leurs principaux traits qu'ils soient issus des grands axes gallo-romains (coupes dans le territoire), des chemins de l'eau (traverser / longer les cours d'eau, la Vilaine naviguée, le canal et ses chemins de halage...), de l'amenée sur les grands domaines (rabines, allées plantées... et mise en scène du paysage) ou du bocage (haies, ragosses, talus, chemins creux et « rotes »...) à considérer comme un espace d'usages au-delà d'un espace de circulation.

Afin de définir quelle part du récit nous souhaitons incarner dans ces itinéraires, l'enjeu est d'appréhender la nature de ces multiples arborescences de chemins qui sillonnent le territoire. Quelle(s) histoire(s) portent-ils ? Quelles sont les origines de ces tracés et quelle a été la logique qui a présidé à leur création ? Où nous mènent-ils ? Que nous montrent-ils ? Quels usages perçoit-on encore aujourd'hui de ces espaces partagés issus de la société rurale ? Ces chemins existants, oubliés ou à inventer sont autant d'occasion pour interpréter le paysage traversé, renouer avec les usages anciens et se réapproprier des pratiques par l'animation et la mise en place d'actions pédagogiques et culturelles. Enfin, il s'agit de bien comprendre en quoi les enseignements apportés par ces chemins peuvent nous éclairer sur la manière de construire notre territoire demain et inventer un espace rural contemporain. En effet, au-delà du récit et de ce qu'ils peuvent raconter sur notre patrimoine culturel et immatériel, ces chemins sont en outre une opportunité, par l'expérience d'usages réappropriés, renouvelés ou reconquis, de réinvestir cet espace historique des « communs » pour les citoyens, renouveler une culture commune et poursuivre l'enrichissement de cette relation ville-campagne spatiale, sociologique et culturelle dans laquelle s'inscrit le projet de territoire entre urbanité et ruralité.

➤ **Antoine CARIOU** (Ti HUB – Service Tourisme de la Région Bretagne)

### ***Explorer les flux passés pour projeter l'itinérance autour de la frange littorale bretonne***

Sous couvert du Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs (SRDTL) 2020-2025 et de son positionnement « identité et transitions », la Région Bretagne entend accélérer les transitions dans les modèles de développement touristique et notamment autour de grands projets d'envergure régionale. Pour cela, la Région s'est dotée d'une cellule d'incubation et d'accélération des territoires touristiques : le Ti HUB – Région Bretagne. Celui-ci porte plusieurs convictions méthodologiques, qu'il applique à la construction de futurs souhaitables porteurs de valeurs sociétales, économiques et environnementales :

- L'ADN du territoire, vecteur de singularité, d'innovation et d'appropriation → *À travers sa méthode, le Ti HUB cherche à replacer la valeur territoriale au cœur des processus de développement.*
- La force d'un collectif, la multiplication des points de vue, des regards, des expertises, des moyens au profit des projets → *Le Ti HUB fédère, anime et coordonne un réseau d'acteurs*

riche de sa diversité, pour accélérer les phases de créativité, de prototypage, de mise en œuvre et de déploiement des projets sur les territoires.

- L'accélération de nouveaux modèles économiques touristiques → *Le Ti HUB explore le potentiel à créer des modèles pérennes de valeurs et d'emploi sur les territoires autour de chaque projet.*
- Une transformation des modèles au profit de l'intégration des enjeux environnementaux et climatiques → *À travers l'activation de son réseau, le Ti HUB veille à développer des solutions qui soient à impacts positifs ou a minima, respectueuses des équilibres.*
- L'inclusion au cœur de la démarche → *Le Ti HUB défend une approche centrée sur l'humain et prend en compte l'ensemble des besoins et vecteurs d'expérience des voyageurs et habitants.*

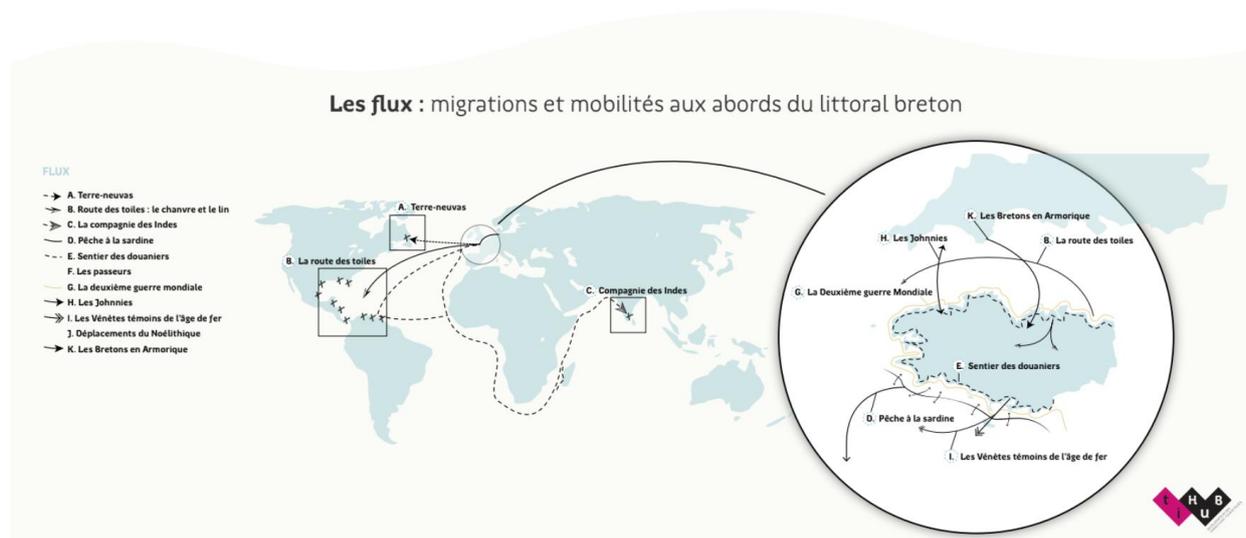
Après une consultation des acteurs du tourisme, visant à faire ressortir des grands projets d'envergure qui pourraient être accompagnés par le Ti HUB, le collectif a décidé de retenir le GR 34, connu également sous le nom de « Sentier des douaniers ». Au-delà de l'identification des vecteurs d'expérience des pratiquants de la frange littorale bretonne, entre besoins fonctionnels, sensoriels et émotionnels, permettant l'émergence de réponses, de projets opérationnels, le Ti HUB – Région Bretagne a souhaité explorer l'ADN de cette frange littorale bretonne, à des fins de singularité des projets : un voyage au cœur des territoires, des patrimoines naturels et culturels, matériels et immatériels, des flux et usages associés.

Ainsi, deux journées d'ateliers ont été organisées avec le collectif du Ti HUB afin d'identifier et de partager ce qui fait la singularité de la frange littorale bretonne et d'explorer les flux passés, les itinérances historiques, ce qui les a motivés, quels chemins ces itinérances ont emprunté en et hors de Bretagne, mais aussi les usages associés ☞ comment se déplacer, s'abriter, manger, etc.

Le double objectif de cette exploration est :

- de remettre en perspective ces itinérances avec la manière de penser les modèles futurs d'itinérance afin de leur donner une réalité historique et un ancrage territorial ;
- de voir si les éléments historiques (hébergement, restauration, etc.) peuvent être remis en valeur et utilisés comme éléments constitutifs de l'offre d'itinérance de demain.

Ainsi, le Ti HUB – Région Bretagne vous propose de découvrir comment replonger dans l'histoire de la Bretagne a permis de « teinter d'ADN de territoire » plus de 70 opportunités de projets souhaitables pour l'expérience du GR34 sous couvert des transitions.



- **AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

- **Charlotte PORCQ** (université Rennes 2)

***L'utilisation de la rue comme point de référence pour la définition et la prise en compte des paysages dans le cadre de l'élaboration des PLU/PLUi***

Dans le cadre de l'élaboration d'un règlement d'urbanisme, il arrive fréquemment que la rue soit convoquée comme point de référence géographique depuis lequel sont pensés les caractéristiques architecturales des bâtiments, leur implantation sur la parcelle, ou encore leur gabarit. Ainsi très souvent, les façades « vues depuis la rue » sont plus travaillées que celles à l'arrière afin de laisser une certaine souplesse dans le degré d'exigences opposé au propriétaire. Cependant, ce repère intervient tardivement dans la méthodologie d'élaboration du PLU, presque par défaut, puisqu'il s'agit en réalité souvent d'un renoncement à l'application d'une seule et même règle pour toute la zone délimitée au préalable en vue aérienne dans le règlement graphique (zonage). Non seulement la rue ne participe que peu à définir le paysage du secteur concerné, mais elle n'est pas étudiée en termes de forme ou de flux propres, exception faite des voies principales dans les bourgs, pour lesquelles le linéaire de commerces est de plus en plus figuré sur le plan de zonage. Par conséquent, une fois le PLU approuvé et soumis à interprétation lors de l'instruction des permis de construire, il est difficile de se baser sur une représentation du paysage cohérente, dont la colonne vertébrale serait la voirie.

Sur la base de quelques exemples mis bout à bout, dans lesquels la rue revêt ponctuellement une importance en elle-même dans la réalisation du PLU, nous nous apercevons qu'un seul axe de circulation peut être cité à plusieurs reprises, mais dans des objectifs et dans des phases de travail totalement différents. Il se retrouve ainsi littéralement sectionné entre les thématiques du commerce, de la mobilité, du patrimoine, de l'identité locale et du paysage, même s'il a été repéré dès le départ comme élément de définition global de la commune. Nous réfléchissons donc dans cette communication aux raisons qui empêchent la route de devenir un véritable fil conducteur dans l'élaboration d'un PLU, et aux apports d'un tel renouvellement dans la construction du document d'urbanisme.

- **Laurence LE DÛ-BLAYO** (université Rennes 2)

***Les chemins : un patrimoine au cœur des politiques publiques actuelles sur les mobilités douces***

Support des déplacements quotidiens dans l'histoire, la place du chemin a régressé au cours du XX<sup>e</sup> siècle tant dans le foncier que dans les usages, les regards citoyens et les politiques publiques. Vendus, comblés, effacés, dégradés, les chemins oubliés de l'aménagement disparaissent peu à peu des paysages dans un silence partagé. La vie sociale dans les campagnes s'en trouve fortement modifiée, mais également les structures paysagères auxquelles ces chemins sont associés : haies, talus, fossés, avec des conséquences environnementales majeures sur la biodiversité, l'écoulement des eaux de surface et l'érosion des sols.

Le besoin de nature exprimé par les urbains dans les années 1970 se traduit par une forte demande d'accès à cette nature, notamment via la randonnée pédestre. Tardivement au regard des mouvements anglo-saxons de revendication à un *access to the countryside*, les mouvements associatifs de randonnée, les collectivités territoriales et les parcs naturels développent des réseaux labélisés qui vont dans un premier temps redonner leurs lettres de noblesses aux chemins de découverte des paysages.

Mais c'est au tournant du XXI<sup>e</sup> siècle que le chemin s'émancipe du champ des loisirs et du tourisme pour revenir au centre des questions de mobilités quotidiennes. L'urgence climatique et la recherche d'alternatives aux déplacements producteurs de GES (gaz à effet de serre), les questions de santé publique et l'éloge de la lenteur prôné dans différents secteurs, le recentrage de l'aménagement du territoire sur les circuits courts des biens comme des hommes, la reconstruction des territoires sur un cadre de vie à portée et porté par les habitants : un faisceau de facteurs convergent pour redessiner un nouveau réseau de chemins, pièce maîtresse des plans de mobilités douces qui naissent et se multiplient dans les communes et agglomérations.

- **TABLE RONDE**

**« L'étude des routes et chemins anciens : quelle place pour la gestion et la connaissance des territoires bretons ? Discussion prospective », avec :**

1. **Mélissa GIGUELAY**, Chargée de mission développement touristique (coordination de la thématique « itinérances douces ») au sein du Service Tourisme de la Région Bretagne
2. **Laurence LE DÛ-BLAYO**, MCF HDR en géographie (université Rennes 2)
3. **Élisabeth LOIR-MONGAZON**, Cheffe du Service de l'Inventaire du patrimoine de la Région Bretagne
4. **Claire LUCAS**, Responsable du réseau des Petites Cités de Caractère de Bretagne
5. **Yves MENEZ**, Conservateur du Service régional de l'archéologie de Bretagne

## POSTERS

➤ **André CORRE** (CERAPAR)

***Les relevés topographiques d'itinéraires anciens. L'exemple du tracé de la voie Corseul-Rieux dans la traversée du Bois de la Haie à Caulnes (Côtes-d'Armor)***

Les prospections sur le terrain, l'apport de l'archéologie aérienne, les sondages et fouilles préventives ou programmées ont apporté, depuis de nombreuses années, de nouveaux éléments pour l'étude des voies anciennes.

Le milieu forestier, conservateur de vestiges archéologiques, révèle encore de nos jours des itinéraires inédits voire oubliés. Cela se traduit par la découverte de bombés caractéristiques parfois encadrés de fossés, voire de bermes latérales.

Peu de relevés topographiques sont réalisés suite à ces découvertes. Le Centre de Recherches Archéologiques du Pays de Rennes (CERAPAR) a donc décidé de réaliser, depuis maintenant une dizaine d'années, de nombreux relevés microtopographiques sur les sites terroyés en sous-bois : enclos, mottes médiévales, et depuis peu, itinéraires anciens.

Lors de la fouille réalisée par l'Inrap sur la voie ancienne Corseul-Rieux dans le bois de la Haie à Caulnes en 2017, sous la direction de Gilles Leroux, le Service Régional de l'Archéologie de Bretagne nous a proposé d'effectuer, dans la continuité de la zone fouillée, un relevé topographique de la partie encore visible sous couvert forestier sur une distance de plus de 500 m. Les résultats de ces relevés ont apporté des compléments d'informations à la fouille, sur la suite du tracé. La production d'un relevé avec courbes de niveaux espacées de 20 cm et de profils transversaux et longitudinaux apporte des connaissances inédites sur l'enchaînement des reliefs dans l'aménagement de la voie.

➤ **Maurice GAUTIER** (archéologue aérien bénévole)

***Depuis les airs et l'espace, la voirie ancienne et récente dans tous ses états***

Les recherches aériennes à basse altitude, la lecture des vues verticales de l'IGN et le dépouillement récent des images satellitaires ont produit, depuis 30 ans, des fonds documentaires exceptionnels sur l'occupation ancienne du sol, notamment en Bretagne. Outre les milliers d'enclos détectés et les parcellaires fossiles révélés, ces travaux ont également livré de nombreux tracés linéaires correspondant à des chemins, voies et itinéraires anciens.

La révélation aérienne des cheminements anciens est polymorphe ; les voies en cavée d'origine gauloise se reconnaissent par des bandes plus vertes, bien visibles dans les paysages remembrés. On peut les confondre parfois avec les chemins nivelés du bocage arasé. Les fossés bordiers des chemins protohistoriques réapparaissent aussi et les tronçons de voies antiques sont souvent perçus grâce à la couleur de la végétation restée plus verte au-dessus des bermes latérales de la chaussée.



**Photo aérienne : Taupont (Morbihan).** Une voie matérialisée par ses fossés bordiers, probablement d'origine gauloise, réapparaît au milieu d'un paysage remembré. Elle est en association avec des fermes arasées situées de part et d'autre (Cliché Maurice Gautier).

L'apport des images satellitaires est ici indéniable car les vues de haute altitude permettent de restituer sur de plus longues distances des cheminements perçus partiellement à basse altitude. Si on retrouve grâce à la cartographie ancienne certains de ces itinéraires, de nombreux tracés inédits et insoupçonnés ont été enregistrés, notamment pour la Protohistoire et l'époque gallo-romaine.

On a noté la présence, à de multiples reprises, de sentes ou de chemins en cavée à proximité des petites nécropoles protohistoriques détectées, notamment à l'âge du Bronze et au second âge du Fer. On a tout lieu de penser qu'il s'agit là de la desserte privilégiée des cimetières aménagés à l'écart des habitats.

On a fini aussi par percevoir certains éléments du réseau viaire des campagnes gauloises avec les chemins qui desservent les nombreuses fermes des terroirs de la fin de l'âge du Fer. Nombreux sont les exemples de tracés sinueux menant aux entrées des exploitations gauloises implantées sur des ondulations de terrain.

L'apport des recherches aériennes est aussi significatif pour la détection des itinéraires antiques. Les travaux aériens et l'étude des plans cadastraux montrent surtout le comportement de la voirie antique face à la dynamique paysagère. Quelques réseaux viaires originaux commandant de probables arpentages antiques ont également été cartographiés dans des zones privilégiées, notamment dans la vallée de l'Yvel (Morbihan). Les planimétries réalisées montrent la mise en place d'une ossature agraire, par visées successives, dans des espaces déjà largement ouverts, notamment à la fin de l'âge du Fer. La voirie ainsi constituée et les parcellaires non orthonormés qui les accompagnent évoquent « des remembrements » d'époque antique avec capture des habitats préexistants comme à Mauron (Morbihan).

Bien évidemment, les problèmes de chronologie demeurent pour la voirie ancienne, notamment pour des itinéraires reliant les villes. Comment être sûr qu'une « route » reliant deux cités gallo-romaines est véritablement antique ? Il arrive aussi parfois que des chemins protohistoriques aient été utilisés et conservés sur le temps long. Ces quelques permanences sont bien marquées, notamment pour certains carrefours dont la situation et l'organisation perdurent longtemps. Ceci dit, on constate au fil du temps, pour certaines liaisons, des identités d'orientation, des déplacements latéraux ponctuels, des réutilisations de tronçons anciens et surtout, plus récemment, des aménagements hors topographie complétés par des ponctuations routières et paysagères : les fameux ronds-points !

Toutes les données relatives aux cheminement anciens sont particulièrement précieuses. Leur prise en compte et leur gestion par la Carte Archéologique (au SRA) est nécessaire. Le présent colloque aura le mérite d'actualiser les études sur « ces matériaux souvent diachroniques » particulièrement intéressants car, comme le disait si justement le géographe breton Marcel Gautier dans son livre *Chemins et véhicules de nos campagnes* (1971) : « [les chemins] sont partie intégrante du terroir, ce sont les nerfs, les artères et les veines de l'organisme agraire ».

➤ **Gaëtan LE CLOIREC** (Inrap)

***Les chaussées de Vorgium (Carhaix)***

Depuis une trentaine d'années, le développement de l'archéologie a permis de repérer une quinzaine de rues antiques à Carhaix-Plouguer dans le Finistère. Certains tronçons ont pu être étudiés précisément à l'occasion de fouilles préventives ou programmées alors que d'autres ont simplement été localisés au cours d'opérations de diagnostics. La mise en perspective des données recueillies permet de proposer aujourd'hui la restitution d'un plan théorique du chef-lieu des Osismes sur une centaine d'hectares.

Bien que des différences d'emprises ou de conception des chaussées soient à noter, la qualité des mises en œuvre apparaît toujours comme une caractéristique première. L'entretien régulier de ces espaces publics témoigne tout autant de l'intérêt que leur portaient les édiles de la cité. Enfin, plusieurs équipements valorisent certains axes et révèlent le niveau d'intégration, technique ou culturel, de *Vorgium* au monde romain.

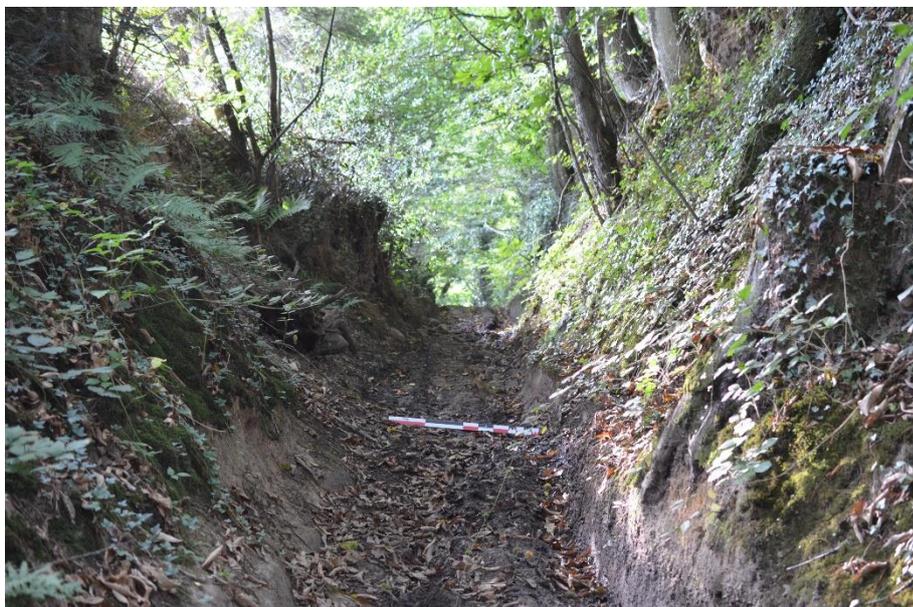
➤ **Thomas LEVEZIEL** (université Rennes 2)

***Entre bois, landes et forêts : analyse d'un « espace connecté » au nord de l'Ille-et-Vilaine. À propos de deux itinéraires régionaux entre Bretagne et Normandie dans la longue durée***

L'analyse archéogéographique de la commune de Trans-la-Forêt (Ille-et-Vilaine), conduite en Master en 2020-2021, a permis, entre autres, de mieux comprendre l'organisation et l'évolution des routes et chemins traversant et desservant cet espace. À l'échelle locale, le bourg apparaît central, polarisant nombre de tracés viaries. En effet, en recoupant les nombreuses mentions de chemins dans les sources administratives des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles et la documentation planimétrique du XIX<sup>e</sup> siècle, l'expression « tous les chemins mènent à Rome » prend tout son sens. L'analyse de ces réseaux routiers dans la longue durée amène cependant à repérer des tronçons qui empruntent à des tracés viaries hérités, donc plus anciens que le bourg de Trans-la-Forêt (dont les origines antiques semblent peu probables). Cela impose par ailleurs de changer d'échelle en ouvrant la fenêtre d'observation sur un espace géographique plus large, caractérisé par l'existence d'une zone frontalière entre Bretagne et Normandie. Deux grands itinéraires se distinguent alors, d'envergure supra-communale, qui ont été analysés : (i) entre Dol-de-Bretagne et Antrain d'une part ; (ii) entre Pontorson et Bazouges-la-Pérouse d'autre part.

Le premier itinéraire relie deux villes d'origines médiévales fondées au cours du premier Moyen Âge et ayant des statuts bien différents ; alors que Dol fut rapidement promue au rang de cité épiscopale, la ville d'Antrain ne disposait que d'un château mineur, siège d'une subdivision de la seigneurie de Fougères depuis le début du second Moyen Âge. À plus petite échelle, l'itinéraire s'intègre dans l'itinéraire suprarégional Saint-Malo/Alençon dont le principal chemin de grand parcours depuis le Moyen Âge est devenu la route royale n° 155 au cours de l'Ancien Régime. Cet itinéraire est matérialisé dans le secteur de Trans-la-Forêt par 22 tracés reconnus sur la documentation planimétrique, présentant une direction générale nord-ouest/sud-est et certaines différences. La partie occidentale de l'itinéraire est marquée par la présence de la voie antique reliant *Fanum Martis*, ancienne capitale des Coriosolites (Corseul, Côtes-d'Armor), à *Legedia*, ancienne capitale des Abricantes (Avranches, Manche), qui joue un rôle prépondérant dans l'organisation des tracés identifiés dans ce secteur. La partie orientale, quant à elle, semble plutôt correspondre à des chemins d'origine médiévale, si ce n'est moderne.

Le second itinéraire traverse le territoire de Trans du nord au sud. Il est aujourd'hui matérialisé en partie par le tracé de la route départementale n° 90, mais nous avons pu relever 19 tracés, dont la succession ou la concurrence dépendent du développement et de l'histoire des différents pôles de peuplement desservis. Cet itinéraire permet de relier deux villes fondées également au cours du Moyen Âge et dépend avant tout du rôle des autorités seigneuriales et duciales dans l'organisation du territoire et, de ce fait, du réseau viaire. Alors que Bazouges-la-Pérouse est connue comme ayant été un *vicus* relevant de la seigneurie de Fougères, Pontorson est marquée par l'édification d'une forteresse durant la première moitié du XI<sup>e</sup> siècle avant de se développer considérablement au cours du XII<sup>e</sup> siècle et d'être élevée au statut de paroisse. S'insérant dans une zone de marches nommée frontières et marches de la guerre par le duc Jean V durant la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle, cet itinéraire peut être considéré comme une « porte ouverte » vers l'Avranchin où les rivalités entre le duché de Bretagne et le duché de Normandie y sont très marquées dès la fin du premier Moyen Âge.



**Photographie** : chemin creux correspondant au tracé n°11 de l'itinéraire Dol/Antrain. Il reprend – et ainsi conserve – le fossoiement de l'éperon barré du Val sur la commune de Trans-la-Forêt (Ille-et-Vilaine) - © Leveziel, 2021

- **Cristina GANDINI** (UBO), avec la collaboration de **Julien BACHELIER** (UBO)  
**« Là, sont les chemins les plus cahoteux » : accéder aux foires de Sainte-Marie du Menez-Hom (Finistère)**

*« Sur le plateau où on a édifié la chapelle de Marie, il se tient trop de foires chaque année. Il est difficile de choisir un plus mauvais emplacement pour un pareil motif, surtout pour des foires aussi*

*considérables que celles de Ménes-Hom. Non que le champ destiné à leur tenue ne soit pas assez vaste, mais par les obstacles qui naissent à chaque pas pour y parvenir. Là, sont les chemins les plus cahoteux, les plus détestables du Finistère ; on n'apporte aucun soin à leur entretien, aucun même pour empêcher leur déprédation, leur destruction. »<sup>8</sup>.*

Lorsque Jean-François Brousmiche découvre Sainte-Marie du Menez-Hom, lors de ses *Voyages dans le Finistère*, vers 1830, le succès de ces foires l'intrigue. Comment un tel lieu isolé, rude et misérable, peut-il accueillir de tels rassemblements ? À flanc de la montagne, près de l'église, en bordure de la voie reliant Châteaulin à Crozon et d'une route secondaire nord-sud, se sont en effet tenues, de la fin de l'Ancien Régime aux années 1920, entre trois et quatre foires par an. L'espace ne manque pas : le champ de foire occupe un peu plus d'un hectare. Il s'y négocie chevaux et bétail de toute espèce (bœufs, vaches, moutons, cochons), laine, draps et étoffes ainsi que diverses marchandises allant de la quincaillerie aux chaussures, du beurre aux œufs. Hommes et animaux viennent de loin pour y participer, notamment du Léon après avoir franchi l'Aulne par bac au passage de *Trez Guenhel*, entre Rosnoën et Dinéault. Outre les dangers de la traversée, les chemins sont en mauvais état, « les plus détestables du Finistère », ce qui doit contribuer à fatiguer hommes et bêtes. Arrivés à Sainte-Marie, marchands et clients ne trouvent qu'une auberge et deux chaumières. Ainsi, faute d'abris, la foire une fois terminée, ils sont obligés de marcher une partie de la nuit pour regagner leur village. La chapelle de Sainte-Marie du Menez-Hom était aussi un centre de pèlerinage et de pardons qui voyait affluer, plusieurs fois durant l'année, pèlerins et pardonners.

Dans le cadre de ce poster, en nous appuyant sur divers fonds d'archives et sur les témoignages des voyageurs du XIX<sup>e</sup> siècle, nous proposons de revenir sur les conditions d'accès à ce lieu d'échanges très fréquenté entre de la fin de l'Ancien Régime et le début des années 1920. On ne connaît pas la période d'instauration de ces foires. La première date inscrite sur le socle du calvaire de la chapelle indique 1544 et on sait que les transactions commerciales étaient taxées à son profit. Peut-on penser que l'établissement des foires eut lieu vers le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle ? Les chemins qui desservent cet endroit existaient-ils avant la mise en place de ces rassemblements ? C'est ce que nous essaierons également de déterminer en tentant une lecture diachronique du paysage.

➤ **Jonathan GUILLAUME** (université Rennes 2)

***De Châteaubriant à Pouancé du Néolithique à nos jours : évolutions d'un itinéraire à la frontière de la Bretagne et de l'Anjou***

Sur une quinzaine de kilomètres, entre les forteresses de Châteaubriant (Loire-Atlantique) et Pouancé (Maine-et-Loire), nous pouvons reconnaître, dans le parcellaire actuel ou dans celui figuré sur le cadastre ancien, un long tracé viaire, qui était toujours actif au XIX<sup>e</sup> siècle et qui a été interprété depuis longtemps comme une portion de la voie antique menant de Carhaix à Angers. Cependant, nous proposons de faire remonter son origine – en tant qu'itinéraire – à une période bien plus haute, au Néolithique. En effet, les deux tiers de la trentaine de haches polies répertoriées dans la commune de Soudan (Loire-Atlantique) ont été retrouvés dans son environnement proche. En venant de la forêt de Teillay, elle passe 3,5 km au nord de Châteaubriant pour arriver juste au sud de Pouancé, en évitant les bourgs de Soudan et Carbay. L'orientation de son tracé ainsi que les autres axes de communication de l'itinéraire Châteaubriant-Pouancé organisent l'ensemble du réseau parcellaire de la zone d'étude. Un tracé parallèle semble se mettre en place à partir d'un regroupement de population de la fin de l'Âge

<sup>8</sup> BROUSMICHE (Jean-François), *Voyage dans le Finistère en 1829, 1830, 1831*, tome II, Morvran, Quimper, 1977, p. 334.

du Fer vers Béré, qui semble être le siège d'un pouvoir local jusqu'au tout début du XI<sup>e</sup> siècle. Il traverse le bourg de Soudan, rejoignant la nécropole mérovingienne de Saint-Aubin de Pouancé en passant par un site du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère. Au XI<sup>e</sup> siècle, la construction du château de Châteaubriant, la mise en place de la seigneurie de Soudan et la fondation de la paroisse de Carbay entraînent le développement d'un nouveau tracé, qui cependant ne perdure probablement pas dans sa totalité au-delà du Moyen Âge, du fait du déplacement du siège de la seigneurie de Soudan. À l'époque moderne, la route de Châteaubriant à Pouancé intègre différents tronçons de ces trois tracés, avant que sa trajectoire soit rectifiée à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle par l'édification d'une route royale qui deviendra l'actuelle RD 771. Entre ces trois tracés parallèles, caractérisant la maille évolutive d'un même itinéraire, se dessine donc une multitude de trajectoires historiques, marquées notamment par une série de micro-carrefours au passage de la frontière entre Bretagne et Anjou.

➤ **Pierrick TIGREAT (SDAVO)**

***L'abbaye cistercienne du Relec (Finistère) : itinéraires de grand parcours et voies de circulation dans les monts d'Arrée***

Dans les Monts d'Arrée, en la vallée du Queffleuth, les moines cisterciens de Bégard (Côte d'Armor) fondèrent l'abbaye du Relec vers 1132. Témoin de l'implantation de l'ordre en Bretagne, le site et son domaine établi dans les évêchés de Cornouaille, Léon et Tréguier seront marqués par six siècles d'occupation monastique.

Dès le XIX<sup>e</sup> siècle, l'établissement a suscité l'intérêt des érudits locaux, les études archéologiques publiées restèrent toutefois circonscrites à l'église abbatiale, vestige le mieux conservé de l'ancien monastère. En conséquence, l'apport le plus important dans la compréhension du site résulte des sondages et des fouilles conduites dès 2001 par Ronan Pérennec, archéologue au Service départemental d'archéologie du Finistère. L'étude de cas s'inscrit en parallèle et dans la continuité de ces travaux, autour des méthodes archéogéographiques par la mobilisation d'une source spécifique, le cadastre napoléonien.

Désignés par l'idiome armoricain *Kein breiz*, « le dos de la Bretagne », les Monts d'Arrée culminent à environ 390 mètres. Le milieu naturel peut paraître difficile à pénétrer, pourtant il n'a pas prohibé toute occupation humaine et cela antérieurement à l'implantation des moines cisterciens au XII<sup>e</sup> siècle. D'une part, le relief se révèle ne pas être une barrière naturelle infranchissable. D'autre part, la région permettait un développement des activités agricoles et par-delà l'essor d'une économie rurale.

Ainsi, le choix d'une vie solitaire par les cisterciens ne signifie pas l'isolement. De la sorte, l'abbaye du Relec est entourée d'un réseau routier important qui ne la prive pas de lien avec l'extérieur, les différentes voies et chemins ont pu être un des facteurs déterminants dans le choix du site. En outre, le monastère est à 1,5 kilomètre du repère délimitant trois évêchés : Cornouaille, Léon et Tréguier, position ô combien stratégique puisque son temporel est essaimé dans ces trois divisions épiscopales.

➤ **Stéphanie Rubiolo-Catteau** (Conseil départemental du Morbihan – Patrimoine & Archives)

***Carnet de routes – une exposition numérique du Conseil départemental du Morbihan***

L'histoire des routes en Bretagne et plus particulièrement en Morbihan est un sujet assez peu traité jusqu'à présent. Il n'existe pas à ce jour de synthèse sur l'histoire des routes bretonnes ou morbihannaises. Les avancées des connaissances archéologiques, la collecte de nouvelles

ressources archivistiques et la tenue du colloque organisé par l'université de Rennes 2 favorisent cependant un regain d'intérêt pour ce sujet. En parallèle, les changements sociétaux, les problématiques liées aux déplacements des populations et aux enjeux de la mobilité réactivent les débats sur l'aménagement des territoires. Aussi se pencher sur l'histoire des réseaux routiers et des moyens de locomotion permet à la fois de mieux cerner les besoins et usages des sociétés qui les ont construites et d'alimenter notre réflexion sur les aménagements territoriaux de demain.

Le Conseil départemental du Morbihan travaille actuellement à l'élaboration d'une exposition numérique sur l'histoire des routes morbihannaises de la protohistoire à nos jours. Cette exposition à destination du grand public donnera une vue générale des différentes étapes de construction du réseau routier du département. Elle permettra de comprendre les éléments qui ont déterminé les choix des aménagements, reflets des préoccupations de l'époque. Cette exposition mettra également en lumière un patrimoine archéologique, archivistique ou mobilier peu connu du grand public. Une partie de l'exposition traitera aussi du volet humain : hommes et femmes de la route, expérience de la route et façon dont elle est vue et représentée à travers les âges...

C'est là l'occasion de s'interroger sur notre vision de la route aujourd'hui, objet de notre quotidien et objet patrimonial. Comment un conseil départemental, acteur majeur de la construction et de l'entretien des routes, peut-il promouvoir le réseau routier comme objet patrimonial ? Quels sont les enjeux d'une telle démarche ? Le travail de médiation sera accompagné d'un travail de collecte et d'exploitation de nouvelles sources historiques. Celui-ci permettra la constitution et la conservation de la mémoire liée à la construction et à l'utilisation du réseau routier contemporain. Croiser ces sources anciennes et contemporaines doit permettre de mieux comprendre comment et pourquoi le réseau routier s'est formé et continue d'évoluer, et de donner à tout un chacun des clés de lecture de son environnement.



**Photographie : La Roche-Bernard** : construction du pont du Morbihan (RN 165) [1993-1995].

Le passage de la Vilaine a constitué de tout temps un obstacle. La présence d'un gué en aval est attestée à l'époque gallo-romaine. Plus proche de nous, plusieurs ponts ont été construits au niveau de La Roche-Bernard. À l'arrière-plan de la photo on devine les vestiges des ponts construits au XIX<sup>e</sup> siècle et le pont inauguré en 1960.

Source : AD Morbihan, 2203 W