



HAL
open science

Quelle est la place des sites fortifiés dans les échanges maritimes de la façade Manche-Atlantique à la fin de l'âge du Fer ?

Hervé Duval

► To cite this version:

Hervé Duval. Quelle est la place des sites fortifiés dans les échanges maritimes de la façade Manche-Atlantique à la fin de l'âge du Fer ?. *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*: Anjou, Maine, Touraine, 2023, 130 (3), pp.25-48. 10.4000/abpo.8618 . hal-04252095

HAL Id: hal-04252095

<https://univ-rennes.hal.science/hal-04252095>

Submitted on 20 Oct 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Quelle est la place des sites fortifiés dans les échanges maritimes de la façade Manche-Atlantique à la fin de l'âge du Fer ?

Hervé DUVAL

Docteur, Field Archaeologist, Société Jersiaise et membre associé de l'UMR 6566 CReAAH, Université Rennes 1

Parmi les changements socio-économiques attestés à la fin de l'âge du Fer, l'intensification des flux commerciaux occupe une place de première importance. Depuis la baie de la Somme, au nord, jusqu'à l'estuaire de la Gironde, au sud, la façade Manche-Atlantique est particulièrement concernée par ce phénomène grâce à son ouverture avec la mer et les archéologues se sont donc penchés depuis plusieurs décennies sur la reconnaissance de sites à vocation commerciale. Parmi ces recherches, celles qui traitent plus spécifiquement des échanges maritimes des II^e et I^{er} siècles av. n. è. ont été dynamiques, tant du point de vue de l'étude du mobilier et des vestiges archéologiques que de l'exploitation des sources écrites. Cet article se propose de questionner la place des sites fortifiés de la fin de l'âge du Fer dans ces échanges maritimes, à travers l'étude d'un corpus de sites bien documenté à l'échelle de la façade Manche-Atlantique de la France (fig. 1).

Faisant suite aux échanges entre Carthaginois, peuples occidentaux de la Gaule atlantique et habitants des îles Britanniques vers la fin du IV^e siècle av. n. è., les contacts maritimes vont s'intensifier au cours des deux à trois siècles suivants avec la mise en place d'*emporia*, de villes et/ou d'agglomérations portuaires. La fondation de Narbonne (vers 118 av. n. è.) ouvre d'ailleurs aux Gaulois de nouveaux débouchés économiques chez les peuples méditerranéens. Toutefois, comme le faisaient remarquer Barry Cunliffe et Patrick Galliou, ce ne sont pas forcément des marchands romains qui transitent par Narbonne, l'isthme gaulois et Bordeaux, mais des produits qui sont diffusés le long du littoral par des navires hauturiers, voire par cabotage en relais, puis vers l'intérieur des terres par l'intermédiaire des fleuves côtiers et des voies secondaires¹. L'intensification de ces liaisons maritimes et la fréquentation des routes par un plus grand nombre de navires ont certainement contribué au développement de zones propices au commerce et à la redistribution des biens et produits qui entraînent ainsi en circulation dans un marché plus dynamique.

Dans ce complexe Manche-Atlantique sollicité du point de vue des échanges maritimes, l'attention s'est d'abord focalisée sur les relations transmanche. Dans les années 1990, grâce aux découvertes archéologiques et aux liens entretenus entre chercheurs britanniques et français, les modalités des échanges et la prise en compte des importations continentales ont permis de renouveler ces problématiques². Parallèlement, la reprise des fouilles à Hengistbury Head dans le

¹ CUNLIFFE, Barry et GALLIOU, Patrick, *Le Yaudet en Ploulec'h, Côtes d'Armor. Archéologie d'une agglomération (I^{er} siècle av. J.-C. - XX^e siècle apr. J.-C.)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015, p. 68.

² MCGRAIL, Seán, « Celtic seafaring and transport », *The Celtic world*, M. Green (ed), 1995, p. 254-281 ; ALLEN, John R. L. et FULFORD, Michael, « The distribution of south-east Dorset black burnished

Dorset, puis les recherches menées à Alet à Saint-Malo et au Yaudet à Ploulec'h ont apporté des éléments archéologiques permettant d'intégrer les espaces fortifiés dans les réflexions, tout en mettant en évidence des rythmes différents entre les II^e et I^{er} siècles av. n. è. le long de la façade maritime de la Manche³. Puis, dans le sillage des travaux de Barry Cunliffe et d'Andrew Fitzpatrick, les recherches d'Eileen Wilkes, côté anglais, et d'Anthony Lefort, côté français, ont enfin questionné les relations transmanche en s'interrogeant sur les emplacements portuaires et la nature des activités maritimes et commerciales⁴.

Pour la Bretagne, toutefois la question des ports semblait cantonnée jusqu'ici à deux exemples : ceux du Yaudet à Ploulec'h et d'Alet à Saint-Malo, considérés comme des « *oppida* maritimes »⁵. Or, si ces derniers ont longtemps été jugés comme des cas uniques pour cette région⁶, il est désormais possible de dépasser ce constat en proposant, par la même occasion, un réexamen des relations fluviales et maritimes pour l'ensemble du domaine Manche-Atlantique et, donc, des échanges entre peuples riverains de l'Océan. En effet, notre récente recherche doctorale a permis de valoriser de nombreux sites fortifiés attribuables à la fin du second âge du Fer associés à des zones d'échouage ou de mouillage pour les navires, à l'instar des deux sites précédemment évoqués⁷. Cette synthèse élaborée pour la bande littorale et insulaire de la façade Manche-Atlantique de la France répondait partiellement à un souhait⁸ : celui de dépasser le *Gazetteer des Hill-forts of Northern France* de Mortimer Wheeler et Katherine Richardson qui n'avait jamais fait l'objet d'une actualisation⁹. C'est donc sur la base de ces nouveaux éléments que la question de la place des sites fortifiés dans les échanges maritimes de la fin de l'âge du Fer peut être dorénavant posée en accord avec un constat dressé en 2015 :

Paradoxalement, si les sites fortifiés littoraux offrent un potentiel quantitatif et qualitatif exceptionnel, l'absence de recherches d'envergure, qui s'imposeraient pourtant sur quelques études de cas, limite toujours notre appréhension des modalités

category I pottery in south-west Britain », *Britannia* 27, 1996, p. 223-281 ; GIOT, Pierre Roland, « The western seaways - myth or reality? », *Archaeologia Cambrensis* 146, 1997, p. 1-11.

³ LANGOUËT, Loïc, « Alet and Cross-Channel Trade », *Cross-Channel Trade Between Gaul and Britain in the Pre-Roman Iron Age*, 1984, p. 67-77 ; GALLIOU, Patrick, « Days of Wine and Roses? Early Armorica and the Atlantic Wine Trade », *Cross-Channel Trade Between Gaul and Britain in the Pre-Roman Iron Age*, 1984, p. 24-36 ; GALLIOU, Patrick et CUNLIFFE, Barry, « Le Yaudet à Ploulec'h (Côtes-d'Armor) et le problème des oppida côtiers armoricains », in *Habitats, mobiliers et groupes régionaux à l'âge du Fer*, 2003, p. 289-299.

⁴ WILKES, Eileen, *Iron Age Maritime Nodes on the English Channel Coast, an Investigation into the Location Nature and Context of Early Ports and Harbours*, Bournemouth University, 2004, 2 vol., 547 p., thèse de doctorat, DARVILL, Timothy (dir.), Université de Bournemouth, 2004, 2 vol., 272 et 276 p. ; LEFORT, Anthony, *Contribution bas-normande à une archéologie des relations transmanches à la fin de l'âge du Fer. Échanges matériels et culturels*, thèse de doctorat, sous la direction de Jean-Paul Guillaumet et Ian Ralston, Université Bourgogne Franche-Comté, 2015, 2 vol., 370 et 278 p.

⁵ GALLIOU, Patrick et CUNLIFFE, Barry, « Le Yaudet à Ploulec'h (Côtes-d'Armor) et le problème des oppida... », art. cit.

⁶ CUNLIFFE, Barry et GALLIOU, Patrick, *Le Yaudet en Ploulec'h...*, op. cit., p. 70.

⁷ DUVAL, Hervé, *Les sites fortifiés littoraux et insulaires de la façade Manche-Atlantique de l'Europe : territoires, échanges et pouvoirs au 1^{er} millénaire av. n. è.*, thèse de doctorat, sous la direction de Marie-Yvane DAIRE, Rennes 1, 2020, 818 p.

⁸ GALLIOU, Patrick et CUNLIFFE, Barry, « Le Yaudet à Ploulec'h (Côtes-d'Armor) et le problème des oppida... », art. cit., p. 297.

⁹ WHEELER, Mortimer et RICHARDSON, Katherine, *Hill-Forts of Northern France*, Reports of the Research Committee of the Society of Antiquaries of London, n° XIX, 66, Oxford, 1957, 230 p.

d'occupation et de leur chronologie ; dès lors, ces éléments structurants du paysage côtier et, plus largement, de l'ouest de la France sont difficilement intégrables dans une approche socio-économique large. Sont-ils moins/plus/ ou aussi « importants » que les sites aristocratiques ou « *oppida* » reconnus à l'intérieur des terres ? Si le rôle des *oppida* des Vénètes paraît à la fois flou et surévalué par Jules César, l'archéologie « moderne » n'a malheureusement pas fait progresser la question, depuis les interventions limitées d'archéologues britanniques dans les décennies 1930-1940. En ce qui concerne ceux des Osismes, il ne faudra jamais oublier que c'est la seule cité gauloise dont le territoire s'ouvre sur trois mers : au nord, à l'ouest et à l'est. Cela ne fut sans doute pas sans conséquence dans son organisation¹⁰.

Envisager la question portuaire pour la fin du second âge du Fer

Présumer de la présence de ports pour la fin de la Protohistoire et en avancer des emplacements peut apparaître comme un exercice périlleux. Même pour l'époque antique, les témoignages archéologiques étaient encore peu nombreux il y a quelques décennies seulement, ce qui faisait écrire que « les fouilles dans l'ouest de la France ne permett[ai]ent pas de répondre avec précision à cette question¹¹ ». Les progrès scientifiques et l'intérêt pour ce thème de recherche ont toutefois permis des avancées considérables sur le sujet, ce qui a permis de s'écarter des textes pour se pencher sur des exemples archéologiques. À ce titre, il est possible de relever les exemples d'infrastructures portuaires ou d'aménagements de berges antiques mis au jour dans le nord et à l'ouest de la France, à Boulogne-sur-Mer (*Gesoriacum-Bononia*), Aizier, Vieux-la-Romaine (*Aregenua*), Blainville-sur-Orne, Rezé (*Ratiatum*) ou encore Saintes (*Mediolanum*). La tenue d'un colloque sur ce thème en 2018 sur l'arc atlantique et les eaux intérieures¹², dans la continuité de celui sur l'espace méditerranéen antique et les systèmes portuaires fluvio-lagunaires tenu en 2014¹³, a démontré le renouveau des données via des programmes de fouilles ambitieux menés au début du XXI^e siècle.

La situation est quelque peu différente pour la fin de l'âge du Fer, mais de récentes opérations d'archéologie programmée sont venues apporter des témoignages précieux, tant pour les échanges transmanche que pour les contacts en provenance de la Méditerranée, principalement à travers du site d'Urville-Nacqueville¹⁴. Ce site daté du second âge du Fer évoque cependant davantage une

¹⁰ DAIRE, Marie-Yvane *et alii*, « Les modes d'occupation du littoral de la Bretagne continentale à l'Âge du Fer. Une première approche », in OLMER, Fabienne et ROURE, Réjane, (dir.), *Les Gaulois au fil de l'eau, Actes du 37^e colloque international de l'association Française pour l'Étude de l'Âge du Fer (Montpellier, 2013)*, Bordeaux, 2015, p. 143-166, p. 164.

¹¹ REDDE, Michel, « La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine », *Mélanges de l'école française de Rome*, t. 91-1, 1979, p. 481-489, p. 485.

¹² MOUCHARD, Jimmy et GUITTON, David, (dir.), *Les ports romains dans les Trois Gaules. Entre Atlantique et eaux intérieures*, Gallia, t. 77-1, 2020, 528 p.

¹³ JEZEGOU, Marie-Pierre et SANCHEZ, Corinne (dir.), *Les ports dans l'espace méditerranéen antique. Narbonne et les systèmes portuaires fluvio-lagunaires*, *Revue Archéologique de Narbonnaise*, Supplément 44, 2017, 414 p.

¹⁴ LEFORT, Anthony *et alii*, « Artisanat, commerce et nécropole. Un port de La Tène D1 à Urville-Nacqueville », in *Les Gaulois au fil de l'eau*, in OLMER, Fabienne et ROURE, Réjane (dir.), *Actes du 37^e colloque international de l'association Française pour l'Étude de l'Âge du Fer (Montpellier, 2013)*, Bordeaux, 2015, p. 441-474.

zone d'échouage ou de mouillage (*statio*) qu'un véritable port, au sens antique du terme¹⁵. Il en est de même pour les agglomérations littorales et habitats datés de la fin du second âge du Fer en Bretagne (agglomération de Goulvars à Saint-Pierre-Quiberon, habitat de Port-Blanc à Hoëdic) qui n'ont pas permis d'identifier des installations portuaires, en dépit de leur forte interaction avec le domaine maritime (importations de produits méditerranéens ou britanniques, production de sel, exploitation du milieu marin proche). Une découverte récente réalisée à Belle-Île-en-Mer¹⁶, sur l'estran de Ster-Vraz à Sauzon, pourrait également témoigner d'une activité domestique de l'âge du Fer sur une zone particulièrement propice à l'échouage et au mouillage des navires, mais ne pouvant pas être pour autant qualifiée de port. De fait, il convient de se demander si la définition classique du port telle qu'elle a été formulée par les auteurs antiques peut correspondre, dans une certaine mesure, à la réalité des peuples de la Gaule atlantique.

Zone d'échouage et port : une distinction nécessaire

En préambule de toute réflexion, il convient de distinguer une zone d'échouage ou de mouillage (*statio*) et un port (*portus*), ce dernier étant protégé naturellement ou artificiellement. Ce sont principalement les sources antiques qui permettent de différencier ces lieux et cela nécessite donc également d'accepter qu'un parallèle puisse être réalisé avec la Gaule atlantique pour des structures mises en place par les peuples riverains de l'Océan, quelques siècles av. n. è.

Des propositions ont été récemment formulées par Guillaume Flamerie de Lachapelle sur l'interprétation des termes utilisés à travers une relecture d'un passage d'Ulpian figurant dans le Digeste : « On appelle port (*portus*) un lieu clos, où l'on fait entrer des marchandises et d'où l'on en fait sortir : et ce type de mouillage (*statio*) est non seulement clos, mais aussi protégé. C'est de là que vient le mot 'passage étroit' (*angiportum*)¹⁷ ». Le *portus* est ainsi défini du point de vue étymologique comme une sous-catégorie de la *statio* (terme générique pour parler d'un mouillage), à la différence qu'il possède des protections qui sont absentes des *stationes*. L'auteur de l'article appuie son propos sur deux autres textes qui confirment que le *portus* est un lieu protégé, sophistiqué et bénéficiant d'aménagements spécifiques¹⁸.

Excepté l'exemple du site portuaire de Corbilo[n] implanté à l'embouchure de la Loire (*Liger*) qui est attesté par les textes, aucun autre port n'est clairement évoqué pour la fin de l'âge du Fer. Pour ce site portuaire, le témoignage de Polybe (rapporté par Strabon) fait directement référence à un *emporium* dont la fondation est antérieure au II^e siècle av. n. è., tandis qu'il ne semble plus en activité dans la

¹⁵ Voir *infra*.

¹⁶ Communication personnelle et découverte Gérald Musch

¹⁷ FLAMERIE DE LACHAPELLE, Guillaume, « Note sur le sens de portus et statio dans Digeste, 50.16.59 », *La statio, Archéologie d'un lieu de pouvoir dans l'empire romain*, in J. FRANCE et J. NELIS-CLEMENT (éd.), Ausonius Éditions, Scripta Antiqua 66, 2014, p. 113-116, p. 114.

¹⁸ *Ibid.*, les traductions suivantes sont données par l'auteur : « D'autres font de cette contemplation le but vers lequel ils tendent ; mais pour nous, les Stoïciens, ce n'est qu'un mouillage (*statio*), non le port "où l'on peut durablement s'abriter" (*portus*) » (Sénèque, *De otio*, 7.4) et « Un mouillage (*statio*) est un lieu où les navires séjournent temporairement ; un port (*portus*) est un lieu où ils passent l'hiver. On appelle du reste "importun, désagréable" ce qui n'offre aucun abri, c'est-à-dire aucun port. Le mot port (*portus*) est à l'abri des vents ; c'est là que l'on établit, d'ordinaire, ses quartiers d'hiver ; le mot port (*portus*) vient de ce que l'on y apporte (*deportare*) des marchandises » (Isidore de Séville, *Origines*, 14.8.39-40).

deuxième moitié du 1^{er} siècle av. n. è.. Corbilo[n] accueillait des négociants et était décrit comme « l'une des deux principales villes de commerce de Gaule¹⁹ » avec Narbonne. Sa localisation fait encore débat aujourd'hui et une synthèse des hypothèses anciennes et récentes visant à la déterminer en expose toute la complexité²⁰. Selon les auteurs, c'est l'importance que cette place commerciale possédait sur la route de l'étain qui aurait contribué à ce que les Massaliotes n'en divulguent pas exactement l'emplacement. Le déclin de Corbilo[n] pourrait justement être mis en relation avec les conséquences de la domination romaine sur la route commerciale de l'Ouest²¹.

Pour l'époque antique, des témoignages tardifs mentionnent plusieurs ports et points remarquables, parmi lesquels le *vindana portus*²² que certains auteurs identifient au Gâvres ou à Port-Louis²³ et d'autres à Belle-Île²⁴. Locmariaquer a également été proposé en raison de son emplacement et de ses vestiges antiques importants. Ptolémée nomme aussi le *saliocanus portus* dont l'emplacement n'est pas davantage connu, même si Morlaix a été évoqué par plusieurs auteurs depuis des décennies²⁵. Enfin, Ptolémée et Strabon évoquent le cap Gabaion (Penmarc'h, la pointe du Raz dont le relief est beaucoup plus marqué ou Pors Liogan au sud du Conquet) localisé aux confins du territoire osisme²⁶. Ce dernier correspond plus vraisemblablement à une entité géographique qui, comme l'écrit Jean-Marie Kowalski, aurait pu être utilisée « comme un amer essentiel sur la route qui les [les marins] menait vers le nord, en Bretagne²⁷ ». L'imprécision qui ressort de la localisation exacte des emplacements évoqués précédemment complexifie donc la question portuaire pour l'époque antique et encore davantage pour la fin de l'âge du Fer.

Apport des textes sur la coalition armoricaine et les peuples de l'Océan

Lorsque Jules César relate les conflits l'opposant à la coalition armoricaine, l'absence de ports sur l'Océan est un élément qui revient plusieurs fois dans son récit. Il indique d'abord que ce peuple s'est rendu « maître du peu de ports » de l'Océan avant de répéter plus loin que cette « mer [lui était] inconnue et presque

¹⁹ Strabon, *Géographie*, livre IV, 2, 1.

²⁰ MENANTEAU, Loïc et MOUCHARD, Jimmy, « Où est Corbilo ? Hypothèses anciennes et actuelles sur sa localisation », *Aesturia, Cultures et développement durable, Pour une géoarchéologie des estuaires*, n°5, 2004, p. 81-99.

²¹ CUNLIFFE, Barry, « Britain, the Veneti and beyond », *Oxford Journal of Archaeology*, 1-1, 1982, p. 39-68, p. 42-43.

²² Ptolémée, *Géographie*, 7, 1 ; 8, 1 ; 8, 6.

²³ GALLIOU, Patrick, « Commerce et société en Armorique romaine », *Revue des Études Anciennes*, 94/1, 1992, p. 27.

²⁴ NAAS, Patrick, *Histoire rurale des Vénètes armoricains (V^e s. av. J.-C. - III^e s. ap. J.-C.)*, Saint-Malo, Centre régional d'archéologie d'Alet, 1999, p. 26 ; LANGOUËT, Loïc, « Principaux sites portuaires de l'Armorique gallo-romaine », *Dossiers du Ce.R.A.A*, n° 30, 2002, p. 87-112.

²⁵ GRENIER, Albert, *Manuel d'archéologie préhistorique, celtique et gallo-romaine. VI. Archéologie gallo-romaine. Deuxième partie : L'archéologie du sol, Navigation, Occupation du sol*, Paris, 1934, p. 399-435. ; GALLIOU, Patrick, « Commerce et société... », art. cit., p. 23-40.

²⁶ Strabon, *Géographie*, livre I, 4, 5 et Ptolémée, *Traité de Géographie*, livre II, 8, 9.

²⁷ KOWALSKI, Jean-Marie, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La Terre vue de la Mer*, Paris, 2012, p. 168.

dépourvue de ports²⁸ ». Le phénomène des marées est aussi évoqué pour expliquer ses difficultés à y porter la guerre et à mettre à l'abri ses navires²⁹. La nature des infrastructures gauloises devait, certes, différer des ports romains (absence de structure maçonnée ou de quais appareillés), au sens où les zones d'échouage étaient nombreuses et adaptées pour le cabotage qui devait représenter une grande part de la circulation navale et fluviale. La présence d'une série de ports adaptés aux déchargements des navires hauturiers le long des côtes ne fait pourtant aucun doute.

Cette différenciation entre la zone d'échouage, d'un côté, et le port, de l'autre, n'est cependant pas si évidente à mettre en lumière hors du contexte méditerranéen. Dans le conflit l'opposant aux Vénètes en 56 av. n. è., César utilise en effet le terme de *portus* pour parler indistinctement des rares lieux disposant de protections sur l'Océan³⁰ et vraisemblablement du golfe du Morbihan où s'était regroupée la flotte composée des 220 navires des coalisés armoricains³¹. Il est difficile, à partir de ces rares passages, de savoir si le *portus* se résumait à l'équivalent d'un havre naturel ou si certains espaces avaient été aménagés pour permettre le mouillage des navires. De fait, et c'est probablement une différence suffisamment nette avec un port antique tel que celui d'Ostie à Rome, il faut pouvoir considérer que les conditions de navigation sur l'Océan étaient si différentes de celles de l'espace méditerranéen (importance du marnage, conditions climatiques, fréquence des tempêtes hivernales, faciès maritimes ainsi que nombreuses îles et îlots), qu'elles ont nécessité de concevoir les réseaux maritimes différemment, tant du point de vue de la construction navale que des aménagements portuaires. C'est donc à une tout autre réalité que les peuples de la façade Manche-Atlantique ont été confrontés, d'où la difficulté pour le général romain de la définir avec ses termes.

Le cas des Vénètes est particulièrement important à prendre en considération, car, malgré le rôle central qu'occupe ce peuple dans le récit césarien, lequel ayant abouti à parler de « Guerre des Vénètes », la réalité archéologique a permis de nuancer la place de ce peuple pour la façade Manche-Atlantique. Avec l'intensification des échanges au second âge du Fer, des partenariats commerciaux se nouent de part et d'autre de la Manche, notamment à destination de la Grande-Bretagne, pourvoyeuse d'étain et d'autres biens acheminés jusque dans les Gaules. Certains peuples, comme les Vénètes, auraient même établi des monopoles et fait valoir des droits sur les navires qui transitaient par leurs territoires³². Il faut toutefois nuancer ce qui était anciennement considéré comme une « thalassocratie » et qui ne devait se limiter qu'à un contrôle de certaines voies maritimes et fluviales, à l'époque où César en fait mention. Depuis la conquête de la Gaule transalpine (125-117 av. n. è.) et la création de la colonie romaine de Narbonne (vers 118 av. n. è.), le commerce avait dû, en effet, considérablement se développer afin d'acheminer les vins et autres produits issus du monde méditerranéen en empruntant l'isthme

²⁸ Jules César, *Commentarii de Bello Gallico*, livre III, 8 et 9.

²⁹ *Ibidem*, livre III, 12.

³⁰ *Ibidem*, livre III, 8 et 9.

³¹ *Ibidem*, livre III, 14.

³² Un même système de droit onéreux était prélevé sur les marchands qui souhaitaient traverser les Alpes (Jules César, *Commentarii de Bello Gallico*, livre III, 1).

gaulois³³, ce que Guy Barraol a qualifié de « lente romanisation par le négoce³⁴ ». Les côtes atlantiques et les rivages des îles Britanniques s'étaient alors vu stimulés par l'ouverture d'un nouveau marché permettant de vendre et d'échanger des biens sur de longues distances, au grand bonheur des marchands et *negociatores*. Certains d'entre eux, simples marchands ou véritables négociants et citoyens romains, s'étaient d'ailleurs installés dans des *oppida* d'où ils pratiquaient directement leur activité, tels Nevers (*Noviodunum*), Orléans (*Cenabum*) ou Chalon-sur-Saône (*Cavillonum*)³⁵. Ils n'étaient toutefois pas implantés partout, absents, par exemple, en territoire nervien³⁶.

Les peuples riverains de l'Océan avaient de quoi échanger avec ces commerçants dont les profits devaient être suffisamment considérables pour qu'ils remontent parfois les fleuves et s'aventurent sur cette mer réputée si agitée. Le témoignage de Diodore de Sicile est souvent cité pour illustrer cette vision d'une amphore de vin pouvant s'échanger contre un esclave³⁷, mais Strabon évoque également, en provenance de la Grande-Bretagne, les échanges de « blé, bétail, or, argent et fer » ou encore de « peaux, d'esclaves et d'excellents chiens de chasse³⁸ », auxquels il convient d'ajouter les objets de parure ainsi que les ressources naturelles et halieutiques. Au titre des produits de la mer, dont les poissons pour lesquels l'Océan était réputé riche³⁹, le sel et les salaisons devaient tenir un rôle important, compte tenu du développement de la production de sel au cours des II^e et I^{er} siècles av. n. è., le long de la façade Manche-Atlantique. Assez étrangement, cette ressource est absente des listes précédentes qui évoquent les biens et les produits, ce qui amène à questionner la place qu'elle occupait dans les échanges. Avec des vestiges de briquetages ayant laissé plus de 300 gisements, dont 58 le long de la Manche et 235 sur le littoral atlantique, le sel est omniprésent sur le littoral et sa production au sein d'habitats littoraux et fortifiés témoigne du rôle et de la nécessité de ce produit, à forte valeur ajoutée, pour la fin du second âge du Fer⁴⁰.

Ports, mers et fleuves : comprendre le rivage au rythme du site fortifié

Au cours des derniers siècles av. n. è., les modalités des échanges maritimes ont considérablement évolué, que ce soit du fait du renforcement des contacts transmanche ou sous l'influence d'un renouveau commercial avec la Méditerranée⁴¹.

³³ ROMAN, Yves, *De Narbonne à Bordeaux. Un axe économique au I^{er} s. av. J.-C.*, Presse Universitaire de Lyon Lyon, 1983, 333 p.

³⁴ BARRUOL, Guy, « La résistance des substrats préromains en Gaule méridionale », in PIPPIDI, Dionis M. (dir.), *Assimilation et résistance à la culture gréco-romaine dans le monde ancien*, Bucarest-Paris, 1976, p. 389-405, p. 400.

³⁵ Jules César, *Commentarii de Bello Gallico*, livre IV, 5 ; VII, 3, 42 et 55.

³⁶ *Ibidem*, livre II, 15.

³⁷ Diodore de Sicile, *Bibliothèque Historique*, livre V, 26.

³⁸ Strabon, *Géographie*, IV, 5, 2.

³⁹ Diodore de Sicile, *Bibliothèque Historique*, livre V, 19.

⁴⁰ DAIRE, Marie-Yvane, *Le sel des Gaulois*, Paris, Éditions Errance, 2003, p. 31 et 47.

⁴¹ Voir *supra*.

Au regard des gisements archéologiques connus pour la façade Manche-Atlantique de la France, il est possible de proposer l'idée que les espaces fortifiés littoraux et insulaires aient été majoritairement choisis pour tirer profit de ports naturels bien adaptés tant au mouillage des navires qu'à l'échouage. Certaines positions favorables et propices aux fortifications mais dénuées d'anses, de ports ou de plages à proximité immédiate n'ont d'ailleurs pas été utilisées et il convient également de faire valoir cette preuve par l'absence. C'est du moins ce que tend à démontrer notre travail de recherche doctoral basé sur l'inventaire exhaustif et actualisé des sites fortifiés de cette zone géographique⁴². Pour la fin du second âge du Fer, la présence récurrente de mobilier archéologique lié à des échanges à petite, moyenne et/ou longue distance représente, à ce titre, un témoin indirect de leur intégration aux réseaux maritimes environnants.

La diversité des faciès littoraux de la façade Manche-Atlantique a joué un rôle déterminant dans les modalités d'implantation de ces sites, ce qui transparaît nettement à travers la répartition préférentielle des espaces fortifiés sur des reliefs avantageux et contraste avec leur absence dans les zones d'estran, de marais et de plaines littorales. Au sein de ce corpus d'étude extra-régional, 89 sites fortifiés attribuables au I^{er} millénaire av. n. è ont ainsi été mis en évidence. Parmi eux, 30 présentent des occupations datées de la fin du second âge du Fer, dont 17 sont localisés dans la région Bretagne (fig. 1). De manière à répondre aux problématiques formulées lors de la journée d'étude « Ports, mers et fleuves en Bretagne. Rivages bretons », des réflexions supplémentaires peuvent être proposées autour de ces derniers, sans toutefois exclure des comparaisons avec les régions limitrophes.

Les promontoires fortifiés : des « oppida maritimes » ?

Le domaine maritime possède des espaces topographiques bien différents de ceux de l'intérieur des terres. Du point de vue des fortifications, des configurations distinctes sont donc apparues lors de l'élaboration du corpus d'étude. Jusqu'ici, les sites fortifiés décrits dans l'historiographie se limitaient généralement aux petits éperons barrés. Pourtant, les positions stratégiques choisies pour les sites fortifiés reflètent une réalité bien plus complexe où se côtoient des pointes, des îles ou encore de vastes promontoires maritimes (fig. 2). Ainsi, tous ces différents espaces sont à reconsidérer de manière à permettre une description plus précise des systèmes fortifiés identifiés le long de la façade Manche-Atlantique. Ces particularités se retrouvent d'ailleurs dans les îles Britanniques, la péninsule Ibérique ou encore en Méditerranée et contribuent à mettre en valeur une interface maritime particulièrement sollicitée pour les travaux de fortifications et dotée de nombreuses particularités topographiques.

Parmi les nouvelles catégories définies, les promontoires fortifiés occupent une place très importante. Ils sont majoritaires pour le littoral et les îles, zones ayant favorisé la formation de ce type de relief naturel. D'un point de vue descriptif, il s'agit d'emplacements dotés d'une surface interne relativement régulière et de pourtours très escarpés qui plongent dans la mer, un cours d'eau ou encore en direction du débouché d'un estuaire. Ceux dont les occupations sont datées de la fin du second âge du Fer semblent avoir privilégié des espaces dotés d'un port naturel ou d'une zone d'échouage protégée. Il est possible de citer l'exemple du Câtel de Rozel à Jersey qui domine un havre naturel dont l'utilisation est avérée au cours du Moyen Âge et, surtout, à proximité duquel ont été mis au jour plusieurs dépôts de monnaies

⁴² DUVAL, Hervé, *Les sites fortifiés littoraux et insulaires...*, op. cit.

celtiques découverts en 1802⁴³. En Bretagne, le promontoire fortifié d'Erquy dispose de deux plages environnantes, celles du Lourtuais et du Bourg, cette dernière étant protégée par la Pointe de la Houssaye faisant office de brise-lame naturel. Par ailleurs, une petite anse est localisée en contrebas des falaises du site et aurait pu permettre l'échouage de manière à accéder à l'intérieur de la grande enceinte, tandis qu'une seconde, plus restreinte, demeurerait inaccessible et en position dominante. Enfin, les sites du Vieux-Château à Belle-Île-en-Mer ou encore du Châtelet de l'île d'Yeu, en Vendée, disposent tous les deux d'anses et de plages localisées à proximité immédiate. C'est également le cas du Yaudet à Ploulec'h et d'Alet à Saint-Malo, dont les rôles de sites portuaires ont été prouvés grâce à des opérations archéologiques. Situé dans une configuration topographique tout à fait similaire, le promontoire littoral d'Hengistbury Head dans le Dorset domine lui aussi un port naturel, celui de Christchurch Harbour, situé au débouché des fleuves du Stour et de l'Avon. Cette position clef a assuré au site un rôle de première importance au cours du I^{er} millénaire av. n. ère et a été considérée dès le début du xx^e siècle comme un port de commerce⁴⁴.

Pour chacun des cas précédents, les surfaces sont supérieures ou égales à celles du Yaudet à Ploulec'h et d'Alet à Saint-Malo, où les fonctions portuaires sont d'autant plus sûres qu'elles se maintiennent après la conquête romaine. Les sites archéologiques précédemment évoqués seraient donc, eux aussi, qualifiables d'« *oppida* maritimes » puisqu'ils possèdent la particularité de disposer de petits havres naturels pour les marins et que le rare mobilier archéologique découvert y atteste une fréquentation au cours des II^e et I^{er} siècles av. n. è.. Le terme d'*oppidum* est cependant réservé à des sites majoritairement dotés de fortifications, de plus de 15 ha et où des fonctions économiques, politiques et religieuses sont envisagées⁴⁵. Il semble donc dorénavant qu'il faille les considérer davantage comme des agglomérations portuaires et proposer que leur fondation ait été conditionnée par des zones permettant de faire entrer et sortir des marchandises (définition du *portus*), en tirant pleinement profit d'emplacements maritimes privilégiés dotés d'une topographie adaptée aux travaux de fortifications.

À l'échelle de la façade Manche-Atlantique, il est possible de distinguer deux modes de fortifications distincts pour les promontoires fortifiés : des enceintes de contour, majoritaires pour la façade de la Manche, et des remparts de barrages, édifiés principalement pour la façade atlantique. Des exceptions viennent toutefois contredire ce modèle général, à l'instar du promontoire du Château à Péaule où de récentes investigations ont permis d'identifier une portion de fortification de contour du côté sud du promontoire⁴⁶. Cette distinction en matière de castramétation peut également être rattachée à la surface des promontoires fortifiés dont les plus vastes sont localisés en Normandie : la Cité de Limes à Bracquemont et les Fossés de Bénouville à Étretat, en Seine-Maritime ou encore le Mont Castel à Port-en-Bessin-

⁴³ CUNLIFFE, Barry, « Britain, the Veneti... », art. cit., p. 18, 20 et 29.

⁴⁴ BUSHE-FOX, Joscelyn Plunket, « Excavation in Hengistbury Head, Hampshire in 1911-12 », *Reports of the Research Committee of the Society of Antiquaries of London*, The Society of Antiquaries, Oxford, 1915.

⁴⁵ FICHTL, Stephan, *La ville celtique : les oppida de 150 av. J.-C. à 15 ap. J.-C.*, Paris, Éditions Errance, 2000, p. 16.

⁴⁶ DUFAY-GAREL, Yann, « Recherches sur deux habitats groupés de la cité des Vénètes à la fin de l'âge du Fer (II^e-I^{er} siècle av. J.-C.) : les sites de Kerfloc'h à Plaudren et du Château à Péaule (Morbihan) », *Revue archéologique de l'Ouest* 35, 2018, p. 173-198.

Huppain/Commes, dans le Calvados. Au contraire, les promontoires fortifiés de Bretagne, de Vendée et des îles anglo-normandes comptent plus fréquemment des sites de petite à moyenne surface où les ports naturels sont toutefois remarquables. Si les premiers peuvent véritablement être qualifiés d'« oppida maritimes » au regard des critères définis par les archéologues, les seconds – beaucoup moins vastes, mais beaucoup plus nombreux – correspondent plus vraisemblablement à des petites agglomérations portuaires qui ponctuent le littoral Manche-Atlantique (fig. 3). La configuration du littoral breton permet, en effet, de multiplier les zones propices au mouillage ou à l'échouage, tandis que les hautes falaises de Seine-Maritime ne sont ponctuées que de rares échancrures dominées par de vastes promontoires. Cette particularité a certainement amené les peuples à généraliser les travaux de fortification de manière à assurer une meilleure gestion des flux maritimes.

Tandis que la façade de la Manche compte de vastes *oppida*, dotés d'enceintes particulièrement imposantes, la façade atlantique semble se distinguer par le développement d'espaces fortifiés où les surfaces peinent à dépasser les 15 ha. Localisés sur les îles et sur la bande littorale, les emplacements de ces derniers – majoritairement des promontoires fortifiés – permettent de tirer profit de zones d'échouage et de havres naturels. La fonction portuaire de ces sites, bien que difficilement démontrable dans l'état actuel des connaissances, apparaît nécessaire afin d'assurer aux navigateurs des escales ou étapes le long des voies maritimes. La possibilité d'y attendre des conditions de navigation favorables est également une option envisageable, de même que le recrutement de pilotes connaissant les routes à emprunter et celles à éviter. D'un point de vue pratique, ces probables agglomérations portuaires, pour lesquelles des activités domestiques et artisanales sont bien identifiées, permettaient certainement aux marins d'y acheter des vivres, de quoi les conserver et de s'approvisionner en eau douce.

Les îles fortes : des jalons pour les itinéraires maritimes ?

L'étude des sites fortifiés insulaires est longtemps demeurée en retrait face aux sites de l'intérieur des terres et même de ceux du littoral, pour lesquels les informations disponibles étaient plus nombreuses et l'accessibilité plus aisée. Si le potentiel archéologique des îles a bien été mis en exergue pour la Bretagne, l'important déficit des études archéologiques spécifiquement dédiées aux sites fortifiés s'y trouvant associés avait déjà été relevé par le passé⁴⁷. Les premiers jalons avaient pourtant été posés en même temps que la synthèse des Hill-forts of Northern France, à travers des sondages entrepris par Leslie Murray-Threipland sur les îles de Groix et de Belle-Île-en-Mer, lesquels étaient restés relativement sous-exploités⁴⁸. Dans le cadre des recherches doctorales menées à l'échelle de la façade Manche-Atlantique, des travaux ont été initiés sur plusieurs autres îles de la façade atlantique de la France et ont prolongé, d'une certaine manière, ces travaux novateurs pour l'époque. Outre la meilleure compréhension des systèmes fortifiés insulaires, des

⁴⁷ DAIRE, Marie-Yvane *et alii*, « Les modes d'occupation du littoral de la Bretagne... », art. cit. ; LE BIHAN, Jean-Paul, DAIRE, Marie-Yvane et VILLARD, Jean-François, « Les îles de Bretagne continentale de plein océan à l'âge du Fer : un monde (habité), un réseau (de communication), un vecteur (d'acculturation) » in OLMER, Fabienne et ROURE, Réjane (dir.), *Les Gaulois au fil de l'eau, Actes du 37^e colloque international de l'association Française pour l'Étude de l'Âge du Fer (Montpellier, 2013)*, Bordeaux, 2015, p. 235-258.

⁴⁸ MURRAY-THREIPLAND, Leslie, « Excavations in Brittany - Spring 1939 », *Archaeological Journal* 100, Issue 1, 1943, p. 128-149.

réflexions plus poussées ont été faites sur leur place dans les échanges maritimes. Le degré de lecture varie toutefois considérablement selon les sources d'information disponibles (présence ou absence de fouilles, sondages, prospections, méthodes de télédétection, etc.), et les interprétations actuelles sont focalisées sur la période la mieux documentée : celle de la fin du second âge du Fer. En effet, la grande majorité des sites présente au moins une occupation au cours des II^e et I^{er} siècles av. n. è.. À ce titre, la répartition des sites fortifiés insulaires reconnus jusqu'à présent fait état d'une bonne distribution le long de la façade atlantique et il est donc nécessaire d'établir le parallèle entre ces derniers et le développement des voies de communication le long de cet axe maritime.

Afin de qualifier certains sites insulaires dotés de fortifications, John Collis avait employé l'homophone d'« île forte » par analogie avec le *hillfort* britannique⁴⁹. Au-delà du jeu de mots, ce terme permet de regrouper différents types de sites qui ne se retrouvent pas à l'intérieur des terres et qui, en conséquence, n'avaient pas été définis préalablement. Parmi eux, les îles barrées représentent des espaces à part entière qui forment une nouvelle catégorie dans la typologie des sites fortifiés. Si ces derniers n'étaient pas totalement inconnus des archéologues familiarisés avec le domaine littoral, ils l'étaient de la communauté scientifique jusqu'à très récemment⁵⁰. L'une des raisons principales réside dans l'identification tardive de leurs vestiges fortifiés, souvent mis en évidence dans le troisième quart du XX^e siècle et qui ont, de fait, entièrement échappé à l'inventaire publié en 1957 par Mortimer Wheeler et Katherine Richardson. Leurs positions en marge du continent a également contribué à les exclure des synthèses et des inventaires récents, tandis que l'accessibilité parfois difficile des îles renforçait cette mise à l'écart ainsi que le manque de documentation les concernant. Cet isolement a toutefois permis une bonne conservation des sites, de leurs fortifications et de leurs vestiges internes, même si l'érosion naturelle à laquelle ils sont soumis les détruit progressivement, principalement au niveau de leurs falaises.

À travers les fouilles menées sur l'île d'Yoc'h à Landunvez⁵¹ et l'étude architecturale menée sur l'île de Guennoc à Landéda⁵², ces espaces bénéficient dorénavant d'indices archéologiques qui permettent de bien les caractériser, mais aussi, et surtout, d'attester un mode d'occupation insulaire systématiquement daté des II^e et I^{er} siècles av. n. è.. À l'époque de leur fortification, ces espaces prenaient la forme de presqu'îles accessibles au gré des épisodes de marée. Du fait de la remontée du niveau marin et/ou d'évolutions géomorphologiques locales, certaines

⁴⁹ COLLIS, John, « Préface du XVIII^e Colloque de l'AFEAF », in COLLIS, John, (dir.), *Society and environment in Iron Age Europe, Actes du 18^e colloque international de l'association Française pour l'Étude de l'Âge du Fer (Winchester, avril 1994)*, Université de Sheffield, 11, 2001, p. 6.

⁵⁰ DUVAL, Hervé, « Réflexions sur la place des « îles fortes » dans les voies de communication de la fin du second âge du Fer : le cas de la façade nord-atlantique de la France », in DELRIEU Fabien et FELIU Clément (dir.), *Les espaces fortifiés à l'âge du Fer en Europe, Actes du 43^e colloque international de l'association Française pour l'Étude de l'Âge du Fer (Puy-en-Velay 2019)*, AFEAF, 2021, 484 p..

⁵¹ DAIRE, Marie-Yvane, « Un hameau armoricain de la fin de l'âge du fer sur l'île d'Yoc'h », in COLLIS, John, (dir.), *Society and environment in Iron Age Europe, Actes du 18^e colloque international de l'association française pour l'Étude de l'Âge du Fer (Winchester, avril 1994)*, Université de Sheffield, 11, 2001, p. 159-189.

⁵² DUVAL, HERVÉ *et alii*, « Architectural study of an Iron Age rampart undergoing destruction: Guennoc Island, Landéda (Finistère, France) », *Pre and Protohistoric Stone Architectures. Comparisons of the social and technical contexts associated to their building*, 2020, p. 144-161.

d'entre elles sont aujourd'hui coupées du continent, tandis que d'autres ne peuvent être rejointes que lors des épisodes de vives eaux. Les exemples reconnus le long de la façade Manche-Atlantique font état de fortifications de barrages exclusivement tournées vers la partie accessible à pied sec et la fortification de contour ne semble donc pas avoir été en vigueur. Dès lors, et malgré une répartition géographique hors du territoire vénète, il semble tout à fait pertinent de les rapprocher de la description qu'en a donnée Jules César :

[...] la plupart des places de l'ennemi situées à l'extrémité de langues de terre et sur des promontoires, n'offraient d'accès ni aux gens de pied quand la mer était haute, ce qui arrive constamment deux fois dans l'espace de vingt-quatre heures, ni aux vaisseaux que la mer, en se retirant, laisserait à sec sur le sable⁵³.

La première partie de cette citation a souvent été ignorée pour mieux définir les espaces fortifiés identifiés en territoire vénète (ou plus largement les éperons barrés dits « armoricains »), mais il faut certainement voir dans le texte de Jules César une description générale qui regroupe à la fois les îles barrées et les promontoires fortifiés. Cela est d'autant plus nécessaire que le passage en question a été utilisé par certains archéologues pour définir des espaces où les marées n'avaient aucune incidence. Au contraire, les îles barrées ont été fortifiées de manière à tirer parti de ce phénomène, traduisant ainsi une véritable originalité en termes de castramétation et leur abandon au début du 1^{er} siècle de n. è. a été mis en relation avec la remontée du niveau marin, conséquence de changements climatiques et environnementaux des débuts de notre ère⁵⁴.

Le site d'Yoc'h à Landunvez est un bon exemple de cet isolement progressif, puisque cette île de 8 ha n'est aujourd'hui accessible qu'à marée basse, lors de très forts coefficients de marées, supérieurs à 100⁵⁵. Un tombolo qui relie l'île à la pointe d'Argenton est encore dénommé « Le Pont de l'île » et se découvre partiellement à ces occasions. Une fortification de 100 m de longueur pour 10 m de largeur et 3 à 5 m de hauteur a été édifiée en direction du continent. Ce site a été fouillé entre 1987 et 1989 par Marie-Yvane Daire qui y a mis au jour plusieurs bâtiments aux plans subrectangulaires. L'un d'entre eux a la particularité d'avoir été un atelier de saunier⁵⁶. Le mobilier archéologique est varié compte tenu de la surface fouillée (un peu moins de 0,5 % du site) et témoigne d'une seule et même phase d'occupation au cours des II^e et I^{er} siècles av. n. è., particulièrement bien représentée à travers les formes céramiques, le mobilier métallique et les fragments d'amphores vinaires Dressel 1. Des restitutions numériques confirment également l'utilisation de deux pêcheries (désormais immergées à -3,60 m NGF) au gré des épisodes de marées (fig. 4)⁵⁷. Associées aux activités saunières et aux différents vestiges découverts dans l'emprise des fouilles, le cas d'Yoc'h illustre la forte interaction que ces espaces fortifiés entretenaient avec la mer.

⁵³ Jules César, *Commentarii de Bello Gallico*, livre III, 12.

⁵⁴ DAIRE, Marie-Yvane *et alii.*, « Le plateau littoral du Bas-Léon (nord Finistère, Bretagne) au 1^{er} millénaire avant notre ère : perspectives pour une lecture croisée sur les dynamiques du peuplement et du paysage », *Noroi, Géoarchéologie dans l'Ouest de la France*, 220, 2011, p. 112.

⁵⁵ DAIRE, Marie-Yvane, « Un hameau armoricain de la fin de l'âge du fer... », art. cit.

⁵⁶ DAIRE, Marie-Yvane, « Les fouilles de l'Île-d'Yoc'h en Landunvez (29) : bilan de la campagne de 1989 », *Bulletin de l'Association française pour l'étude de l'âge du fer*, 8, 1990, p. 45-48.

⁵⁷ Hervé, DUVAL, « Réflexions sur la place des « îles fortes... », art. cit.

À la fin du second âge du Fer, les voies de communication maritime, même bien établies, nécessitent un contrôle de manière à maintenir des routes commerciales de petite, moyenne et longue distance. La présence d'espaces fortifiés sur ces dernières illustre la place privilégiée qu'elles occupaient dans ces réseaux et, peut-être, l'enjeu stratégique de leur contrôle par les peuples riverains de l'Océan. Ces sites semblent donc illustrer des passages obligés ou des relais pour les navigateurs et possédaient également d'autres fonctions encore méconnues. Leurs systèmes défensifs constituent encore à ce jour les éléments les mieux documentés du point de vue archéologique mais, d'un point de vue historique, ils manifestent la volonté de maintenir un contrôle et une autorité sur les hommes et les biens qui ont transité dans ces espaces, objets d'enrichissement et de convoitise. Les réflexions qu'il est possible de tirer des entités reconnues sur la façade Manche-Atlantique témoignent à la fois d'un dynamisme, d'une forte interaction entre terre et mer et de la place prépondérante des îles sur le contrôle de ces « merritoires⁵⁸ ». Par ailleurs, la présence de ces points d'étape rappelle les modalités de navigation où la journée et la nuit ont pu être des unités de temps nécessaires aux transferts d'île en île⁵⁹.

Naviguer sur les routes du monde

L'homme marche, se déplace, vers des ailleurs, toujours plus loin, au-delà. Il franchit les rivières, les montagnes, les mers. Encore plus loin. Pour s'alimenter, échanger, pour faire la guerre, fuir, disparaître, pour connaître, découvrir le monde. Alors, il passe, il repasse, souvent aux mêmes lieux, par des mêmes chemins. Parce qu'il est déjà venu et qu'il reconnaît, parce qu'on lui a dit, indiqué la route à suivre par la parole, par le doigt pointé dans l'horizon. Les chemins, les fleuves, les mers et océans supportent alors des itinéraires sur lesquels l'homme passe et repasse, deviennent des « routes du monde ». Au long de ces routes, il faut se repérer, il faut s'arrêter, se restaurer, réparer, souffler, parler. Au long de ces itinéraires, les obstacles, les points de rupture, les lieux de rencontre demeurent identiques, deviennent incontournables. Des passages obligés⁶⁰.

L'identification des voies maritimes empruntées le long des rivages de Bretagne demeure encore difficile à réaliser pour la fin de l'âge du Fer, surtout en considérant qu'elles ont évolué selon les manières de naviguer, les connaissances théoriques et compte tenu de périodes plus ou moins propices aux échanges. L'image générale de ces « routes du monde » n'est donc pas tout à fait nette, mais elle devient plus précise à mesure que les recherches archéologiques progressent. Elle est dorénavant bien différente de celle formulée par Albert Grenier qui écrivait que l'axe atlantique n'était pas utilisé à des fins commerciales à la Protohistoire, jugeant que seuls les peuples indigènes y pratiquaient une activité maritime locale⁶¹. Ce point de vue a été partagé par Roger Dion qui estimait qu'une puissante dérive est-ouest séparait deux domaines de navigation distincts : la Manche, d'un côté, et

⁵⁸ Voir *infra*.

⁵⁹ LE BIHAN, Jean-Paul, DAIRE, Marie-Yvane et VILLARD, Jean-François, « Les îles de Bretagne continentale de plein océan à l'âge du Fer... », art. cit., p. 254.

⁶⁰ LE BIHAN, Jean-Paul, GUILLAUMET, Jean-Paul et GOURMELON-LE BIHAN, Yvonne, « Introduction », in *Routes du monde et passages obligés de la Protohistoire au haut Moyen Âge*, Actes du colloque international d'Ouessant (27-28 septembre 2007), 2010, p. 7.

⁶¹ GRENIER, Albert, *Manuel d'archéologie préhistorique, celtique et gallo-romaine...*, op. cit.

l'Atlantique, de l'autre⁶². Celle-ci aurait empêché les bateaux de naviguer vers les côtes de Bretagne et, si cette hypothèse avait déjà été rejetée par Michel Reddé⁶³, les découvertes archéologiques des dernières décennies réalisées le long de la façade Manche-Atlantique l'ont définitivement écartée.

L'existence d'une voie atlantique est donc maintenant bien admise par les spécialistes et le mobilier archéologique témoigne de ce phénomène qui, dès le 1^{er} millénaire av. n. è., n'est pas sans faire écho à la fameuse route de l'Étain, même si certaines entités géographiques, telles que les îles Cassitérides, posent encore des problèmes d'identification. Les propos d'Hérodote à ce sujet font d'ailleurs mention de la place des îles dans les échanges entre les différents peuples, preuve que, très tôt, ces espaces ont joué un rôle prépondérant⁶⁴. Les cartes de répartition des objets, des dépôts métalliques et autres importations méditerranéennes témoignent de l'existence de ces voies maritimes, mais les voies empruntées pour les diffuser ne sont pas si faciles à identifier pour autant. Ainsi, pour la fin du second âge du Fer, Barry Cunliffe a souvent préféré voir les routes terrestres comme le prolongement des voies maritimes permettant de rejoindre la Manche et l'Atlantique. Cette vision, parfois critiquée, possède le mérite de considérer la complémentarité entre différentes voies : terrestres, fluviales et maritimes. Si elle néglige la possibilité de traverser le grand ouest armoricain, différents facteurs peuvent être évoqués, dont la saisonnalité, qui est certainement importante à prendre en compte dans les activités portuaires, et l'utilisation de voies de communication complémentaires.

Vers une prise en compte des « merritoires »

Trop souvent regardée comme une forme de territorialité en décalage avec le continent, la frange littorale a longtemps été perçue comme une barrière qui semblait séparer deux mondes que tout opposait : la terre et la mer. La place de celle-ci a récemment été reconsidérée, tant du point de vue archéologique que géographique, de sorte que, comme le résume Thierry Sauzeau : « À quelque époque qu'on les considère, ces espaces [mer et désert] sont à la croisée de la nature et de la culture, de la centralité et de la périphérie. Leur statut particulier en fait le terrain d'élection d'organisations et d'activités liées aux transports, aux trafics, mais aussi aux migrations et aux voyages. Ce sont aussi des espaces refuges [...]»⁶⁵. Dès l'Antiquité, les textes donnent l'image d'un espace privilégié pour le transport des hommes et des biens. Les représentations de la mer élaborées par des continentaux diffèrent évidemment de celles des marins, pour qui le domaine maritime relève directement de l'espace vécu. Ainsi, lorsque la mer se voit définie à partir d'une vision terrestre, tandis que l'interface littorale est jugée dynamique, l'immensité maritime est, au contraire, vue comme une frontière. Certains géographes ont avancé le terme de « merritoire », « car le concept de territoire ne peut avoir complètement le même sens que pour la terre du fait des caractéristiques particulières de l'océan dont la principale est l'hypermobilité (espace mouvant et

⁶² DION, Roger, « Itinéraires maritimes occidentaux dans l'Antiquité », *Bulletin de l'Association des géographes français*, n° 243-4, 1954, p. 128-135.

⁶³ REDDE, Michel, « La navigation au large des côtes atlantiques... », art. cit., p. 483.

⁶⁴ Hérodote, *Histoire*, livre IV, 196.

⁶⁵ SAUZEAU, Thierry, « Conclusions », in TALLET, Gaëlle et SAUZEAU, Thierry, (dir.), *Mer et désert de l'Antiquité à nos jours. Approches croisées*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, p. 369-372, p. 371.

hommes en déplacement)⁶⁶ ». Pour certains archéologues, l'étude des peuplements littoraux et leurs interrelations avec les îles et le continent doit donc se fonder sur les mêmes critères que ceux des sites terrestres afin de pallier cette vision réductrice. La mer ne doit donc pas être envisagée comme une « absence de territoire, mais [comme] une autre forme d'espace, un « territoire⁶⁷ ».

Ainsi, ce sont ces espaces qui doivent être placés au centre des réflexions. Ce faisant, c'est la perception par les communautés insulaires et littorales du monde qui les entoure qui prédomine. Un point d'étape a été franchi avec la tenue du colloque international d'Ouessant en 2007⁶⁸. Pour la première fois, et de manière diachronique, la place de la mer était au centre du débat et non en marge – en témoigne la tenue du colloque sur une île, un tour de force nécessaire pour en accroître la portée scientifique. La discussion sur les routes maritimes et fluviales a permis d'en reconsidérer l'importance en plaçant leurs acteurs et usagers au cœur de la réflexion de ces « routes du monde ». Les récents travaux engagés sur les relations transmanche à la fin du second âge du Fer ont bien mis en évidence que la mer n'était pas une barrière, mais au contraire une voie maritime mise à profit par les peuples vivant de part et d'autre de la Manche⁶⁹. Pour Jon C. Henderson, les routes maritimes de l'Atlantique ont d'ailleurs fourni un couloir de communication pour les communautés d'Europe occidentale depuis le Néolithique⁷⁰.

L'axe Manche-Atlantique comme passage obligé et espace structuré

Comme Patrick Galliou l'avait proposé dans les années 1980, l'omniprésence des îles et la concentration des découvertes archéologiques le long du littoral du Nord-Ouest (amphores Dressel 1, notamment) permet de reconsidérer l'existence de ports de commerce et de lieux d'échanges, voire de points de rupture de charge destinés à diffuser des produits par l'intermédiaire des routes terrestres et fluviales⁷¹. Si, pendant longtemps, les sites du Yaudet à Ploulec'h et d'Alet à Saint-Malo ont été les seuls à livrer suffisamment d'informations pour questionner la réalité des flux de marchandises issus du trafic maritime, beaucoup d'autres espaces fortifiés permettent dorénavant d'avoir des connaissances susceptibles d'être généralisées pour l'ensemble de la façade Manche-Atlantique. Dans cette partie du monde celtique qui fait office de « passage obligé », la présence de *navicularii*, navigateurs de haute mer servant de pilotes aux étrangers, au sein d'agglomérations portuaires est une hypothèse tout à fait convaincante, bien qu'aucun texte ou document épigraphique ne permette véritablement de la corroborer⁷². Il aurait d'ailleurs été profitable aux peuples gaulois de mettre à la disposition des marchands ces pilotes

⁶⁶ PARRAIN, Camille, « La haute mer : un espace aux frontières de la recherche géographique », *EchoGéo*, 19, 2012.

⁶⁷ LE BIHAN, Jean-Paul, DAIRE, Marie-Yvane et VILLARD, Jean-François, « Les îles de Bretagne continentale de plein océan à l'âge du Fer... », art. cit., p. 256.

⁶⁸ LE BIHAN, Jean-Paul et GUILLAUMET, Jean-Paul, *Routes du monde et passages obligés de la Protohistoire au haut Moyen Age*, Actes du colloque international d'Ouessant (27-28 septembre 2007), 2010.

⁶⁹ LEFORT, Anthony, *Contribution bas-normande à une archéologie des relations transmanches à la fin de l'âge du Fer...*, op. cit., p. 289.

⁷⁰ HENDERSON, JON C., *The Atlantic Iron Age, Settlement and identity in the first millenium BC*, London, 2007, p. 1.

⁷¹ GALLIOU, Patrick, « Days of Wine and Roses?... », art. cit., p. 28.

⁷² GALLIOU, Patrick, « Commerce et société... », art. cit., p. 29-30.

capables d'assurer l'acheminement des marchandises pour les mener à bon port, permettant du même coup de profiter des retombées économiques générées par ce commerce fructueux. Comme le rappelait Jean-Paul Guillaumet, les sites fortifiés, et les *oppida* a fortiori, étaient bien plus que des emplacements défensifs, énonçant ainsi que :

Dans tous ces sites, bien que nous soyons encore à chercher une bonne partie de ces témoins, il existe des auberges avec remises, écuries et entrepôts pour accueillir commerçants et voyageurs, pour une nuit de transfert de marchandises vers plusieurs destinations, lors d'un changement dans le moyen de transport ou simplement de conditions climatiques exécrables... [sic]. Par les services offerts, ces passages obligés aménagés et organisés par les populations locales deviennent un lieu de repos, de plaisir et d'échange⁷³.

Si les données archéologiques ne venaient pas à manquer à l'intérieur des enceintes, ces propositions iraient presque aller de soi. Elles ont, malgré tout, un grand mérite : celui de replacer l'homme et, dans ce cas précis le marin, au centre des questionnements et de faire de ces passages obligés de véritables routes du monde pour la fin de l'âge du Fer. Là où, d'après la définition qu'en donnait Bernard Bouloumié, « la géographie des pays traversés (fleuves, vallées de haute montagne et cols), [...] la demande des populations locales, les ressources possibles, exploitables et transportables, [...] et enfin, et surtout, la connaissance pratique des besoins des uns et des goûts des autres⁷⁴ » étaient les facteurs qui façonnaient les axes de circulation de l'intérieur des terres, l'immutabilité de la mer offrait un passage pour quiconque osait se l'approprier. Sur ces routes qui relient les hommes, la circulation des produits vers les territoires était le fait de nombreux intermédiaires qui servaient de relais et en assuraient la bonne distribution. En cela, la distribution des espaces fortifiés à proximité de zones d'accostage, d'échouage, ou de points de rupture de charge témoigne indirectement de leur rôle dans ces échanges, et ce dès le début du I^{er} millénaire av. n. è.. Pour la fin du second âge du Fer, la position de petits sites fortifiés, d'agglomérations et d'*oppida* au niveau de certaines limites territoriales n'est pas non plus un facteur anodin et relève vraisemblablement du pouvoir politique émanant des peuples considérés.

Dans le nord-ouest de la France, la reconsidération du phénomène d'urbanisation et la prise en compte des agglomérations est un sujet d'actualité pour lequel une réévaluation complète des données avait été publiée récemment par Elven Le Goff⁷⁵, tandis que de nouveaux travaux devraient permettre l'obtention de résultats significatifs au cours des prochaines années⁷⁶. Quant au « problème des

⁷³ GUILLAUMET, Jean-Paul, « Quelques types de passages obligés de la fin de la période celtique », in *Routes du monde et passages obligés de la Protohistoire au haut Moyen Age*, Actes du colloque international d'Ouessant (27-28 septembre 2007), 2010, p. 190.

⁷⁴ BOULOUMIÉ, Bernard, « L'Europe du Nord-Ouest et la Méditerranée au deuxième Âge du Fer », in *Les Celtes en Belgique et dans le nord de la France, les fortifications de l'Âge du Fer*, Actes du 6^e Colloque de l'Association Française pour l'Étude de l'Âge du Fer (Bavay et Mons, 1982), hors-série, Revue du Nord (1984), p. 81.

⁷⁵ LE GOFF, Elven, « Agglomérations gauloises du nord-ouest de la France : une réévaluation des données », in VILLARD-LE TIEC, Anne (dir.), *Architectures de l'âge du Fer en Europe occidentale et centrale*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, p. 123-153.

⁷⁶ REMY, Julie et LE GOFF, Elven, « À l'ouest rien de nouveau ? Dynamique de recherche sur les agglomérations laténiennes dans le nord-ouest de la France » in *Les agglomérations dans le monde celtique et ses marges. Nouvelles approches et perspectives de recherche*, Ausonius Éditions, Collection NEMESIS, 1, 2023, p. 81-102.

oppida côtiers armoricains », celui-ci relevait en grande partie d'une restriction de la question aux sites fortifiés les mieux documentés par les fouilles ainsi que d'un manque d'actualisation des données⁷⁷. Pour résoudre tout problème, il s'agit d'abord de le poser et les prédécesseurs l'ont fait à raison, ce qui permet aujourd'hui de restituer à la façade Manche-Atlantique une vision plus complète, partagée entre les acquis sur l'organisation des territoires, l'expression des pouvoirs et les formes des échanges. Ainsi, ce « passage obligé » l'était également pour l'archéologue, preuve que les routes du monde sont comme les cheminements des chercheurs : elles héritent d'un passé, façonnent le présent et se tournent vers l'avenir.

Liste des figures (à mettre en fin d'article)

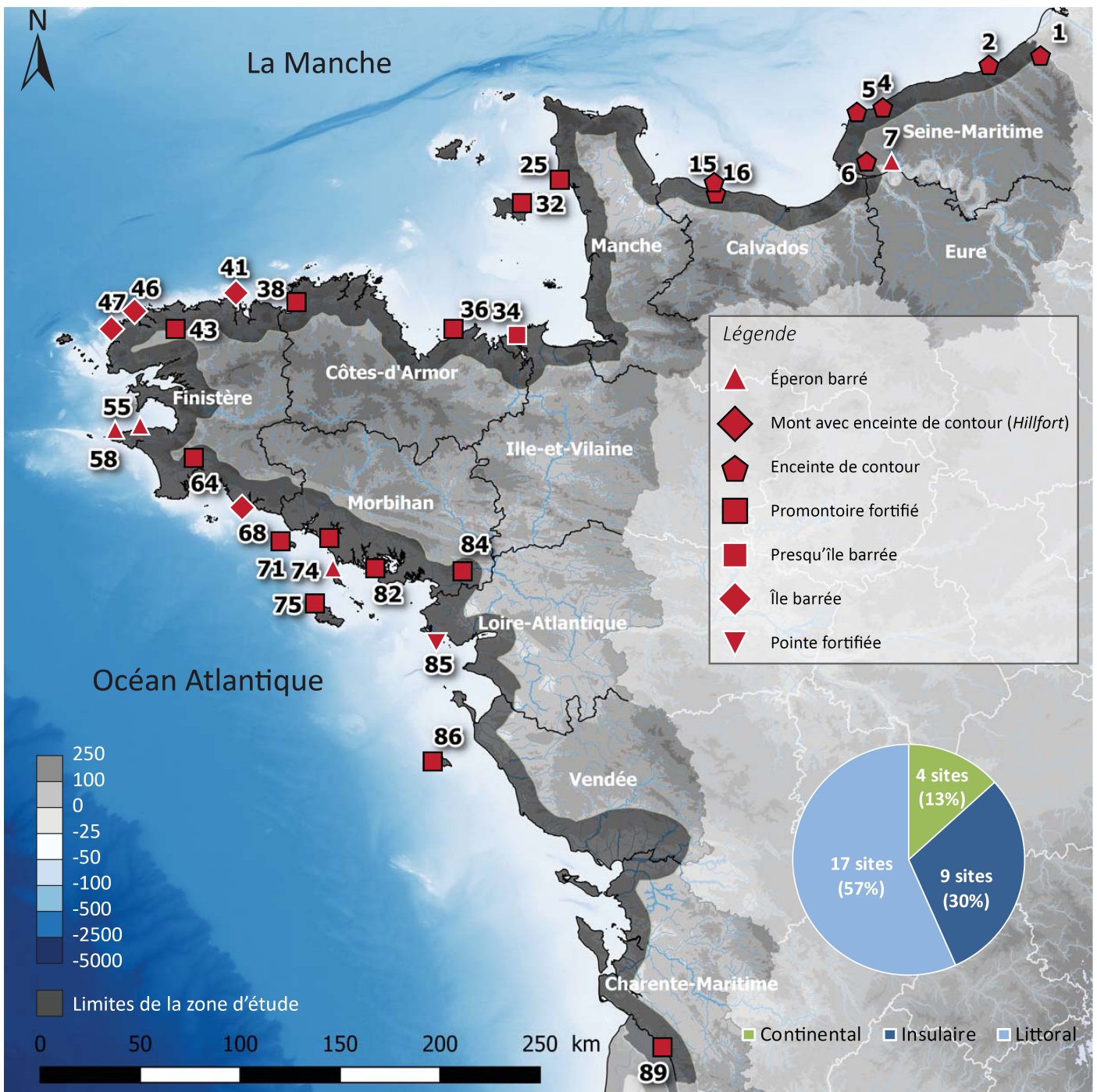
Fig. 1 : Carte de répartition des sites fortifiés de la façade Manche-Atlantique dont une occupation est attestée pour la fin du second âge du Fer (Duval, 2020)

Fig. 2 : Types de situations topographiques des sites fortifiés protohistoriques en contexte continental, littoral et insulaire (Duval, d'après Fichtl, 2012)

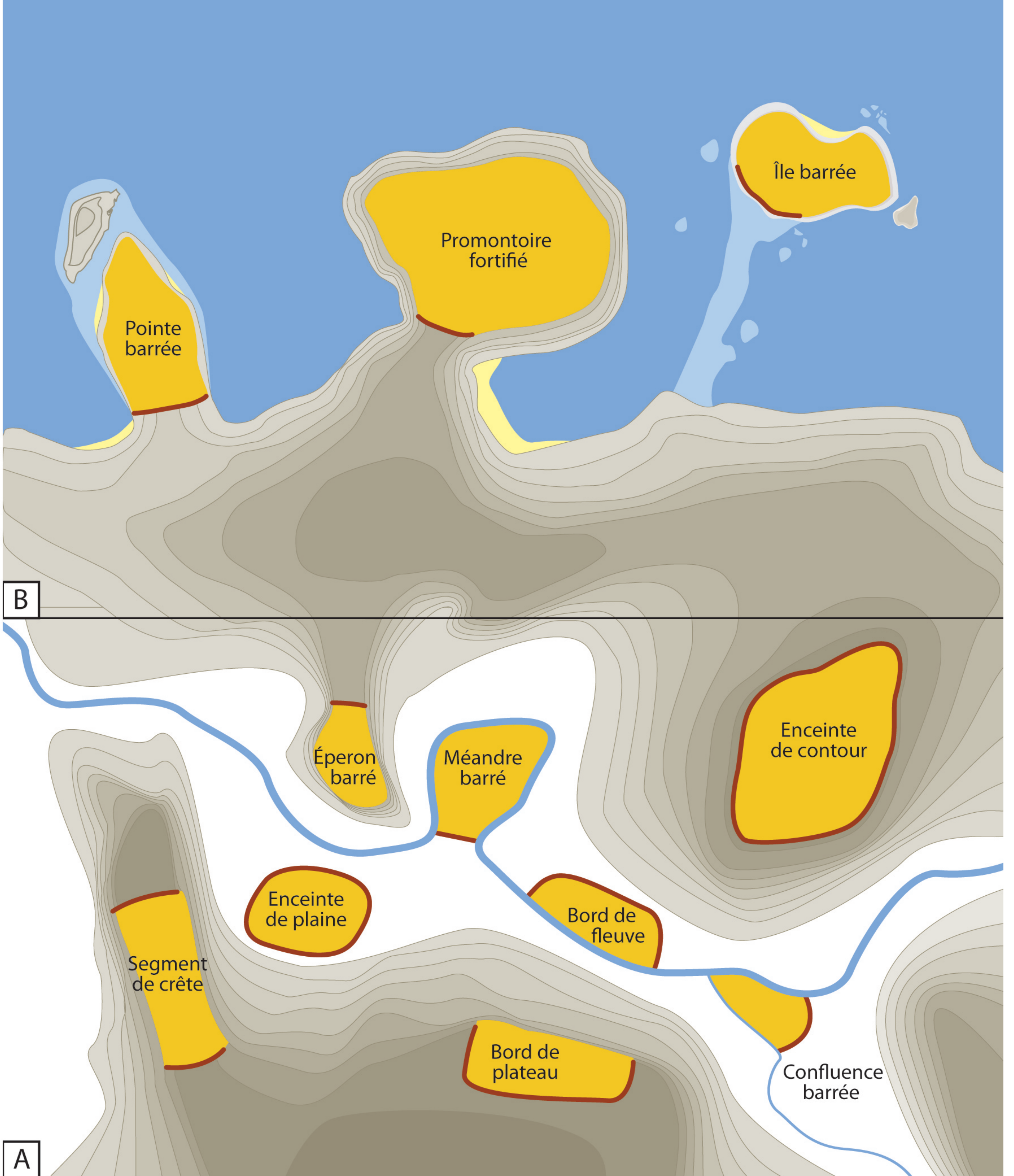
Fig. 3 : Surfaces des promontoires fortifiés et enceintes de contour ayant livré des indices d'occupations pour la fin du second âge du Fer (Duval, 2020)

Fig. 4 : Simulation de la variation du niveau marin (entre ± 5 m. NGF) à partir de modèles numériques de terrain des environs du site d'Yoc'h à Landunvez (Duval, d'après données LiDAR, projet Litto3D, SHOM/IGN)

⁷⁷ GALLIOU, Patrick et CUNLIFFE, Barry, « Le Yaudet à Ploulec'h (Côtes-d'Armor)... », art. cit.



n°	Site fortifié		Espace	Topographie	Type	Surface (ha)
1	INCHEVILLE	Camp de Mortagne	Continental	Plateau	Enceinte de contour	30
2	BRACQUEMONT	Cité de Limes	Littoral	Promontoire	Enceinte de contour	52
4	FECAMP	Camp du Canada	Littoral	Plateau	Enceinte de contour	22
5	ETRETAT	Les Fossés de Bénouville	Littoral	Promontoire	Enceinte de contour	64
6	SANDOUVILLE	Camp de César	Littoral	Promontoire	Enceinte de contour	182
7	SAINT-NICOLAS-DE-LA-TAILLE	Le Bout de Ville	Littoral	Éperon	Éperon barré	40
15	PORT-EN-BESSIN-HUPPAIN	Mont Castel	Littoral	Promontoire	Enceinte de contour	16
16	COMMES	Le Mont Cavalier	Littoral	Éperon	Enceinte de contour	4,5
25	BARNEVILLE-CARTERET	Le Castel	Littoral	Promontoire	Promontoire fortifié	5,5
32	LE CÂTEL	Câtel de Rozel	Insulaire	Promontoire	Promontoire fortifié	25
34	SAINT-MALO	Cité d'Alet	Littoral	Presqu'île	Presqu'île barrée	14
36	ERQUY	Cap d'Erquy	Littoral	Promontoire	Promontoire fortifié	37
38	PLOULEC'H	Coz Yaudet	Littoral	Promontoire	Enceinte de contour	6,5
41	ILE-DE-BATZ	Ti Saozon	Insulaire	Île	Île barrée	2
43	PLOUDANIEL	Penledan	Continental	Éperon	Enceinte de contour	3,5
46	LANDEDA	Guennoc	Insulaire	Île	Île barrée	5
47	LANDUNVEZ	Île d'Yoc'h	Insulaire	Île	Île barrée	8
55	BEUZEC-CAP-SIZUN	Kastel Koz	Littoral	Éperon	Éperon barré	1,25
58	CLEDEN-CAP-SIZUN	Castel-Meur	Littoral	Éperon	Éperon barré	2
64	QUIMPER	Kercaradec	Continental	Mont	Enceinte de contour	2,5
68	NÉVEZ	Île Raguénez	Insulaire	Île	Île barrée	2,25
71	GROIX	Kervédan	Insulaire	Promontoire	Promontoire fortifié	1
73	PLOUHINEC	Vieux Passage	Littoral	Promontoire	Promontoire fortifié	1
74	SAINT-PIERRE-QUIBERON	Beg-en-Aud	Insulaire	Éperon	Éperon barré	2
75	SAUZON	Pointe du Vieux Château	Insulaire	Promontoire	Promontoire fortifié	10
82	ARZON	Pen Castel	Littoral	Promontoire	Promontoire fortifié	2,5
84	PEAULE	Le Château	Continental	Promontoire	Promontoire fortifié	19
85	LE POULIGUEN	Penchâteau	Littoral	Pointe	Pointe fortifiée	6,5
86	L'ILE-D'YEU	Pointe du Châtelet	Insulaire	Promontoire	Promontoire fortifié	8,5
89	MORTAGNE-SUR-GIRONDE	Vil Mortagne	Littoral	Promontoire	Promontoire fortifié	11



Surface (en ha)

