

## **UNE HISTOIRE DU MOR BRAZ... DES HISTOIRES DE MARIN... DU NEOLITHIQUE A CESAR**

### **Petite histoire de navigations anciennes... d'ailleurs et d'ici.**

Nous sommes il y a 50 000 ans quelque part dans le sud-ouest de l'Océan Pacifique, et pour aller de l'Asie à l'Australie, il faut traverser deux bras de mer, la ligne de Wallace (20 kilomètres) et celle de Weber, (100 kilomètres). L'hypothèse la plus probable est que des hommes de l'époque, ont traversé ces deux espaces maritimes en bateau ou avec quelque chose de « flottant », peut-être avec des radeaux, et qu'il fallait déjà posséder quelques notions des techniques de navigation et de la construction d' « engins flottants », pour le faire. Récemment la découverte aux Philippines d'un homme, daté des mêmes époques, « Homo Luzonensis », laisse penser aussi à une très ancienne arrivée maritime dans cet archipel, en provenance du continent.

Lors d'une conférence en 2015, Pascal Picq, professeur au Collège de France, ne déclarait-il pas également que des navigations encore plus anciennes n'étaient pas chose rare et que déjà, il y a de cela près de 800 000 ans, à l'époque d'Homo Erectus, l'île de Florés, située dans le sud-est asiatique, fut atteinte par des populations. On ne sait pas comment ils le firent « maritiment », mais « ils » le firent.

Jean Sellier, historien et géographe, reprenant diverses études, définit des navigations datant de 45 000 ans, entre Java, l'Australie (continent nommé Sahul), la Nouvelle Guinée et l'arrivée des premiers navigateurs dans les îles Salomon il y a environ 30 000 ans.

Suivirent des expéditions maritimes qui partant de l'actuelle Taïwan ont rejoints les Philippines, et autres archipels proches au cours des 2 à 3 millénaires BJC. Soit des distances à parcourir de plusieurs centaines et milliers de kilomètres.

Pascal Picq pense également, comme Jean Sellier, qu'à l'époque d'Homo Sapiens, des îles du Pacifique, (Les Philippines), furent peuplées progressivement, avec une possible extension vers l'Amérique du Sud<sup>1</sup>. N'a-t-on pas trouvé au Brésil, à Pedra Furada des peintures datant de près de 35 000 ans et la paléogénétique indique des traces génétiques localisées dans quelques tribus amazoniennes, établissant un lien de parenté avec des populations océaniques. Ces données indiqueraient un peuplement d'une partie du continent américain à une date très antérieure à 14 ou 13 000 ans BP, celle qui est donnée pour l'arrivée en Amérique du Nord de populations venues d'Asie par Béring, soit par la terre, soit par une navigation côtière. Une autre hypothèse avancée par quelques archéologues, est que ce peuplement de l'Amérique serait issu de navigations venues d'Europe, par bateau...bien évidemment, comme pour le Pacifique<sup>1</sup>.

### **Nos rivages atlantiques ont-ils connus une telle précocité... et avec quels navires ?**

Du côté européen, les plus anciennes traces de vie retrouvées à Cavallo (Italie), à Plakias en Grèce et en Espagne, accréditeraient aussi une arrivée possible de population par la mer, (45 000 ans). Sans aller aussi loin dans le temps, des découvertes archéologiques nous ramènent à des navigations néolithiques.

La très longue pirogue sortie des tourbières d'Addergoole en Irlande, 16 mètres de long, datée de l'époque du commerce de la variscite semble le confirmer, comme c'est aussi le cas lorsqu'en 1992,

---

<sup>1</sup> Ces thèses sont fortement contestées par d'autres préhistoriens.

à Douvres sont mis à jour lors de fouilles, les vestiges d'un bateau en chêne, datée de 1550 BJC, soit à l'âge du Bronze (2000 à 700 BJC), d'environ 14 mètres de long, sans doute armé de 16 rameurs, sans voile, capable d'embarquer une vingtaine de personnes.

Cette embarcation du 2<sup>ème</sup> millénaire BJC, ne pouvant être que l'aboutissement d'un long processus technique de construction et d'une science de la navigation ancienne, on peut imaginer des constructions navales largement antérieures à ce 2<sup>ème</sup> millénaire, ce dont on a aucune trace.

*« Le commerce maritime transmanche à l'âge du Bronze est attesté par quatre sites d'épaves dont le chargement nous renseigne sur les produits échangés. La première fut découverte à Langdon Bay au large de Douvres. Elle contenait un peu plus de 350 objets continentaux en bronze parmi lesquels se trouvaient de nombreux déchets attendant d'être recyclés (Muckelroy et Baker 1979). À Moor Sand et à Salcombe Bay ont également été mis au jour un peu plus de 350 objets renvoyant une fois de plus pour nombre d'entre eux à des productions françaises. L'exploration des deux sites a montré que ce mobilier appartenait peut-être à trois navires dont deux auraient sombré entre 1300 et 1150 et dont le dernier aurait fait naufrage entre 950-850 avant notre ère (SWMAG 2010). Une autre épave a été mise au jour dans l'estuaire de l'Erme au sud-est de Plymouth. Celle-ci a livré 44 lingots d'étain et a été alternativement datée du haut Moyen Âge (Fox 1996) et du Bronze final (Loughman 2007). Sur les côtes françaises, seuls les torques en or du Bronze final I remontés par un chalutier à 3,5 milles au large de Sotteville-sur-Mer pourraient appartenir à une épave, bien que les plongées effectuées sur place n'aient pas permis de confirmer cette hypothèse (Billard et Jezegou 2005) ».*

Anthony Le Fort

Le témoignage suivant d'Anne Lehoërf<sup>2</sup>, n'atteste-t-il pas de ces navigations aux objectifs commerciaux ?

- Vous avez suggéré que les hommes se déplaçaient beaucoup à cette époque. Que pouvez-vous dire sur les voyages au second millénaire avant notre ère ?

Anne Lehoërf : *« On voyage beaucoup, au deuxième millénaire. L'homme n'a cessé de voyager depuis l'aube des temps. Il a commencé par être mobile, par se déplacer, puis, à un moment donné, au début du Néolithique, vers le VI<sup>e</sup> millénaire pour l'Eurasie, il s'est partiellement stoppé : il s'est sédentarisé. Mais, pour mettre en place le nouveau mode de vie du Néolithique, il faut des moyens de transport, parmi lesquels les bateaux, qui existent dès cette époque. Ensuite, l'homme n'a cessé de voyager. Une partie de la société est plus sédentaire, mais tout un pan de la société voyage, pour des raisons très variées : raisons politiques, raisons économiques, échanges de biens, de personnes et d'idées. Ces échanges s'intensifient au fil des millénaires à travers toute l'Europe. C'est une Europe très mobile que celle de la Protohistoire européenne ».*

« La Vie des Idées » : (interview janvier 2019).

### **Le « Grand commerce » des pierres précieuses ».**

Durant le 5<sup>ème</sup> et le 4<sup>ème</sup> millénaire BJC, le Mor Braz a joué un rôle primordial dans la circulation d'objets de grande valeur réservés aux élites locales, dont la variscite ibérique, laquelle variscite ou turquoise trouvée dans divers sites du Morbihan, venait de mines situées au nord-ouest espagnol, des régions de San Vicente de la Cabeza ou de Palazuelos de las Cuevas et d'Andalousie. Il en fut de même pour les grandes lames de haches polies et les anneaux-disques en jade en provenance des Alpes italiennes (Mont Viso et Mont Beigua) qui sont présents dans le Morbihan dès le 5<sup>ème</sup>

---

<sup>2</sup> Agrégée d'histoire et archéologue, ancien membre de l'École française de Rome, Anne Lehoërf est professeur en Protohistoire européenne à l'université de Lille et vice-présidente du Conseil national de la recherche archéologique. Elle a élargi ses recherches aux techniques métallurgiques et aux sociétés rurales et maritimes.

millénaire BJC dont quelques uns furent même réexpédiés vers l'Espagne.

Le principal site de Rhuys, daté d'entre 4500 et 3500 BJC, dans lequel ont été trouvées ces « pierres précieuses », se situe à Arzon (Tumiac), 249 perles en Callaïs et 32 haches d'apparat dont 10 en Jadéite, y ont été trouvées lors des fouilles en 1853.

Nombre d'autres lieux funéraires de la région recèlent ces objets, véritables bijoux de l'époque, on citera Mane Er Hrok à Locmariaquer (51 pierres), Mane Lud (21), Tumulus St Michel de Carnac (137), Dolmen de Kercado en Carnac (154), 10 à Luffang, l'allée couverte de Crach....

De la Galice au Morbihan, par mer, ce ne sont que 270 miles marins à parcourir, 3 à 4 jours de navigation environ par vent favorable, et de l'entrée du Golfe du Morbihan jusqu'à Achnacreebeag<sup>3</sup> (sites de trouvaille des céramiques), il y a 1000 kms, dont seulement 150 sans visibilité des côtes (la traversée de la Manche).

Un transport terrestre de ces pierres précieuses ou autres objets d'échange existait aussi, par des grands chemins qui s'aidaient de l'axe des fleuves, mais au temps de voyage plus long et pas moins hasardeux. Et que savons-nous des volumes transportés qui justifieraient l'un ou l'autre de ces moyens de communication ? Sans doute encore assez faibles.

### Quelques indices !!

Aucunes traces d'épaves néolithiques dans notre région, et si certaines existaient encore, leurs restes potentiellement accessibles giseraient par 5 à 10 mètres de fond sous d'épaisses couches de vase. Les seuls éléments locaux attestant d'une navigation possible sont les « dessins » gravés sur quelques pierres, montrant des silhouettes de bateaux, comme au Mane Lud à Locmariaquer<sup>4</sup> ou

<sup>3</sup> Site et cairn de l'époque néolithique ; situé en Ecosse de l'Ouest

<sup>4</sup> Le bateau du Mane-Lud à Locmariaquer.

*« Rangé parmi les « pectiniformes » par G. de Closmadeuc en 1873, A. de Mortillet sera le premier à résolument proposer en 1894 de reconnaître dans ce signe « en forme de peigne » un bateau à proue relevée portant des hommes, à l'image de représentations semblables amplement documentées en Scandinavie dès cette époque. Mais les auteurs modernes rejeteront cette image (L'Helgouac'h 1998 ; Laporte & Le Roux 2004) sans pour autant qu'une autre interprétation ne lui soit substituée, exception faite de J. Thomas et C. Tilley qui, dans la veine de l'anthropomorphisme traversant l'histoire des représentations en archéologie préhistorique, ne voient dans ces signes que des demi-cages thoraciques humaines (Thomas & Tilley 1993).*

*L'intuition d'A. de Mortillet nous semblant la plus pertinente, nous avons tenté d'en préciser le contexte pour assurer une forme de cohérence à la proposition :*

- tout d'abord, le milieu nous indique que ce signe est uniquement réparti sur la zone côtière sud-armoricaine;
- l'histoire, ensuite, rappelle bien qu'une composante importante du procès d'apparition du Néolithique en France méditerranéenne, puis atlantique, passe par des déplacements par voie maritime;
- le mythe, enfin, souligne la prédominance d'un animal marin fabuleux, le cachalot, représenté sur ces stèles contemporaines.

*Dans un tel contexte à trois dimensions, la reconnaissance d'un bateau ne pose aucun problème de cohérence. Il s'est alors agi de préciser la forme en question, en englobant d'autres registres connus dans la commune de Locmariaquer ou en Bretagne:*

- la coque peut varier d'une morphologie en « croissant de lune » ou disque tronqué, à celle souvent dite « corniforme » qui est une variante aplatie ou allongée de la figure géométrique précédente ;
- la coque peut être isolée, vide, ou bien surmontée de traits verticaux parallèles figurant des personnages embarqués, et un tableau graphique comparatif a bien précisé l'universalité de ce type de figuration.

*Au final, deux modèles de représentations ont pu être commentés : d'une part des corps d'embarcations non montés, d'autre part des bateaux avec équipage. Cette alternative voulue signifie peut-être deux fonctions sur lesquelles nous reviendrons, mais que nous avons partagées entre un classique déplacement d'un groupe d'humains, systématiquement conduit par un personnage plus haut que les autres, et une embarcation « vide » qui semble faire écho, en Europe, à ces anciennes croyances médiévales qui rapportèrent des traditions orales de bateaux sans voiles, sans gouvernail ni équipage, transportant les corps morts de saints fondateurs finalement échoués dans la terre d'élection. Le bateau de pierre est l'image extrême de ce double processus, une image classique répétée notamment dans la re-évangélisation historico-mythique de la Bretagne par la voie océanique».*

**Serge Cassen**, « Le Mané Lud en mouvement. Déroulé de signes dans un ouvrage néolithique de pierres dressées à Locmariaquer (Morbihan) », *Préhistoires Méditerranéennes*, 2011, CNRS, Laboratoire de recherches archéologiques, Université de Nantes.

Kermaillard à Sarzeau<sup>5</sup>. On en connaît aussi en Espagne (Alonso Romero 1980) et en Scandinavie (Coles 2006) sur le site d'Alta, daté d'entre le 5<sup>ème</sup> millénaire BJC à 500 BJC, dont une magnifique représentation d'une scène de pêche en mer.

A Locmariaquer, vu son positionnement sur un point assez élevé, le « Grand Menhir », et ceux qui l'accompagnaient, avaient-ils, entre autres objectifs, celui d'être visible du large jusqu'à presque 14 milles nautiques, soit environ vingt kilomètres, juste la distance le séparant de l'une des entrées de la baie de Quiberon. Ne formaient-ils pas de remarquables « amers » pour des navires arrivant du large !

Ce sont là de bien maigres hypothèses, mais la voie « terrestre » devant être assez difficile d'utilisation, trop longue, trop hasardeuse par des chemins mal tracés coupés de puissants fleuves à franchir, la « maritime » représentait probablement le moyen d'échanges le plus stable entre l'Espagne et le Morbihan.

Quelques problématiques se posent quant à ce commerce maritime<sup>6</sup>: pourquoi ces échanges essentiellement réalisés entre le Golfe du Morbihan et la Galice et le sud de la péninsule ibérique, quels liens privilégiés existaient-ils entre ces peuples et non avec d'autres, et comment se sont formés les premiers contacts, et quel a été le long processus qui a amené à ces relations ? Faut-il y voir un des bienfaits du « Campaniforme », ou plus anciennement du « Cardial » ?

### **Quelques éléments archéologiques des deux côtés de la Manche.**

Mêmes problématiques à poser envers les îles britanniques. Peut-on lier cette relation à la migration

---

<sup>5</sup> « Sur la commune de Sarzeau, en presqu'île de Rhuys, la stèle de Guegen Amonen (« La Motte de beurre » ; dite de Kermaillard) est un monolithe massif à quatre pans, long de 6 m, qui a révélé, grâce à la nouvelle érection du monument, des gravures jusqu'alors cachées aux observateurs (Le Cornec 1990). Au bas de la face désormais à l'occident, un motif quadrangulaire est associé à une forme en croissant aplati ; l'interprétation s'est naturellement portée vers une « déesse-mère et croissant lunaire » ou « idole en écusson avec corniforme ». Nous avons montré que cette forme de Kermaillard assurait une transition graphique remarquable entre les bateaux embarqués et ceux figurés sans équipage. Mais ce qu'il importe de noter cette fois est la manière avec laquelle le grand motif du bateau (70 cm de long) a été gravé ».

<sup>6</sup> « Que la navigation hauturière préhistorique ait pu être déterminée par une péjoration climatique ou seulement le vecteur important des échanges économiques, ne fait aucun doute pour certains auteurs. Pour s'en tenir à un signe emblématique gravé aux côtés des bateaux du Mané Lud, on se souviendra que S. Piggott puis G. Camps reliaient, à tort ou à raison, le « commerce » des haches en jadéite affectant l'Europe de l'ouest durant le Néolithique à un développement des voyages maritimes pour le premier, des voyages fluviaux en pirogue pour le second. Plus récemment, V. Nikolov a tenté d'expliquer l'extraordinaire richesse des personnages inhumés à Varna par l'hypothèse d'une navigation en mer Noire et la maîtrise des voies maritimes ; une hypothèse certainement recevable, comparable à ce tracé océanique que nous avons esquissé à travers la question des représentations communes entre Morbihan et nord-ouest ibérique. Ces acquisitions à longue distance de biens socialement valorisés, accordant aussi une forme de prestige social en compensation des dangers encourus, sont cependant rarement associées dans la Préhistoire récente aux moyens mis en œuvre pour se déplacer.

Les principes de construction incluant l'utilisation de chêne, le planchéage avec des bords biseautés, en piquant et en cousant ces planches au moyen d'un système intégrant des serre-câbles ainsi que des bois transversaux qui fournissent la rigidité à la coque, ces principes sont bien attestés dans les îles britanniques dès le début du second millénaire av. J.-C. Ce sont à n'en pas douter des embarcations pour la haute mer (sewn-plank boats), même dépourvues de quille.

Les systèmes et les techniques d'assemblage par ligatures dans la construction navale égyptienne démontrent l'usage d'embarcations de pleine mer dans la première moitié du IV<sup>e</sup> millénaire. En tout état de cause, l'occupation puis la colonisation des îles méditerranéennes, de Chypre à la Sardaigne dès le Mésolithique et les premiers agriculteurs supposent des embarcations suffisantes pour emporter des animaux (domestiques et sauvages) et des humains. Des bateaux qui vont à l'évidence au-delà des pirogues monoxyles ou des embarcations de type corwg gallois ou curragh irlandais (bateaux de peaux tendues sur une armature de bois souple et résistante à la fois, qui, à la différence des lourds bateaux en bois, peuvent être aisément tirés sur une plage. Les liens très probables entrevus entre Bretagne et Galice dès la seconde moitié du Ve millénaire, fondés sur des arguments archéologiques vérifiables, ou entre Bretagne et mer d'Irlande en prolongeant des intuitions antérieures, supposent implicitement une hypothèse de navigation hauturière maîtrisée. Il est certain en tout cas qu'une voie maritime est de longue date reconnue par les auteurs de l'Antiquité, qui joignait directement en trois jours la pointe de la Galice (La Corogne et le Cap Ortega) à l'Armorique à travers le golfe de Gascogne (voir Strabon I, 4, 5 et Tacite dans Agricola). Le transport de très lourds monolithes en orthogneiss en Morbihan impose également un savoir-faire nautique et des embarcations adéquates pour franchir des bras de mer à courant impétueux, ou pour affronter la Petite Mer (Mor Bihan) sur près de 40 km afin de gagner le sommet de Belle-Ile-en-Mer.

Serge Cassen

Laboratoire de recherches archéologiques (LARA) Université de Nantes.

ancienne des années 5500 BJC (courant cardial) qui venant du sud européen, a rejoint les côtes atlantiques vers l'actuelle Bretagne pour l'atteindre vers 4900 BJC, avant de se prolonger vers les îles britanniques ?

Dans la continuité de l'arrivée de ces nouvelles populations dans l'Ouest de la France, des analyses réalisées par P. Woodman, sur des ossements de bovidés datés du Néolithique, retrouvés en Irlande du Sud, lui font dire que la néolithisation de cette île serait due à des navigations, qui parties du centre-ouest français (Morbihan ?), ont apportées ces animaux (4500-4300 BJC). Analyse confirmée par Joël Le Cornec qui, comme P. Woodman, en se basant sur ces découvertes réalisées en Angleterre et Irlande, à Windmill-Hill et à West-Kennet, sites du 5<sup>ème</sup> millénaire BJC, ne s'explique la présence de restes, non négligeables, d'animaux domestiques, que par leur arrivée du continent en bateaux, suffisamment volumineux pour accueillir personnel et grand cheptel. Ceci étant confirmé également par J.L'Helgouac'h et H Poulain, qui étudiant en 1984 les monuments entourant Pornic et la baie de Bourgneuf, après l'avoir fait également pour ceux de West-Kenent, trouvant de fortes ressemblances entre ces monuments éloignés, évoquaient des relations maritimes entre les deux rives.

D'autre part, la découverte de tessons de céramiques en contexte funéraire autour de la mer d'Irlande, présentant des similitudes avec le style Castelic<sup>7</sup> récent, situé dans le Morbihan, confirmerait cette probable navigation transmanche et littorale atlantique. Ce qui fait dire à A. Sheridan et à Y. Pailler, dans la suite des écrits de P. Woodman : « ces observations et découvertes suggèrent une colonisation des côtes atlantiques, c'est-à-dire un mouvement unidirectionnel et permanent- par des petits groupes de paysans venus de Bretagne, quelque part entre 4 300 et 4 000 BJC ».

De son côté, l'archéologue Irlandais T.F.O'Rahilly évoque quant à lui, la possibilité de navigations maritimes depuis la péninsule ibérique, avec des échanges, réalisés par une navigation côtière, qui auraient débuté dès le début du Néolithique, et peut-être même avant ! Grégor Marchand, comme Anthony Le fort, n'exclut pas que, déjà au mésolithique, entre la Vilaine et la pointe du Raz, des circulations côtières aient pu exister.

En presque île, à Er Lannic, près d'Arzon, a été recueillie une de ces nombreuses pierres ovoïdes à « mouillage », d'un ou plusieurs trous, qu'on retrouve le long du littoral atlantique attestant d'une navigation côtière du néolithique à l'âge du Bronze. L'une d'entre elles percée d'un trou, pesait 35 kg.

D'époque plus récente, des haches plates en cuivre d'origine des époques du « Cuivre » et du « Bronze », ont été retrouvées à Carnac, à Nantes, et l'étude du métal (taux d'impuretés présentes dans le cuivre, tel l'arsenic, l'antimoine) démontre une origine, soit ibérique, soit des îles Britanniques, Irlande comprise. Nombre d'épées, datées de ces âges des métaux et retrouvées dans les estuaires de fleuve soit en offrande, soit par suite d'un naufrage, confortent l'idée d'une activité maritime.

Des échanges culturels se pratiquaient-ils entre les populations littorales de ce « croissant atlantique », situé de la Galice à l'Ecosse, et même au-delà ?

N'en a-t-on pas un bel exemple avec cet « Archer d'Amesbury », d'origine alpine, dont la tombe, daté de 2300 BJC, fut trouvée en Angleterre.

### **Le Morbihan, au centre d'un arc Atlantique maritime d'importance ?**

*« La navigation le long de la Manche et des côtes atlantiques est attestée depuis le mésolithique. Dès le mésolithique moyen (boréal), des similitudes entre les industries lithiques du nord de la France et du sud de l'Angleterre attestent de relations entre les deux rives de la Manche. Ces relations ne sont néanmoins pas permanentes. On note notamment des interruptions à partir de l'Atlantique ancien soit environ 6200-6000 av. J.-C. (Ghesquière 2011). Une étude mettant en évidence la parenté entre une espèce particulière d'escargot pyrénéenne et irlandaise (Cepaea nemoralis) témoignerait également d'une navigation atlantique dès cette période (Grindon*

---

<sup>7</sup> Castelic : Datée du 4<sup>ème</sup> millénaire, ce « style » couvre l'actuelle Loire Atlantique et le Morbihan. La décoration est très riche avec des anses multiperforées ou tubulaires.

et Davidson 2013).

*La question de la néolithisation des îles britanniques montre bien les différents degrés de relations entretenues avec le continent durant le néolithique moyen I et II. Ces phénomènes visibles à travers des cultures matérielles similaires sur les deux rives de la Manche indiquent des courants d'échanges privilégiés entre les différentes régions selon la période (Sheridan 2010). Ainsi, entre 4300-4200 et 4000, le courant Breton Atlantic, originaire de la culture Castelic centrée sur le Morbihan, introduit le mégalithisme et les premières poteries en Grande-Bretagne). Entre 4000 et 3800, le Carinated Bowl Neolithic, caractérisé par ses céramiques carénées d'influence Michelsberg, résulte pour sa part de relations avec le nord de la France. C'est durant cette période qu'émerge la notion d'un complexe culturel Atlantique qui relierait les différentes régions côtières depuis la péninsule ibérique jusqu'à l'Écosse et dont le mégalithisme atlantique est la manifestation la plus évidente (Shee Twohig 1981, 1993 ; Scarre 1992 ; Briard 1995a ; Bradley 1997). Cette communauté atlantique est également reconnue pour l'âge du Bronze (Briard 1993, Brun 1991, 1998) et l'âge du Fer (Henderson 2007).*

Anthony Le Fort

### **Navigations antiques.**

Faisant suite aux navigations préhistoriques qui du néolithique à l'âge de fer sillonnaient le littoral atlantique de la Galice à l'Irlande, celles qui, durant l'« Antiquité », se firent dans ces espaces maritimes, ne furent pas inconnues des auteurs grecs et romains.

Pythéas, Artémidore d'Ephèse, Strabon, Polybe, Marin de Tyr, Pline l'Ancien, Claudius Ptolémée les ont décrites de même que la table de Peutinger (carte terrestre) et l'« Itinéraire maritime d'Antonin » et la « Notitia Dignitatum » (en partie).

Diodore de Sicile, Tacite, Strabon et César, dans leurs écrits attestent également de ces navigations aisées entre les deux côtés de la Manche<sup>8</sup>. Procope indique que sa traversée par les marins d'Armorique se faisait soit à la voile, soit à la rame, en 24 heures. Pour une traversée d'environ 150 kilomètres, soit à peine 7 à l'heure, c'est une moyenne très correcte d'environ 4 nœuds

Si l'archéologie atteste bien de navigations littorales en Bretagne littorale et en Manche depuis des millénaires, il y eut plus récemment, selon des écrits antiques et quelques éléments archéologiques trouvés, des marins de Méditerranée qui passant par les « Colonnes d'Hercule » (déroit de Gibraltar) ouvrirent des routes commerciales de grande importance, soit vers le Sud de l'Atlantique, soit vers son Nord.

Déjà au 12<sup>ème</sup> siècle BJC, les marins de Tyr avaient créé le port de Cadix, excellente base avancée vers l'Atlantique. Les phéniciens et autres peuples qui cherchaient l'or, l'étain et l'ambre, s'aventurèrent très tôt en Atlantique, au sud, (périple d'Hannon, vers 500 BJC et d'Euthymènes le Massaliote au 4<sup>ème</sup> siècle BJC), et peut-être aussi vers le nord.

Hannon, qui alla vers le sud, dit la chronique (ou la légende), partit avec 60 bateaux, chacun embarquant près de 2 à 300 hommes. Voyage réel ou non, mais significatif cependant, de l'existence de navigations en ces époques ou de ce qui se disait dans les ports.

---

<sup>8</sup> Il existait à l'époque de César, le « Coracle », bateau à la structure particulière, qui, outre naviguer le long des littoraux irlandais, bretons, armoricains et sur quelques autres, servit peut-être à des échanges trans-manches, par belle météo !! « César témoigne avoir aperçu, au large des côtes de la Bretagne sud, des embarcations dont les membrures étaient faites de bois léger, croisillonnées d'osier, le tout étant recouvert de peaux ; ce sont les ancêtres directs des fameux currachs irlandais. Plusieurs autres écrivains antiques les ont également observés et décrits de façon sommaire. Ils survivent aujourd'hui encore en Irlande, tandis que sur certaines rivières du Pays de Galles des coracles, identiques dans leur principe de construction mais de taille plus réduite (un seul homme peut y prendre place) sont utilisés par les plus traditionalistes des pêcheurs de saumon. Au dire de Sidoine Apollinaire, les Celtes n'avaient d'ailleurs pas dans l'Antiquité l'exclusivité de l'usage de ces navires de peaux puisque « les rivages de l'Armorique s'attendaient à recevoir le pirate saxon pour qui c'était un jeu de sillonner la mer bretonne sur une peau et de fendre la mer glauque d'une barque de cuir cousu ».

Jean Christophe Cassard

Vers le Nord, le légendaire Pythéas effectua deux voyages (330-320 BJC). Le premier, constitué sans doute de plusieurs bateaux, longea les côtes jusqu'à l'actuel Gibraltar, puis celles de la péninsule ibérique et de l'actuelle Europe de l'Ouest jusque vers le nord des îles britanniques, Islande, Thulé, les Iles Shetland. Vraisemblablement parti de Marseille, Pythéas a atteint l'Atlantique après avoir franchi les colonnes d'Hercule bien que certains auteurs n'écartent pas l'hypothèse d'un voyage fluvial jusqu'au débouché de la Gironde ou de la Loire, le voyage s'étant ensuite poursuivi par mer vers l'Armorique puis la Grande-Bretagne. La navigation côtière étant privilégiée à ces époques, rien n'interdit de penser qu'il longea le littoral de Rhuys, passage incontournable sur la route du nord. Puis navigant au large des Orcades, il aurait atteint une région où la nuit ne durait que deux heures. L'association de son nom à l'ambre, notamment par Pline l'Ancien, a conduit certains auteurs à imaginer que Pythéas, à son retour, aurait également exploré la mer Baltique. En réalité, les étapes de son voyage restent largement inconnues, même si l'hypothèse d'un second voyage dans cette mer, n'est pas à écarter totalement. Quant à l'emplacement de Thulé, il reste de nos jours sujet à débat, il pourrait s'agir de l'Islande ou de la Norvège.

Toujours vers le nord, Pline (70 après JC) cite le voyage légendaire d'Himilcon le long des côtes atlantiques jusque vers l'Irlande dans les années 450 BJC qui, partant à la recherche du minerai d'étain (la cassitérite), vogua vers la Bretagne, la Cornouaille et peut être l'Irlande.

**Où sont les antiques mines de cassitérite...  
cause de nombreuses navigations antiques...  
peut-être le long du littoral du Sud Bretagne !**

Ce minerai nommé cassitérite, que chacun recherchait, était nécessaire à toute métallurgie du bronze de l'époque.

En France les gisements de ce produit se situaient soit dans les régions du Centre, soit en Bretagne (Morbihan, Loire Atlantique et Nord Finistère). Le bassin de la Vilaine possédait des centres de production très importants, comme à Piriac, Penestin, vers Questembert et sur la côte sud de Houat. Pour sa part, Hérodote, qui n'est pas un navigateur mais le grand géographe du 5<sup>ème</sup> siècle BJC que l'on connaît, situait les « Iles Cassitérides » à l'extrême occident vers Ouessant.

Les régions du sud de l'Angleterre sont également citées comme celles d'une importante production d'étain avec un commerce allant des ports du sud anglais à ceux du nord de l'Armorique, et nullement vers le pays Vénète, trop éloigné des sites miniers.

De son côté, Strabon, géographe et historien grec (environ 60 BJC à environ 21-25 après JC), indique que ces Cassitérides sont constituées de dix îles, que le climat est identique à celui de la Bretagne (Grande-Bretagne actuelle) et Ptolémée qui vécut au 2<sup>ème</sup> siècle de notre ère indique que ces îles sont situées au nord-ouest de la péninsule ibérique. On a ici trois avis de trois personnages ayant vécu à des époques forts différentes, qui tous, situent ces îles dans l'ouest européen.

Quant à Corbilo, l'important comptoir de l'étain mentionné dans divers documents, était-il situé à l'embouchure de la Loire ou un plus au nord en Bretagne ?

Le sujet de la localisation des îles Cassiterites n'est donc pas clos, avec pour ce qui concerne le Mor Braz, une incertitude historique quant à la présence, ou non, d'une importante flotte Vénète servant à transporter l'étain de Bretagne (Angleterre actuelle) vers Bordeaux.

Un dernier avis...

*« La localisation de ces îles fait débat depuis longtemps sinon toujours et Serge Lewuillon a bien montré l'inanité de cette discussion avant d'inviter avec d'autres à considérer cette appellation comme un terme générique pour désigner indistinctement les trois régions productrices de l'étain atlantique qui alimentaient le marché méditerranéen ». Anthony Le Fort*

### Rares éléments archéologiques.

Mais quelles que soient l'exacte position des Cassitérides et de la réalité de ces navigations antiques, soit en contournant la péninsule ibérique, soit en passant par la Loire, le Rhône ou la Garonne, les témoignages sont rares. Les sources anciennes ne mentionnent que la recherche de l'étain par les peuples du sud, et les éléments archéologiques pour attester quoi que ce soit, bien que rares, existent néanmoins.

Ouessant, dernière île au nord avant le grand « carrefour » des routes maritimes qui vont vers le nord ou l'Est vers la Manche, recèle des vestiges, comme ces céramiques importées du sud-ouest de la France, ces vases à vernis noir importés du sud de l'Italie, ces perles en verre d'Égypte ou en ambre de la Baltique, ces fragments de bracelet en lignite de Grande-Bretagne, ces monnaies issues de la vallée du Rhône et statère en or de Grande-Bretagne.

Quelques autres traces de la présence des méditerranéens se retrouvent dans l'Ouest, telles des figurines en bronze datées du 7<sup>ème</sup> au 6<sup>ème</sup> siècle BJC, et plus précisément vers la Vilaine, la « Dame de Nivillac<sup>9</sup> », pour l'époque allant du 4<sup>ème</sup> au 2<sup>ème</sup> siècle BJC. Tout cela ne peut en l'état, justifier une présence importante de leur part en Armorique sud, mais sans doute simplement de relations maritimes épisodiques et non régulières ou de grande ampleur.

Le grand commerce de ces époques se situait plus vraisemblablement vers l'Est, loin de Rhuys. L'extraordinaire découverte du trésor de Lanvau (Troyes) en 2015, contenant entre autres objets, un pichet à vin fabriqué en Grèce au 5<sup>ème</sup> siècle BJC, atteste de relations commerciales et culturelles instituées par diverses communautés humaines dès ce premier âge du fer, entre un monde méditerranéen, le centre du monde antique, et l'Europe centrale (celle des Cités-Etats Celtes ?), en passant non par le littoral atlantique, trop loin et trop incertain, mais au moyen des fleuves, Rhône, Saône, Rhin et Seine, reliant entre eux, diverses plaines et passages entre montagnes.

---

<sup>9</sup> « La « Dame de Nivillac » est une statuette en bronze de petite taille, sept centimètres seulement. Elle représente « un personnage féminin debout, jambes serrées, les bras pendants rigidement plaqués le long du corps. Fortement cambré, le personnage présente des fesses et une poitrine saillantes, un ventre plat, un cou épais, court et rigide, engoncé dans une longue chevelure répandue dans le dos ».

En raison de certaines caractéristiques, « cette petite figurine semble sans parallèle connu parmi les petits bronzes antiques trouvés en France ». Elle aurait été exécutée vers le sixième siècle avant notre ère et serait donc vieille de plus de 2 500 ans. Elle ressemble à des statues féminines faites, vers la même époque, en Asie Mineure et en Italie centrale. Comment est-elle parvenue à Nivillac ? Dans l'état actuel des recherches l'on ne peut émettre que des hypothèses : la figurine « pourrait être un souvenir-butin de quelque guerrier mercenaire, la trace d'un vol. Elle a pu être troquée contre des marchandises, des denrées ou des hommes, contre des lingots d'étain ou toute autre matière première comme le fer ou le sel ».