

# Les relations entre l'Ouest de la France (hors Pas-de-Calais) et les îles Britanniques de la protohistoire à la fin de l'époque romaine

Patrick GALLIOU  
Centre de Recherche Bretonne et Celtique  
Université de Brest

« Pays devant la mer » – c'est le sens du nom gaulois *Aremorica*, même s'il s'applique, en fait, à une région beaucoup plus vaste –, la péninsule armoricaine est baignée sur trois de ses faces par la mer. Si l'océan n'est souvent, pour les continentaux, qu'une obscure menace<sup>1</sup> et un obstacle quasi infranchissable, muraille liquide qui isolerait les uns des autres les masses terrestres et les cultures, elle fut de tout temps un lieu de passage, le lien entre les pays bordiers de l'Océan, du Sud de la péninsule Ibérique aux portes de la mer du Nord. Dans ce vaste espace, ce territoire occidental, situé à l'articulation entre deux zones maritimes, le golfe de Gascogne au sud, la mer d'Irlande et la Manche au nord, fut un lieu où se croisèrent et se marièrent à de multiples reprises diverses influences. Loin d'être un cul-de-sac, il fut de la sorte, lors des différentes phases de son histoire, parfaitement intégré aux grands courants culturels et technologiques qui irriguaient la façade atlantique de l'Europe.

Il n'est resté que bien peu de chose des navires qui assuraient ces échanges. Décrivant les vaisseaux rassemblés par les coalisés armoricains lors du soulèvement de 56 av. J.-C., César nous donne à voir des embarcations à la

« carène [...] beaucoup plus plate que celle des nôtres, de sorte qu'ils avaient moins à craindre les bas-fonds et le reflux ; leurs proues étaient très relevées, et les poupes appropriées également à la force des vagues et des tempêtes ; les navires tout entiers de chêne, pour soutenir n'importe quel choc et n'importe quelle fatigue ; les traverses avaient un pied d'épaisseur et étaient attachées par des chevilles en fer de la grosseur d'un pouce ; les ancres étaient retenues par des chaînes de fer, au lieu de cordages, des peaux, au lieu de voiles, et des cuirs minces et souples, soit qu'ils manquaient de lin ou n'en eussent pas l'usage, soit, ce qui est plus vraisemblable, qu'ils crussent peu facile de diriger avec nos voiles des vaisseaux aussi lourds à travers les tempêtes de l'Océan et ses vents impétueux » (*BG* III, 13, trad. L.-A. Constans, CUF).

On a longtemps supposé que cette description avait été embellie par l'auteur, de manière à mettre en exergue la valeur de la marine romaine, affrontée à un aussi rude adversaire, jusqu'à ce que deux découvertes providentielles en prouvent l'exactitude : celle de Blackfriars 1 dans la Tamise, à Londres<sup>2</sup>, un navire de type semblable, probablement d'origine gauloise, étant fouillé, voici une vingtaine d'années, devant Saint Peter Port à

---

\* Professeur émérite à l'université de Bretagne Occidentale (Brest), CRBC.

1. Au XII<sup>e</sup> siècle, le géographe arabe Muhammad al-Idrīsī écrivait de l'Atlantique que « la profondeur est considérable et l'obscurité y règne continuellement. La navigation y est difficile, les vents impétueux, et, du côté de l'Occident, les bornes en sont inconnues... On y trouve aussi des animaux marins d'une grosseur tellement énorme qu'ils ne peuvent être décrits... ».

2. P. MARSDEN, 1990, p. 66-74.

Guernesey<sup>3</sup>. Long de 25 m. et large de 6 m., d'une hauteur de 3 m. au-dessus de l'eau, ce vaisseau, qui avait coulé à la fin du III<sup>e</sup> siècle apr. J.-C., était, lui aussi, construit en chêne, les planches du bordage étant, là-aussi, fixées aux quarante membrures par de gros clous de fer. Sans doute peut-on penser qu'il y a là les ultimes témoignages de l'existence d'une architecture navale propre aux côtes atlantiques, qu'attestent aussi, dans la péninsule armoricaine, les trouvailles de gros clous du type précité à Lostmarc'h en Crozon (F.)<sup>4</sup>, sur l'île de Groix (M.), et, en Grande-Bretagne, dans le fort de Richborough (Kent)<sup>5</sup> (Fig. 1). Sans doute faut-il admettre qu'à côté de ces grands navires à voile – l'emplanture du mât, située au tiers avant du pont, ayant été mise en évidence sur les épaves de Londres et Guernesey – existait toute une gamme d'embarcations plus petites et de conception différente, construites en bois ou en osier tendu de cuir, mues à la voile ou à la rame ; il n'en est toutefois rien resté.

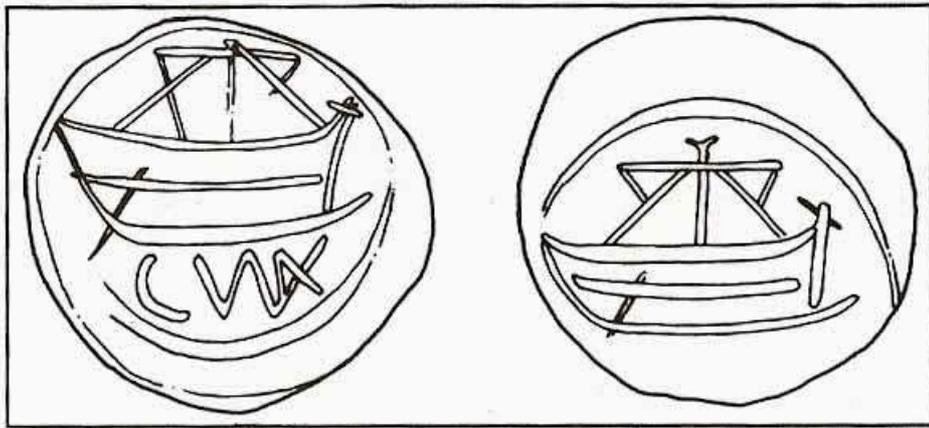


Fig. 1. Figuration de navires sur les monnaies du roi breton Cunobelinus (d. en 41 apr. J.-C.) (document : Sean McGrail, 1997)

En l'absence de phares – on édifiait certes des phares dans l'Antiquité, mais aucun n'est attesté dans la péninsule armoricaine – et des moyens modernes de navigation, les marins des côtes de l'Atlantique et de la Manche faisaient appel à des techniques empiriques éprouvées, comme l'observation des étoiles, le calcul de la vitesse moyenne du navire à l'aide du « loch hollandais », de l'analyse visuelle des nuages orographiques, du vol des oiseaux, des changements de la couleur de l'eau, du mouvement des vagues, techniques qui, jointes à une connaissance précise du contour de la côte et de ses dangers, leur permettaient de se déplacer sans trop de risques, la traversée d'Ouessant à Lizard Point (Cornwall), par exemple, prenant vingt-quatre heures à quatre nœuds de moyenne<sup>6</sup>. La découverte d'un certain nombre d'épaves de la fin de l'époque gauloise ou de l'époque romaine auprès des côtes bretonnes – non loin de Belle-Île (M.)<sup>7</sup> et du chenal de Lorient (M.)<sup>8</sup>, aux Sept-Iles en Ploumanac'h (C.-d'A.)<sup>9</sup>, etc. – montre cependant que cette navigation hauturière ou côtière n'était pas exempte de tout danger, ce qui pouvait inciter les capitaines à serrer autant que possible le littoral, de manière à pouvoir rapidement trouver refuge dans un port en cas de tempête.

3. M. RULE, J. MONAGHAN, 1993.

4. P. GALLIOU, 2007, p. 22-25. Nous utiliserons, dans la suite de ce texte, les abréviations suivantes : C.-d'A. = Côtes-d'Armor ; F. = Finistère ; M. = Morbihan.

5. B. CUNLIFFE, 1968, p. 109 et pl. LVII, n° 284.

6. S. MCGRAIL, 1997, p. 28-32.

7. J. ANDRÉ, 1959, p. 64-68 ; J. ANDRÉ, 1961, p. 95-97.

8. J. ANDRÉ, 1959, p. 65-66.

9. M. L'HOUE, 1987, p. 113-131.

Découpée de myriades d'anses abritées des vents dominants et de profondes rias à marée, la côte bretonne ne manque pas de havres pouvant accueillir des navires de faible tonnage. Ceux-ci, apparemment pourvus d'une quille peu accentuée, n'avaient guère besoin de quais et il suffisait, pour les charger ou les décharger, de les échouer à marée basse sur le sable, ou les graviers d'une zone aménagée (Hengistbury Head)<sup>10</sup> ou sur des rochers plats (Le Yaudet en Ploulec'h [C.-d'A.])<sup>11</sup>. Il faut imaginer que, de la Protohistoire au Moyen Âge, on se contenta généralement des possibilités qu'offrait ainsi le littoral, seuls certains ports importants, comme celui de *Darioritum* (Vannes), chez les Vénètes, étant peut-être pourvus de quais en bois<sup>12</sup>.

La présence, en Grande-Bretagne, de haches de pierre polie (dolérite A) néolithiques des ateliers de Sélédin en Plussulien (C.-d'A.), qui fonctionnèrent de 4200 à 2000 av. J.-C. et produisirent environ 6 millions de haches, ou de lunules d'or du Bronze ancien irlandais en Bretagne (vers 2000 av. J.-C.) – même s'il s'agit parfois d'imitations – montre bien qu'à très haute époque, hommes, denrées et idées circulaient déjà sans entraves entre les contrées maritimes du nord-ouest de l'Europe.

Comme le révèlent, pour l'âge du Bronze, les cartes de diffusion des rapières du type « de Rosnoën » (Bronze final I, vers 1300-1125 av. J.-C., d'après le site éponyme)<sup>13</sup>, et des épées « en langue de carpe » (Bronze final III, 950-800 av. J.-C.)<sup>14</sup>, ces contacts à longue distance s'effectuaient tout au long de la façade atlantique, de la péninsule ibérique à la Hollande et à l'Irlande, avec de remarquables concentrations à l'embouchure et le long de la Somme, de la Seine, de la Loire et de la Garonne, soit à l'entrée des voies d'accès à l'intérieur de la France<sup>15</sup> (Fig. 2).

---

10. B. CUNLIFFE, 1987, p. 339.

11. B. CUNLIFFE, P. GALLIOU, 2005, p. 268.

12. P. GALLIOU, 2017, p. 280.

13. J. BRIARD, 1965, p. 151-173.

14. J. BRIARD, 1965, p. 199-239 ; D. BRANDHERM, M. MOSKAL-DEL-HOYO, 2014, p. 1-47.

15. D. BRANDHERM, M. MOSKAL-DEL-HOYO, 2014.

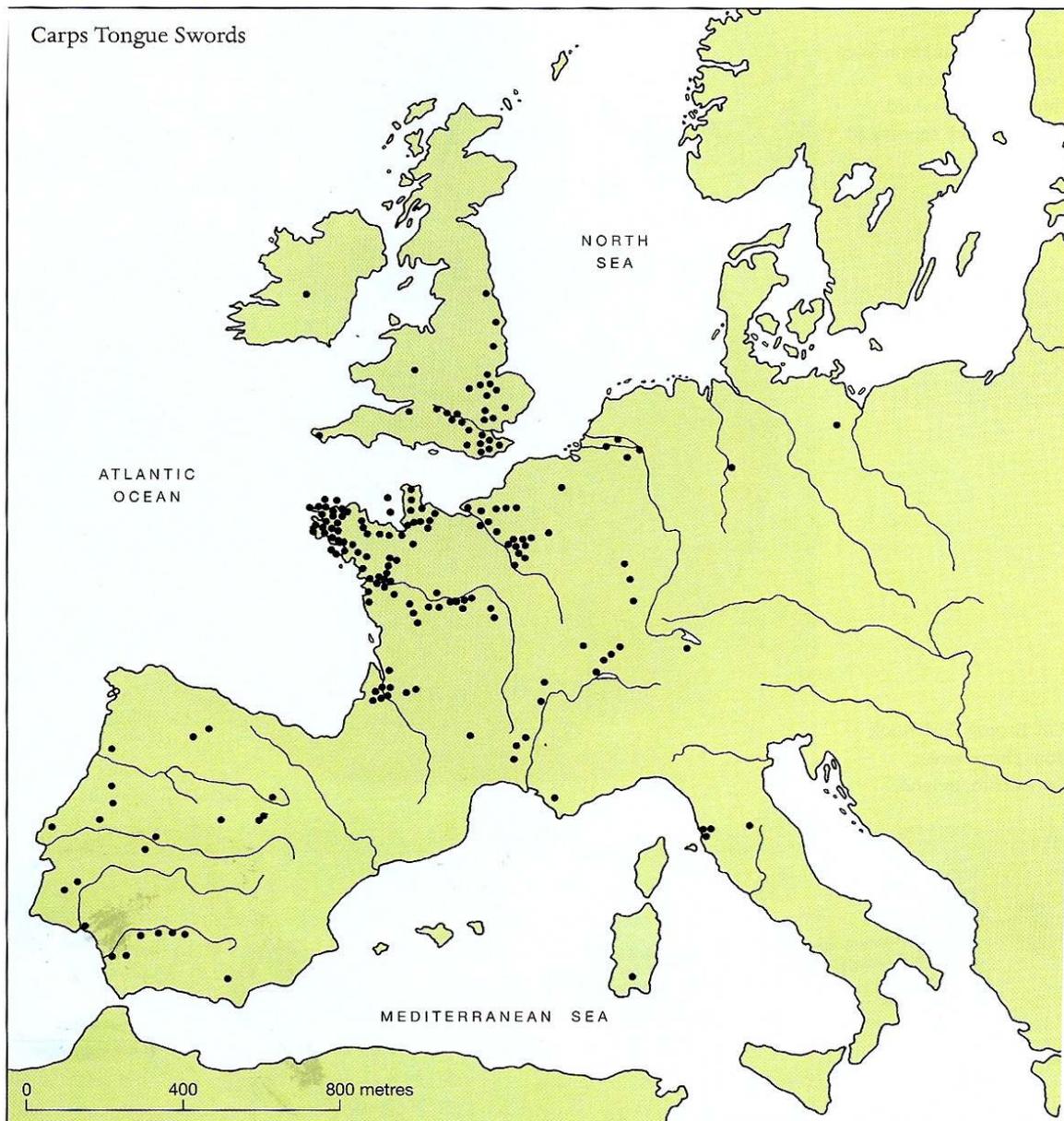


Fig. 2. Répartition des trouvailles d'épées « en langue de carpe » en Europe occidentale (document : Barry Cunliffe, 2001)

De la sorte, une série d'objets métalliques isolés de la fin du Bronze moyen et du Bronze final dragués au large des côtes du Kent et du Sussex paraît montrer que les embouchures de la Tamise et du Rhin jouaient déjà un rôle majeur dans ces échanges, ce que semble d'ailleurs confirmer la découverte d'une épave (?) de la fin du Bronze moyen (vers 1300-1150 av. J.-C.) dans Langdon Bay, à l'est de Douvres, les quelques centaines de pièces brisées mises au jour en ce lieu étant très majoritairement d'origine continentale<sup>16</sup>. Sur les côtes françaises, les torques d'or de type britannique dragués au large de Sotteville-sur-Mer (Seine-Maritime)<sup>17</sup> paraissent aussi confirmer la réalité de ces « échanges » croisés en Manche orientale. Plus à l'ouest, au large des côtes du Dorset et du Devon, des trouvailles similaires témoignent de l'existence de relations maritimes entre l'Ouest de la France

16. St. NEEDHAM, M. DEAN, 1987, p. 119-124.

17. A. SAMSON, 2006, tableau 1.

(Normandie et Bretagne) et le Sud-Ouest de la Grande-Bretagne, une autre épave (?) du début du Bronze final I, reconnue entre Prawle Point et Salcombe dans le Devon, étant chargée de nombreux lingots de cuivre (297) et d'étain (27) ainsi que d'objets métalliques (épées et haches en bronze, bracelet et torque en or, etc.) d'origine continentale<sup>18</sup>. Dans l'ouest de la Bretagne, quelques objets d'origine insulaire (hache à douille de Keramazé en Plouarzel [F.], par exemple) ainsi que les lingots de cuivre ramassés au large de Plougasnou (F.) attestent, eux aussi, l'existence d'échanges en Manche occidentale à l'orée de l'âge du Fer. Ces échanges se poursuivirent au début du Premier âge du Fer, comme l'atteste la découverte, dans la partie méridionale de la Bretagne insulaire, d'un nombre assez important de haches à douille armoricaines<sup>19</sup>, bien que la nature exacte de ces échanges nous échappe largement, ces haches n'étant pas des objets fonctionnels, mais constituant une paléomonnaie<sup>20</sup>. Avouons cependant que, si l'on se souvient de ce que Strabon rapporte des exportations de la Bretagne insulaire – « Elle produit du blé, du bétail, de l'or, de l'argent, du fer, et ce sont là ses principaux articles d'exportation joints à des cuirs, à des esclaves et à d'excellents chiens de chasse » (*Géographie* V, 5.32) – tout un pan de ces commerces demeure et demeurera irrémédiablement invisible.

Dans les premiers temps du Second âge du Fer, soit à partir du milieu du premier millénaire av. J.-C., les traces de ces échanges se font considérablement plus rares, la raison en étant vraisemblablement la fin d'une production massive d'objets de bronze, qui avait marqué le millénaire précédent, et plus encore la montée en puissance des sociétés grecque, étrusque et phénicienne, détournant vers la seule Méditerranée et l'intérieur de l'Europe les courants commerciaux empruntant auparavant les voies de l'Atlantique.

Si quelques objets certainement importés par voie maritime d'Aquitaine ou de la péninsule Ibérique, comme les fibules de Harlyn Bay ou la statuette d'Aust<sup>21</sup>, ou bien encore le crâne d'un singe de Barbarie (Atlas marocain) mis au jour à Navan Fort (Irlande du Nord) et daté de 390-320 av. J.-C.<sup>22</sup>, ou de plus loin encore, comme le statère de Cyrène (322-315 av. J.-C.) découvert sur la côte du nord-Finistère<sup>23</sup>, sont autant de témoignages de contacts répétés le long de la façade atlantique, il est patent qu'ils ne renvoient pas à un commerce d'importance. C'est pourtant à la même époque – 325-300 – que le navigateur massaliote Pythéas vint explorer ces côtes, reconnaissant l'île d'Ouessant (*Ouxisama*), le pays des Osismes (*Ostimioi*) et les îles Britanniques<sup>24</sup> (Fig. 3).

---

18. K. MUCKELROY, Ph. BAKER, 1979, p. 189-210.

19. J. BRIARD, 1965, p. 279-280 et fig. 107.

20. J. BRIARD, 1987, p. 133-142.

21. B. CUNLIFFE, 1978, p. 155.

22. B. RAFTERY, 1994, p. 62, 79, 126.

23. J. BOUSQUET, 1960, p. 317-323.

24. Strabon, *Géographie* I, 4, 5.



Fig. 3. Le voyage de Pythéas vers le Nord de l'Europe (document : Barry Cunliffe, 2001)

Le commerce de l'étain du Cornwall vers la Gaule, et, au-delà de celle-ci, vers la Méditerranée, s'il est bien attesté par les textes (« C'est dans l'île d'*Ictis* que les marchands viennent acheter l'étain aux naturels du pays, pour le transporter d'abord dans la Gaule. De la Gaule ils le font passer par terre, à dos de cheval, pendant une route de trente jours, jusqu'à l'embouchure du Rhône. » Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique* V, 22), n'apparaît aucunement dans les données archéologiques armoricaines ; l'étude de ce trafic à longue distance mériterait, à vrai dire, un autre exposé.

C'est à partir du II<sup>e</sup> siècle av. J.-C. que l'on constate un net regain de ces commerces maritimes. Il est clairement lié à celui du vin italien, transporté dans des amphores très

caractéristiques, gréco-italiques d'abord, au II<sup>e</sup> siècle, puis Dressel Ia au I<sup>er</sup> siècle<sup>25</sup>. Ce commerce, que l'on a longtemps considéré comme ayant été déterminé par la conquête romaine de la Gaule méridionale – la future province de Narbonnaise – entre 125 et 118, lui est en fait en partie antérieur, mais s'accéléra considérablement au I<sup>er</sup> siècle av. J.-C., comme le montre amplement le plaidoyer de Cicéron pour Fonteius, gouverneur de Narbonnaise (69 av. J.-C.).

Voyageant par bateaux de l'Italie à l'embouchure du Rhône et à celle de l'Aude – de nombreuses épaves, comme celle du Grand Congloué à Marseille<sup>26</sup>, révèlent les dangers de cette navigation – le vin transitait ensuite par l'« isthme gaulois » entre Narbonne et Bordeaux, avant d'être convoyé vers l'Armorique, et, au-delà, vers la Bretagne insulaire, par des navires qui longeaient les côtes de la Gaule (épaves près de Belle-Ile et de Lorient<sup>27</sup>). Ces amphores sont présentes sur plus d'une centaine de sites de la péninsule, souvent insulaires ou côtiers d'ailleurs, et s'y présentent parfois en quantités importantes (plus de 300 exemplaires à Saint-Symphorien en Paule [C.-d'A.]<sup>28</sup>). L'association, dans certains ports de Bretagne insulaire (Hengistbury Head et Poole Harbour [Dorset], en particulier<sup>29</sup>), de telles amphores à des céramiques et des monnaies du Nord de l'Armorique<sup>30</sup> montre que ce commerce se poursuivait jusqu'à l'autre rive de la Manche et qu'il était sans doute contrôlé par les Coriosolites et les Osismes plutôt que par les Vénètes, contrairement à ce qu'affirment César et Strabon (*Géographie* IV, 4, 1) (Fig. 4).

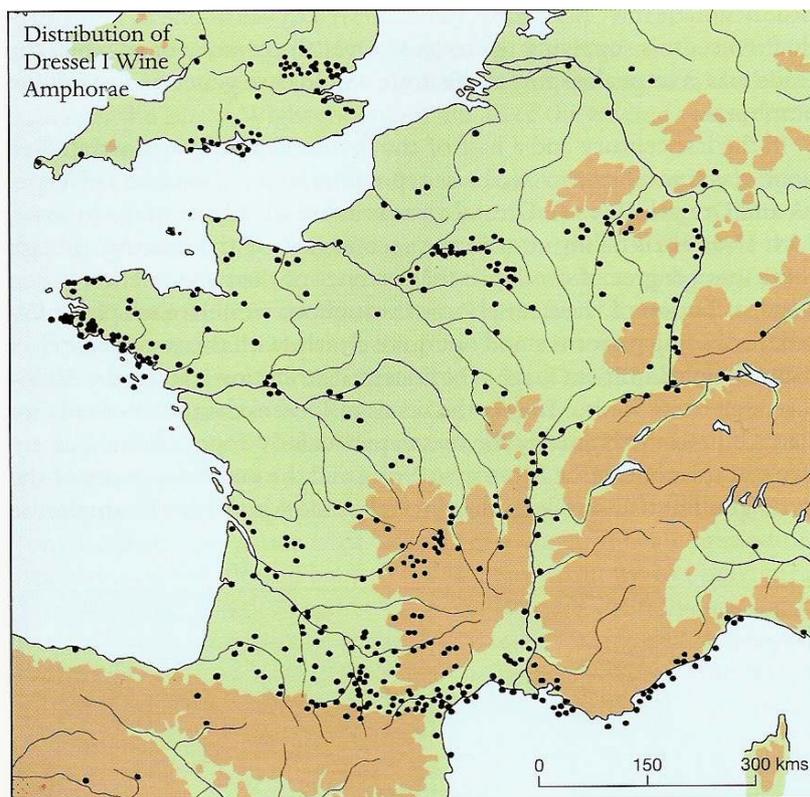


Fig. 4. Répartition des trouvailles d'amphores italiennes Dressel I en Gaule et en Bretagne insulaire (document : Barry Cunliffe, 2001)

25. A. TCHERNIA, 1986.

26. L. LONG, 1987, p. 9-36.

27. J. ANDRÉ, 1959 et 1961.

28. Y. MÉNEZ *et al.*, 1999, p. 357-414.

29. B. CUNLIFFE, Ph. DE JERSEY, 1997.

30. En particulier des monnaies des Coriosolites et des Baïocasses de la région de Bayeux, des céramiques fines à décor de cordons, provenant d'un ou plusieurs ateliers installés sur le massif de gabbro de Lamballe-Tréguimar (C.-d'A.).

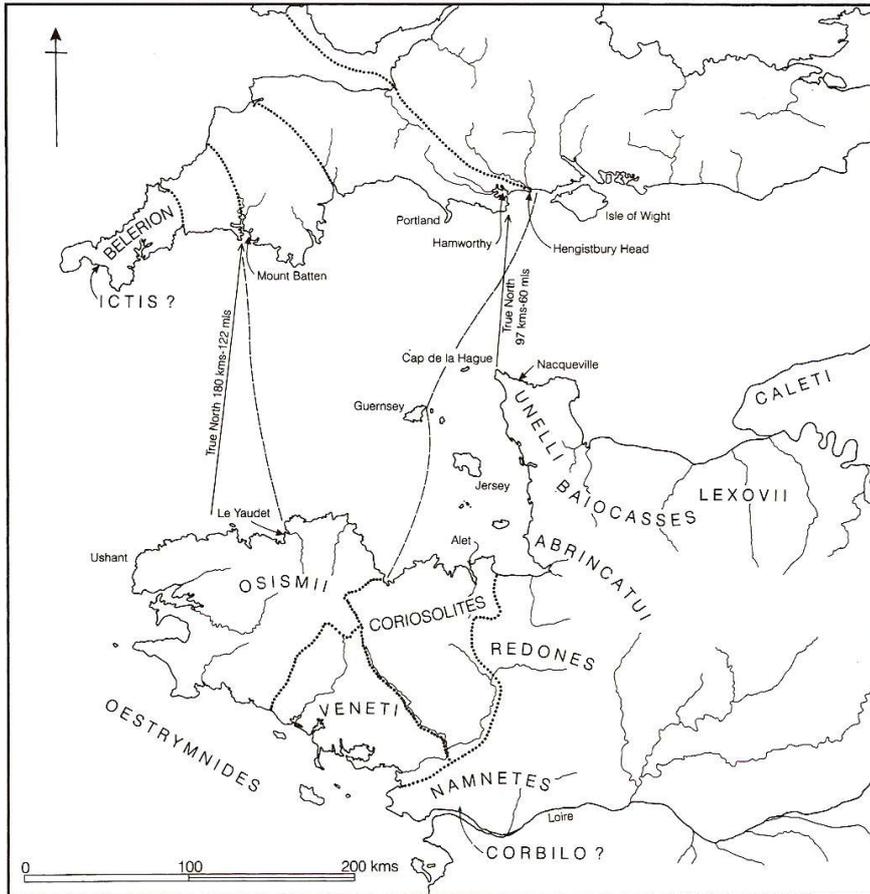


Fig. 5. Les routes maritimes dans la Manche à la fin de l'âge du Fer (document : Barry Cunliffe, Philip de Jersey, 1997)

Il est probable que des ports comme Alet / Saint-Malo<sup>31</sup> et Le Yaudet jouaient un rôle de premier plan dans ces échanges – le promontoire du Yaudet a d'ailleurs livré des poteries façonnées dans le Sud-Ouest de la Bretagne insulaire<sup>32</sup> (Fig. 5).

Au début de l'époque romaine, la direction de ces échanges entre la Méditerranée et le nord-ouest de l'Europe s'infléchit sensiblement, l'essentiel des denrées transportées (vin, huile de Bétique) passant désormais par le Rhône, la Saône, la Seine et Boulogne. Les raisons en sont simples : il fallait en effet prioritairement alimenter les légions stationnées sur le Rhin et ouvrir à Rome les portes de la Bretagne insulaire par l'intermédiaire des royaumes du sud-est de l'île (Trinovantes, Catuvellauni), déjà envahis, mais sans succès, par César lors de ses expéditions de 55 et 54 av. J.-C. (*BG* IV, 20-36 ; V, 1, 8-23), mais avec lesquels la Rome d'Auguste avait établi des liens étroits, qui trouvèrent leur aboutissement dans la conquête de l'île, à partir du règne de Claude (41-54 apr. J.-C.). Un commerce moins important, celui du vin de Tarraconaise, transitant dans des amphores Pascual I ou Dressel 2-4 vers la péninsule armoricaine et le sud-ouest de la Bretagne par l'isthme gaulois, montre toutefois que la voie maritime occidentale était loin d'avoir été totalement abandonnée<sup>33</sup>.

C'est d'ailleurs par cette même voie, plutôt que par celle du Rhône, plus complexe, que devaient transiter, au Haut-Empire, les sigillées de La Graufesenque (Millau, Aveyron) et

31. P. GALLIOU, B. CUNLIFFE, 2003, p. 289-299.

32. B. CUNLIFFE, P. GALLIOU, 2005, p. 199.

33. P. GALLIOU, 1987, p. 379-388 ; P. GALLIOU, 1991, p. 99-105.

surtout de Montans (Tarn), très largement diffusées en Armorique et en Bretagne<sup>34</sup>. On peut également penser que c'est par la Loire qu'étaient alimentées les mêmes régions, à partir du I<sup>er</sup> siècle, mais surtout aux deux siècles suivants, en sigillées des ateliers de Gaule du Centre<sup>35</sup>. La voie de l'Allier et de la Loire jusqu'à Nantes, où plusieurs inscriptions attestent le rôle économique joué par les nautes de la Loire, *nautae Ligerici* et *nautae Ararici et Ligerici*<sup>36</sup>, était certainement la mieux adaptée à ce commerce. L'épave chargée de sigillée de Gaule centrale découverte à Pudding Pan Rock dans Herne Bay (Kent) avait peut-être suivi cette route. Bien d'autres productions de Gaule du centre, comme les meules à grain en trachyte d'Auvergne<sup>37</sup>, ou les *pelves* de l'atelier de Coulanges (Allier)<sup>38</sup>, empruntaient la même voie. Il est d'ailleurs possible que s'y soient ajoutées des salaisons de poisson produites par les ateliers installés sur les côtes des Vénètes et surtout des Osismes<sup>39</sup>.

Le développement de nouveaux vignobles sur la façade atlantique de la Gaule, dans le Nantais, en Vendée, en Charente et surtout dans le Bordelais, s'accompagna, assez naturellement, d'une exportation du vin de ces régions vers celles situées plus au nord. Il n'est pas toujours aisé d'identifier les amphores ayant servi à leur transport, et il n'est pas impossible qu'à cet effet l'on ait utilisé des tonneaux, dans la fabrication desquels les Gaulois étaient passés maîtres, mais dont il ne reste bien sûr guère de traces<sup>40</sup>. L'épigraphie nous vient heureusement en aide. De la sorte, à Bordeaux, l'autel dressé en 237 apr. J.-C. par L. Aurelius Lunaris, *sevir augustalis* de York et de Lincoln, à la déesse Boudiga pour la remercier d'avoir veillé sur ses marchandises est-il taillé dans le *millstone grit* des Pennines, le bloc utilisé ayant probablement servi de lest à son navire<sup>41</sup>, tandis qu'à peu près à la même époque, l'épithaphe du Trévire L. Solimarius Secundinus, négociant avec la Bretagne (*negotiator Britannicianus*), elle aussi découverte à Bordeaux, dénote sans doute l'existence d'un commerce triangulaire, entre Bordeaux, la Bretagne et les bouches du Rhin<sup>42</sup>. Deux autres épithaphe, également mises au jour dans cette ville, l'une d'un Coriosolite, l'autre d'un Ménape, renvoient très vraisemblablement aussi à des activités commerciales par voie de mer, avec la péninsule armoricaine d'une part, et la Gaule Belgique d'autre part<sup>43</sup>. Il paraît des plus vraisemblables que les céramiques à décor marbré d'Aquitaine présentes dans les niveaux archéologiques de la fin du III<sup>e</sup> siècle et de la première moitié du siècle suivant reconnus dans la péninsule armoricaine et en Bretagne insulaire, aient servi de cargaison secondaire dans des navires – caboteurs pratiquant le *tramping* ? – transportant du vin aquitain<sup>44</sup>.

Dans tout ceci, on l'aura remarqué, n'apparaissent pas d'éventuelles exportations du Haut-Empire de l'île de Bretagne vers les côtes atlantiques de la Gaule. On ne les voit, en vérité, qu'à partir de la fin du III<sup>e</sup> siècle, où apparaissent, dans le nord-ouest de la Gaule, diverses céramiques britanniques, *black burnished ware* des environs de Poole (Dorset)<sup>45</sup>, poteries de la New Forest (environs de Southampton)<sup>46</sup> et des ateliers d'Alice Holt / Farnham<sup>47</sup>, dont on peut penser qu'elles n'étaient pas exportées pour elles-mêmes, mais

---

34. P. GALLIOU, 1982, p. 117-130 ; P. GALLIOU, A. MARTON, 2013, p. 201-226 ; P. GALLIOU, A. MARTON, 2014, p. 43-61 ; P. GALLIOU, A. MARTON, 2017, p. 81-122.

35. P. GALLIOU, A. MARTON, 2017, p. 81-122.

36. *CIL* XIII, n° 2023, 3314.

37. A. POLINSKI, 2009, p. 189-204 ; P. GALLIOU, 2009, p. 149-154.

38. P. GALLIOU, 1977, p. 11-18.

39. R. SANQUER, P. GALLIOU, 1972, p. 189-223 ; R. SANQUER, 1973, p. 215-236.

40. É. MARLIÈRE, 2001, p. 181-201.

41. Sh. FRERE, 1967, p. 176, 186, 293, 325.

42. L. MAURIN *et al.*, 2015, n° 209.

43. L. MAURIN *et al.*, 2015, n° 109, n° 291.

44. P. GALLIOU, M. FULFORD, M. CLÉMENT, 1980, 2, p. 265-278.

45. R. FARRAR, 1973, p. 67-103.

46. M. FULFORD, 1975.

47. M. LYNE, R. JEFFERIES, 1979.

accompagnait d'autres cargaisons, où entraient sans doute aussi les sigillées à décor à la molette de la forêt d'Argonne, transitant vers la Manche par le Rhin ou la Seine et assez largement répandues dans le nord-ouest de la Gaule et en Bretagne<sup>48</sup>. Il est possible, si l'on en croit la découverte de deux épaves chargées de lingots de métal sur la côte nord de la péninsule, que ces cargaisons aient été constituées, pour une large part, de plomb et d'étain, dont l'île de Bretagne recèle d'importants gisements. La première, découverte au large de Ploumanac'h (C.-d'A.), contenait 271 lingots (22 tonnes) de plomb estampillés, où apparaissent les noms des *Iceni* et des *Brigantes*, peuples bretons pourtant géographiquement assez éloignés et dont le premier ne contrôlait pas de mines de plomb<sup>49</sup>. La seconde, récemment reconnue au large de l'île de Batz (F.), était chargée de 5,5 tonnes de lingots d'étain (près de 800 lingots) et pourrait, elle-aussi, provenir de Bretagne insulaire, ces deux épaves étant sans doute tardives (III<sup>e</sup>-IV<sup>e</sup> siècles).

De ce panorama nécessairement rapide, retenons que les routes maritimes de l'Atlantique, malgré leurs dangers, furent tout au long de l'époque romaine fréquentées par des navires de haute mer chargés de denrées et marchandises diverses, cinglant de la Garonne aux îles Britanniques en passant par la pointe de la Gaule, et, dans l'autre sens, du Sud de la Bretagne vers l'Aquitaine. Le semis de monnaies byzantines<sup>50</sup>, la sigillée (*Phocean Red Slip Ware*) et les amphores de Méditerranée orientale mises au jour sur les côtes de la Gaule occidentale, et, en Bretagne insulaire<sup>51</sup>, le récit que donne la *Vie de saint Jean d'Alexandrie* du voyage d'un navire byzantin vers le sud de la Bretagne où il vendit sa cargaison de blé contre de l'étain<sup>52</sup>, montrent d'ailleurs que ces échanges se continuèrent bien après la chute de Rome, le goût très prononcé des Anglais pour le *claret* expliquant certainement en partie l'occupation de l'Aquitaine par ces derniers du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle.

---

48. M. GAZENBEEK, S. VAN DER LEEUW, 2003, p. 269-317 ; P. BLASZKIEWICZ, Cl. JIGAN, 1991, p. 385-415.

49. M. L'HOUE, 1987.

50. P. GALLIOU, 2012, p. 4-22.

51. P. GALLIOU, 2012 ; Ch. THOMAS, 1959, p. 89-111 ; Ch. THOMAS, 1981.

52. A. LEWIS, 1953, p. 284 et note 151.

## Bibliographie

Muhammad Al-Idrīsī, *Livre de la récréation de l'homme désireux de connaître les pays*, trad. complète par Pierre Amédée Jaubert, Paris, 1836-1840, 2 vol. ; rééd. sous le titre de *La première géographie de l'Occident*, par H. BRESCH et A. NEF, Paris, 1999 (avec une mise à jour des chapitres sur l'Occident).

J. ANDRÉ (1959), « Trois amphores romaines “pêchées” au large des côtes morbihannaises (Note d'archéologie sous-marine) », *Annales de Bretagne* LXVI, 1, p. 64-68.

J. ANDRÉ (1961), « Note d'archéologie sous-marine », *Annales de Bretagne* LXVIII, 1, p. 95-97.

J. BOUSQUET (1960), « Un statère d'or de Cyrène sur la côte du Finistère », *Comptes rendus de l'Académie des inscriptions et belles-lettres* 104, 1, p. 317-323.

D. BRANDHERM, M. MOSKAL-DEL-HOYO (2014), « “Both sides now”: the carp's-tongue complex revisited », *The Antiquaries Journal* 94, p. 1-47.

J. BRIARD (1965), *Les Dépôts bretons et l'âge du Bronze atlantique*, Rennes, Université de Rennes.

J. BRIARD (1987), « Dépôts de bronze. Haches à douille, prémonnaie et fausse monnaie », in C. BÉMONT *et al.* (éd.), *Mélanges offerts au Docteur J.-B. Colbert de Beaulieu*, Paris, Le Léopard d'Or, p. 133-142.

P. BLASZKIEWICZ, Cl. JIGAN (1991), « Le problème de la diffusion et de la datation de la céramique sigillée d'Argonne décorée à la molette des IV<sup>e</sup>-V<sup>e</sup> siècles dans le nord-ouest de l'Empire », in L. RIVET (éd.), *Société française d'étude de la céramique antique en Gaule. Actes du congrès de Cognac. 8 au 11 mai 1991*, Marseille, p. 385-415.

B. CUNLIFFE (1968), *Fifth Report on the Excavations of the Roman Fort at Richborough, Kent*, Londres, Research Committee of the Society of Antiquaries.

B. CUNLIFFE (1978), *Iron Age Communities in Britain*, Londres, Routledge (2<sup>e</sup> éd.).

B. CUNLIFFE (1987), *Hengistbury Head. Vol. 1 The Prehistoric and Roman Settlement*, Oxford, Oxford University Committee for Archaeology.

B. CUNLIFFE, Ph. DE JERSEY (1997), *Armorica and Britain. Cross-Channel Relationships in the Late First Millennium BC*, Oxford, Oxford University Committee for Archaeology.

B. CUNLIFFE (2001), *Facing the Ocean*, Oxford, Oxford University Press.

B. CUNLIFFE, P. GALLIOU (2005), *Les Fouilles du Yaudet en Ploulec'h (Côtes-d'Armor). Vol. 2, Le site : De la Préhistoire à la fin de l'Empire gaulois*, Oxford, Oxford University Committee for Archaeology.

R. FARRAR (1973), « The techniques and sources of Romano-British black-burnished ware », in A. DETSICAS (éd.), *Current research in Romano-British coarse pottery*, Londres, Council for British Archaeology, p. 67-103.

Sh. FRERE (1967), *Britannia. A History of Roman Britain*, Londres-Boston, Routledge & Kegan Paul.

M. FULFORD (1975), *New Forest Roman Pottery*, Oxford, British Archaeological Reports.

P. GALLIOU (1977), « Pelves en céramique commune importés en Armorique », *Archéologie en Bretagne* 15, p. 11-18.

- P. GALLIOU, M. FULFORD, M. CLÉMENT (1980), « La diffusion de la céramique "à l'éponge" dans le Nord-Ouest de l'Empire romain », *Gallia* 38, 2, p. 265-278.
- P. GALLIOU (1982), « Sigillée de Gaule du Sud en Armorique : diffusion et problèmes », *Rei Cretariae Romanae Fautorum, Acta XXI/XXII*, p. 117-130.
- P. GALLIOU (1987), « Les amphores Pascual I et le commerce atlantique au premier siècle de notre ère », in C. BÉMONT *et al.* (éd.), *Mélanges offerts au Docteur J.-B. Colbert de Beaulieu*, Paris, Le Léopard d'Or, p. 379-388.
- P. GALLIOU (1991), « Les amphores Pascual I et Dressel 2-4 de Tarraconaise découvertes dans le nord-ouest de la Gaule et les importations de vins espagnols au Haut-Empire », *Laietania. Estudis d'Historia i d'Arqueologia del Maresme* 6, p. 99-105.
- P. GALLIOU, B. CUNLIFFE (2003), « Le Yaudet à Ploulec'h (Côtes-d'Armor) et le problème des *oppida* armoricains », in Suzanne PLOUIN, Peter JUD (éd.), *Habitats, mobiliers et groupes régionaux à l'Âge du Fer. Actes du XX<sup>e</sup> colloque de l'A.F.E.A.F. Colmar-Mittlewih, 16-19 mai 1996*, Dijon (Vingtième supplément à la *Revue archéologique de l'Est*), p. 289-299.
- P. GALLIOU (2007), « Un navire antique à Lostmarc'h en Crozon ? », *Les Cahiers de l'Iroise* 205, p. 22-25.
- P. GALLIOU (2009), « L'importation de meules de basalte : un aspect méconnu du commerce de l'Armorique romaine », *Les Cahiers de l'Iroise* 209, août-décembre, p. 149-154.
- P. GALLIOU (2012), « Des monnaies byzantines aux amphores méditerranéennes : à propos du commerce maritime de la Bretagne au très haut Moyen Âge », *Bulletin de la Société d'émulation des Côtes-d'Armor* CXLI, p. 4-22.
- P. GALLIOU, A. MARTON (2013), « Les estampilles sur céramique sigillée découvertes dans le Finistère (I – Abitus à Martius) », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère* CXLI, p. 201-226.
- P. GALLIOU, A. MARTON (2014), « Les estampilles sur céramique sigillée découvertes dans le Finistère (II – Matarianus à Zoilus et conclusions) », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère* CXLII, p. 43-61.
- P. GALLIOU (2017), *Les Vénètes d'Armorique*, Spézet, Coop Breizh.
- P. GALLIOU, A. MARTON (2017), « Les estampilles sur céramiques sigillées découvertes dans le Morbihan », *Bulletin de la Société polymathique du Morbihan*, p. 81-122.
- M. GAZENBEEK, S. VAN DER LEEUW (2003), « L'Argonne dans l'Antiquité : étude d'une région productrice de sigillée et de verre », *Gallia* 60, p. 269-317.
- A. LEWIS (1953), « Le commerce et la navigation sur les côtes atlantiques de la Gaule du V<sup>e</sup> au VIII<sup>e</sup> siècle », *Le Moyen Âge* 8, p. 249-298.
- M. L' HOUR (1987), « Un site sous-marin sur la côte de l'Armorique. L'épave antique de Ploumanac'h », *Revue archéologique de l'Ouest* 6, p. 113-131.
- L. LONG (1987), « Les épaves du Grand Congloué à Marseille », *Archaeonautica* 7, 1, p. 9-36.
- M. LYNE, R. JEFFERIES (1979), *The Alice Holt / Farnham Pottery Industry*, Londres, Council for British Archaeology.
- S. MCGRAIL (1997), « De la Grande à la Petite Bretagne au temps de saint Paul Aurélien », in Bernard TANGUY, Tanguy DANIEL (éd.), *Sur les pas de Paul Aurélien*, Brest, p. 28-32.

- É. MARLIÈRE (2001), « Le tonneau en Gaule romaine », *Gallia* 58, p. 181-201.
- P. MARSDEN (1990), « A re-assessment of Blackfriars 1 », in S. MCGRAIL (éd.), *Maritime Celts, Frisians and Saxons*, Londres, Council for British Archaeology, p. 66-74.
- L. MAURIN *et al.* (2015), *Inscriptions latines d'Aquitaine*, Bordeaux, Bordeaux, Éditions Ausonius.
- Y. MÉNEZ *et al.* (1999), « Les sculptures gauloises de Paule (Côtes-d'Armor) », *Gallia* 56, p. 357-414.
- K. MUCKELROY, Ph. BAKER (1979), « The Bronze Age site off Moor Sand, near Salcombe, Devon », *International Journal of Nautical Archaeology* 8, p. 189-210.
- St. NEEDHAM, M. DEAN (1987), « La cargaison de Langdon Bay à Douvres (Grande-Bretagne) : la signification pour les échanges à travers la Manche », in J.-Cl. BLANCHET (éd.), *Les Relations entre le continent et les îles Britanniques à l'âge du Bronze*, Amiens, Supplément à la *Revue archéologique de Picardie*, p. 119-124.
- A. POLINSKI (2009), « Note sur des meules en trachy-andésite d'époque romaine découvertes en Loire-Atlantique », *Revue archéologique de l'Ouest* 26, p. 189-204.
- B. RAFTERY (1994), *Pagan Celtic Ireland. The Enigma of the Irish Iron Age*, Londres - New York, Thames & Hudson.
- M. RULE, J. MONAGHAN (1993), *A Gallo-Roman Trading Vessel from Guernsey: The Excavation and Recovery of a Third Century Shipwreck*, Guernesey, Guernsey Museum and Art Gallery.
- A. SAMSON (2006), « Offshore finds from the Bronze Age in north western Europe: the shipwreck scenario revisited », *Oxford Journal of Archaeology* 25, 4, p. 371-388.
- R. SANQUER, P. GALLIOU (1972), « *Garum*, sel et salaisons en Armorique gallo-romaine », *Gallia* 30, 1, p. 189-223.
- R. SANQUER (1973), « Une nouvelle lecture de l'inscription à Neptune trouvée à Douarnenez (Finistère) et l'industrie du *garum* armoricain », *Annales de Bretagne* 80, 1, p. 215-236.
- A. TCHERNIA (1986), *Le Vin de l'Italie romaine. Essai d'histoire économique d'après les amphores*, Rome, École française de Rome.
- Ch. THOMAS (1959), « Imported Pottery in Dark Age Britain », *Medieval Archaeology* 3, p. 89-111.
- Ch. THOMAS (1981), *A Provisional List of Imported Pottery in Post-Roman Western Britain and Ireland*, Redruth, Institute of Cornish Studies.