

LE CHEMIN VICINAL N° 2 A SAINT-ELOI

ROSPORDEN (Finistère)

n° de site : 29 241 008

DFS DE FOUILLE D'EVALUATION

16/09/1996 - 18/09/1996

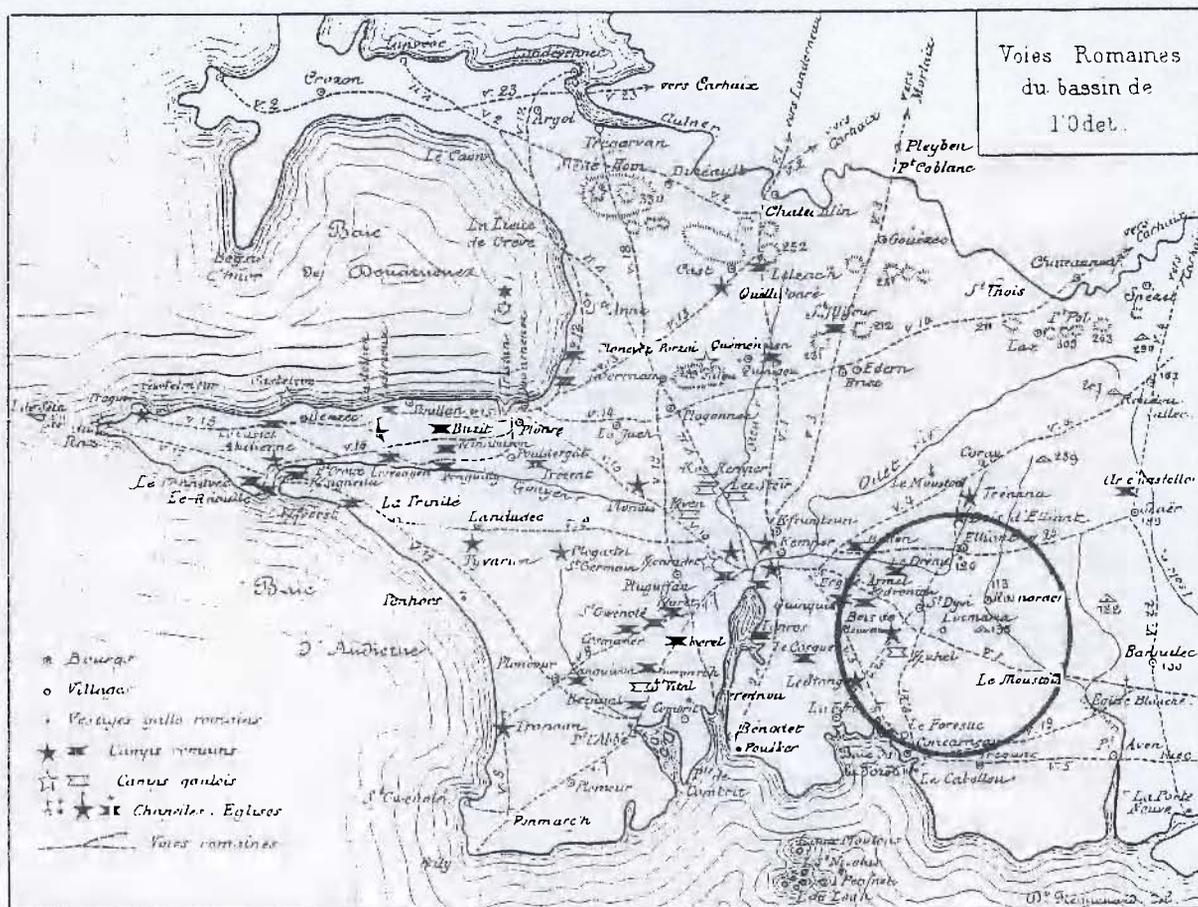
par

Michel LE GOFFIC

CONSEIL GENERAL DU FINISTERE

SERVICE DEPARTEMENTAL D'ARCHEOLOGIE

1996



## 1. Circonstances de la découverte et motif de l'intervention

Reprenant les travaux du Docteur Picquenard et notamment la carte parue dans la tome L de 1923 du Bulletin de la Société Archéologique du Finistère, H. Guillou a parcouru et étudié plus particulièrement la voie romaine d'Aquilonia à l'Ellé ( n° 24 du Dr Picquenard) passant par Rosporden. Il a publié, en collaboration avec J.-Y. Eveillard : *Un tronçon de la voie romaine QUIMPER-RENNES (de l'Odet à l'Ellé)* en 1989. Dans cette publication, à la page 23, on peut lire :

*"Après avoir passé les villages de Coat-Morn et Ker-Anna, nous atteignons la chapelle de St-Eloi (143 m) qui domine la ville de Rosporden. Précisons tout de même que depuis le départ de notre deuxième étape à Ménez-Riou, nous n'avons pas quitté un instant le faite des collines et que, déjà, d'où nous sommes, à St-Eloi, nous apercevons, au loin vers l'est, les collines de la Cornouaille Morbihannaise vers lesquelles nous nous dirigerons bientôt."*

Ces deux auteurs s'accordent donc, après le Dr Picquenard, à faire coïncider le tracé du chemin vicinal n°2 avec une voie antique.

En 1996, la D.R.D. (Direction des Routes Départementales) réalisa les terrassements d'un tronçon de voie de la future rocade sud-ouest de Rosporden, entre la D. 765 (Les Prés Verts) et la D. 70 (au sud de La Villeneuve Cadol). Cette nouvelle voie coupe le chemin vicinal n°2 entre Keranna et Saint-Eloi et d'importants terrassements ont été nécessaires pour établir le profil de la chaussée.

Pendant l'interruption des travaux, au cours de l'été 1996, H. Guillou a visité le chantier et remarqué, derrière l'appui de béton d'un pont nouvellement décoffré, qu'un niveau de chaussée existait à 1,30 m sous le niveau de la chaussée de l'actuel V.C. n°2. Il avertit le Service Départemental et le Service Régional de l'Archéologie de sa découverte le 6 août pour que les dispositions opportunes soient prises afin qu'une étude de la coupe de la chaussée soit effectuée.

Au cours d'une réunion sur place, le 12 septembre 1996, il fut décidé de procéder à une fouille d'évaluation en arrière de l'appui du pont en réalisant une coupe transversale de la chaussée et un décapage de quelques m<sup>2</sup> de la surface de la chaussée enfouie afin de tenter de déterminer son âge et sa structure.

## 2. Localisation

L'endroit de la fouille se trouve à l'issue ouest de l'agglomération de Rosporden, au sud de la voie ferrée et entre Saint-Eloi et Keranna. Les coordonnées Lambert sont :

$x = 138,800$  ;  $y = 2346,900$ . L'altitude est de 143 m.

Le chemin vicinal n°2 constitue la limite des sections B et F du cadastre de Rosporden à jour pour 1981. L'endroit de la fouille se trouve donc entre les parcelles 1359, section B (feuille n°2) et 1461, section F (feuille n°2). Une trace sombre apparaissant au sommet du talus de la nouvelle rocade, un sondage a été effectué dans la parcelle 1359, une quarantaine de mètres au nord de l'appui du pont.

Le substratum est formé par un granite leucocrate à grain fin, diaclasé et arénisé par endroits.

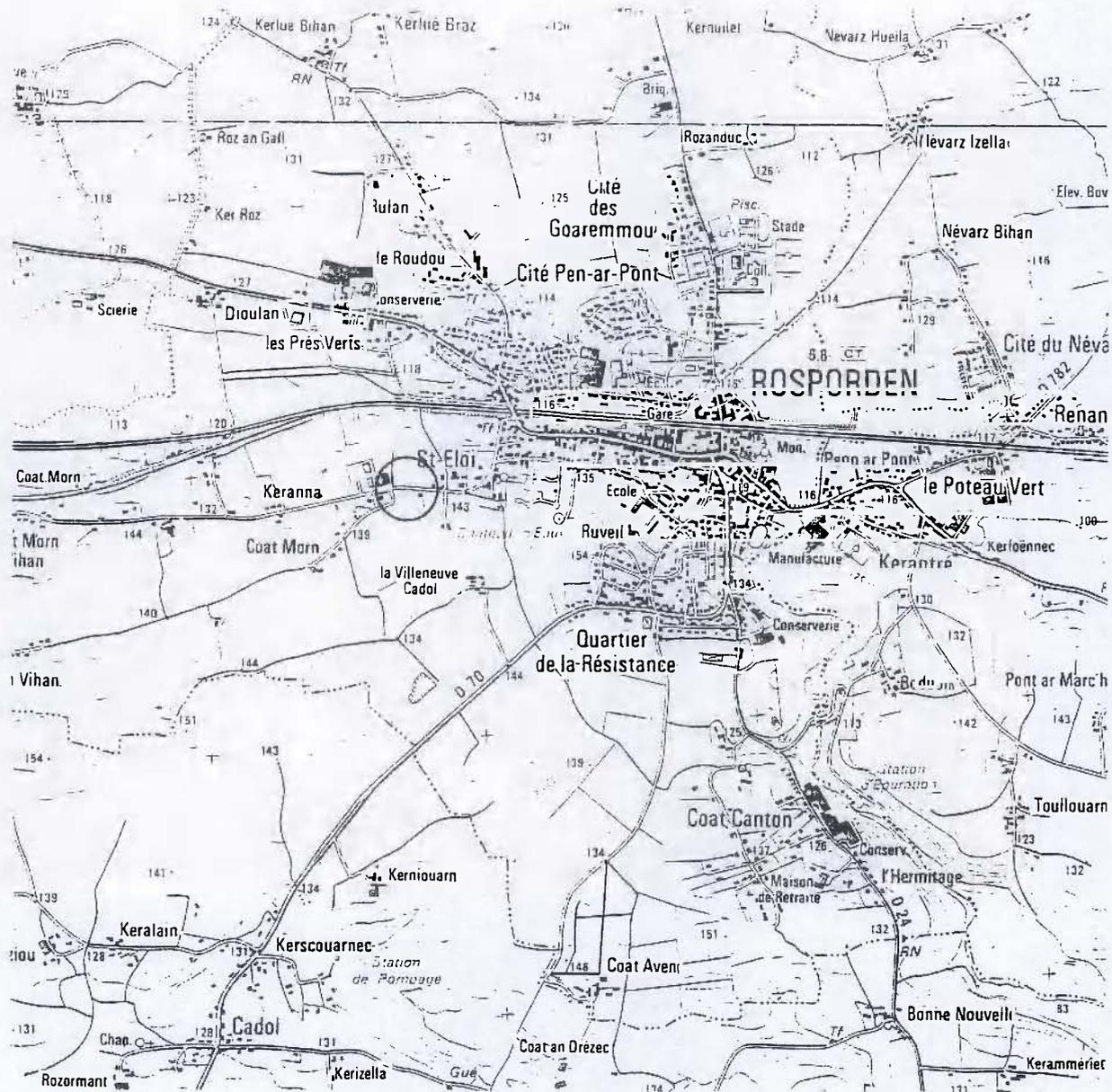


Fig. 1 - Extrait de la carte I.G.N. au 1/25000 - 0619 ouest de Rosporden et localisation du site.

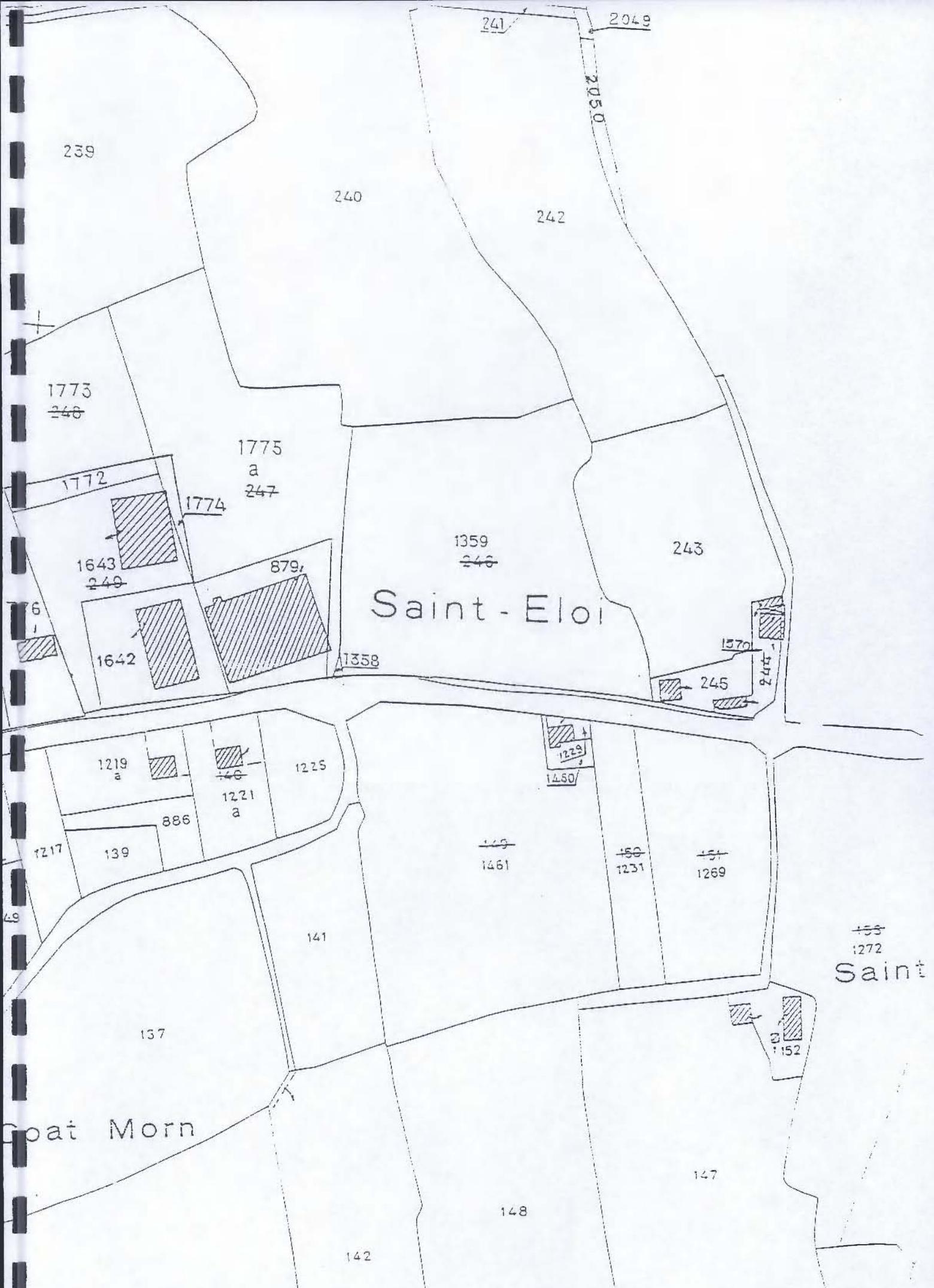


Fig. 1 bis - Extrait cadastral, section B2 et F2 du cadastre de Rosporden à jour pour 1981



### 3. La fouille

L'opération a eu lieu du 16 au 18 septembre 1996 et a été réalisée par le Service Départemental d'Archéologie comprenant :

Michel LE GOFFIC, archéologue départemental du Finistère, responsable de la fouille,

Bertrand GRALL, technicien territorial,

Une aide efficace et bénévole nous a été apportée par :

Henri GUILLOU, enseignant (E.R.),

Jean LE DEZ, employé S.N.C.F. (E.R.).

Nous tenons à leur exprimer ici notre reconnaissance, car ils nous ont permis d'effectuer cette petite fouille dans des délais très brefs, à un moment où les conditions atmosphériques le permettaient et sans apporter de retard au déroulement du chantier de la rocade.

Le sondage n°1 a été effectué manuellement tandis que le décapage en arrière de l'appui du pont a été réalisé à l'aide d'une pelle mécanique de l'entreprise adjudicataire des travaux routiers. Les finitions ont été réalisées à la main. Etant donné qu'à l'endroit choisi pour effectuer la coupe le dégagement des matériaux à la pelle mécanique a fait apparaître un caniveau, la coupe a été reculée d'un mètre, de façon à ce que le lever de coupe puisse s'effectuer en deux parties, la partie basse à l'ouest du caniveau, la partie haute à l'est.

Comme dans toute coupe réalisée transversalement aux voies actuelles, de nombreuses perturbations ont été relevées. Elles sont dues à des tranchées creusées pour la pose de canalisations diverses (eau, gaz) mais aussi pour la mise en place de câbles (téléphone). Ces tranchées ont affecté les deux côtés de la voie.

Le financement de l'opération a été entièrement supporté par le Département du Finistère, les terrassements étant pris en compte sur le programme du chantier de la rocade, la fouille proprement dite sur les crédits du Service Départemental d'Archéologie.

### 4. Résultats de l'opération

#### **4.1. Le sondage n°1**

Il est situé en bordure de la nouvelle rocade, dans la parcelle 1359, section B du cadastre de 1981, 32 m au nord de l'appui de béton du pont de franchissement de la rocade. Il a été réalisé en raison de la présence, dans le talus, d'une structure fossoyée comblée d'un sédiment brun foncé contenant des pierres de granite brûlées et des charbons de bois. La largeur visible dans le talus est de 0,90 m pour une profondeur de 0,45 m.

Le sondage a consisté à réaliser une tranchée d'un mètre de largeur pour une longueur de cinq mètres, située à 0,50 m en retrait du bord du talus. Le décapage à la pelle de l'horizon de terre arable sur une épaisseur de 0,25 m a fait apparaître l'horizon B du sol, intact, sauf dans la partie centre-ouest du sondage où une très légère dépression correspondait à l'amorce de la structure fossoyée repérée dans le talus de la rocade. Dans les terres de cette dépression se trouvaient quelques grains de charbon de bois et, au sommet du remplissage, un tesson de poterie onctueuse, seul élément figuré permettant de dater cette structure du bas Moyen-Age. On se trouvait donc à l'extrémité d'une fosse ou d'un fossé comblé au bas Moyen-Age.

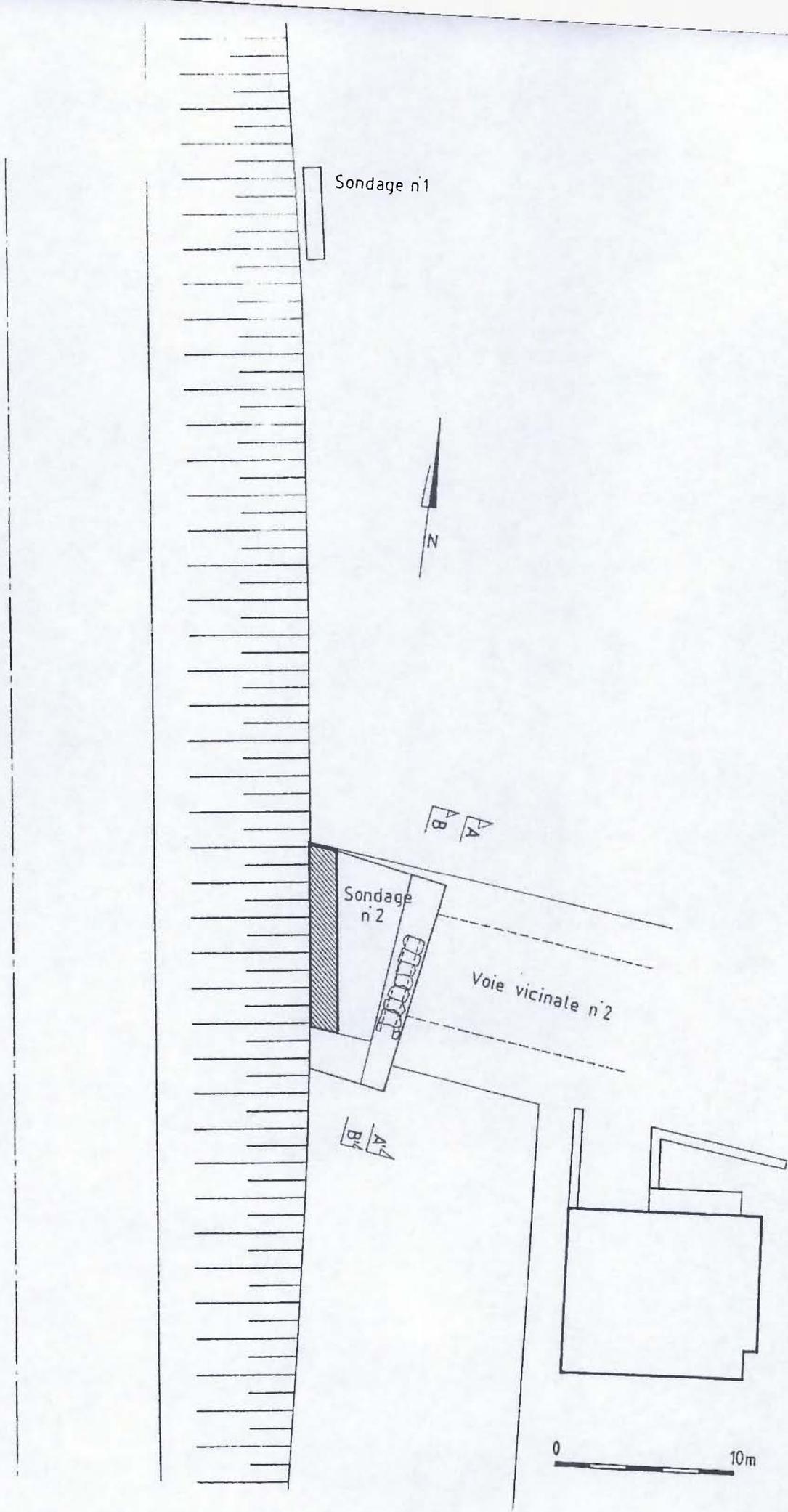


Fig. 3 - Plan de détail indiquant les emplacements des sondages et des coupes.

#### 4.2. Le sondage n°2

Il se trouve en arrière de l'appui du pont de franchissement de la rocade. Le terrassement a couvert une surface de 45 m<sup>2</sup> et a permis la découverte d'un caniveau permettant l'évacuation des eaux de pluie du bas-côté sud vers le nord du chemin vicinal n°2. La surface de la chaussée la plus profonde a été fouillée à la truelle et son revêtement a été mis au jour sur environ 15 m<sup>2</sup>. Enfin, la coupe a été rectifiée et levée.

##### 4.2.1. Le caniveau

Il est parfaitement perpendiculaire à l'axe du chemin vicinal n°2. Sa section est carrée, de 0.40 m de côté et il est constitué d'une maçonnerie de pierre sèche formée de deux murettes de trois à cinq, mais généralement quatre assises de pierres plates reposant sur de larges plaques de granite et également surmontées de plaques jointives. Les pierres du fond du caniveau reposent directement sur le granite altéré et, pour leur mise en place, le revêtement de la chaussée la plus profonde a dû être enlevé. Le fond du caniveau est donc à 1,30 m sous le niveau de l'actuel chemin.

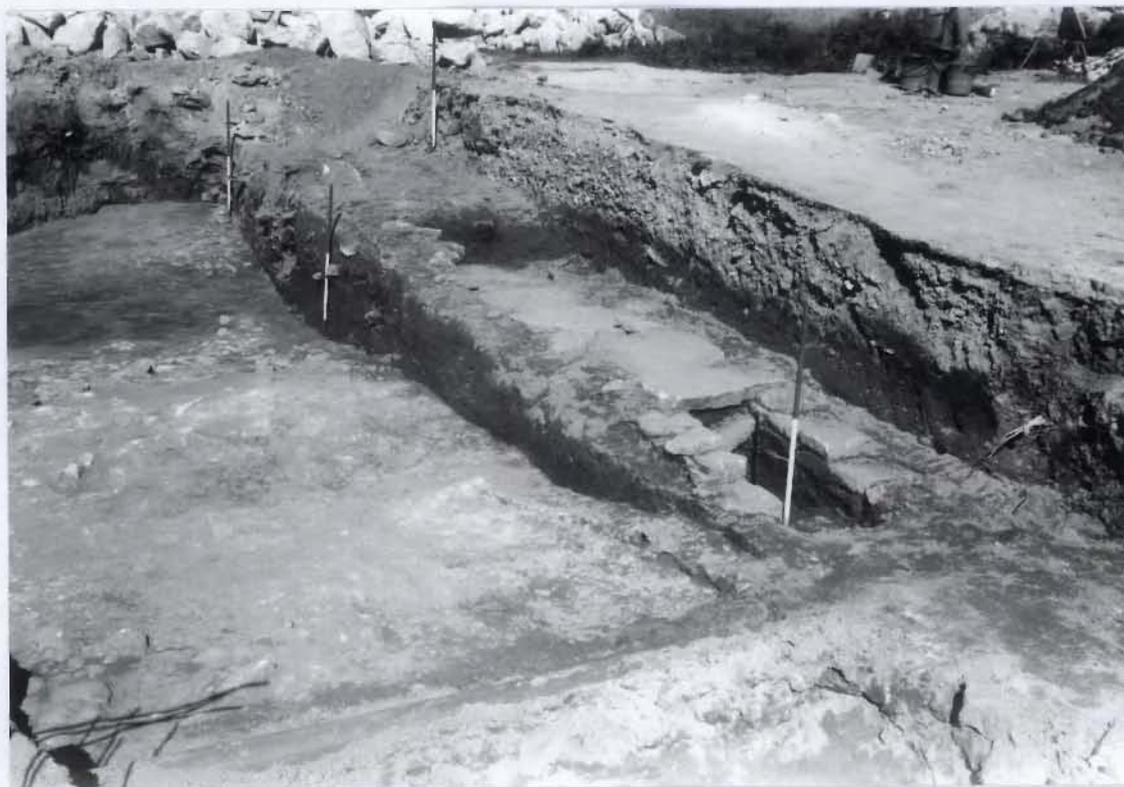


Fig. 4 - Vue prise du sud du caniveau sous la chaussée de la V.C. n° 2.

##### 4.2.2. La surface de la chaussée profonde

Cette chaussée est large de 4,90 m et repose directement sur le granite arénisé et diaclasé se présentant, selon les endroits, sous forme de blocaille ou d'arène à blocs.



Fig. 5 - Vue prise du nord de la surface de la chaussée et de la dépression nord.



Fig. 6 - Vue prise de l'ouest de la bordure nord de la chaussée et de la dépression latérale.



Fig. 7 - Vue de détail du nid de poule en bordure sud de la voie.



Fig. 8 - Vue prise de l'ouest de la partie sud de la chaussée faisant apparaître une rehausse, en arrière-plan le caniveau.

Ceci suppose que des terrassements préliminaires à l'établissement de la chaussée ont été effectués afin d'enlever tous les horizons du sol existant au préalable, ou toute structure préexistante. Cette chaussée est formée de matériaux hétérogènes : blocs de granite dont le plus grand mesuré fait 400 x 280 mm, les plus petits étant de l'ordre de 10 mm. D'assez nombreux graviers de quartz sont présents à la surface du revêtement. La surface supérieure de cette chaussée montre une nette érosion due aux roulements et piétinements. Plusieurs ornières sont visibles ainsi que des nids de poule. Par endroits la chaussée a été réparée et une rehausse variant de 0 à 12 cm d'épaisseur se remarque nettement dans la partie sud de la voie (n° 9 de la coupe).

Le bord sud de la voie est bien conservé malgré une canalisation de gaz toute proche ; il s'arrête nettement et la limite entre le revêtement constitué de cailloutis de 20 à 40 mm et l'arène granitique en place est rectiligne, parallèle à l'axe de la chaussée.

Le bord nord de la voie est moins net, les cailloux sont de plus gros module. En coupe, la surface de la chaussée montre une pente vers le nord de 4 à 6 % selon les endroits. Au nord de la chaussée se voit une dépression plutôt qu'un fossé proprement dit, dépression qui a contenu des eaux stagnantes, la partie la plus creuse ayant livré des dépôts organiques. Il devait exister un fossé sur le bord sud de la voie, mais une canalisation de gaz récente passe précisément à cet endroit.

Le décapage minutieux de cette surface a livré, au contact de la chaussée, un peu de matériel récent : tessons de bouteilles de verre moulé, tessons de faïence de Quimper de la fin du XIXe ou du début du XXe siècle, un clou de chaussure, des fragments d'ardoises fines (type ardoises d'Angers).

#### 4.2.3. La coupe transversale de la chaussée

Pour le positionnement des unités stratigraphiques, se reporter à la figure. Les codes couleurs sont ceux de A. Cailleux.

1. Couche de bitume du V.C. n° 2 actuel.
2. Sous-couche de la chaussée formée de cailloux de granulométrie comprise entre 20 et 40 mm et limon sableux jaunâtre (cailloux de quartzite blanc-grisâtre dans limon jaune). L'interface 2-3 est marqué par un liseré rouille.
3. Ancienne chaussée remaniée : cailloux de granite et quartz de granulométrie "20-40" dans matrice limoneuse grise et fragments de bitume. Transition 3-4 nette, marquée par un liseré rouille.
4. Couche de terre limoneuse brune (R 71), riche en matière organique, rares cailloux de granite. Transition 4-5 nette et régulière.
5. Couche hétérogène de terre jaune-brun (N 77) avec taches brun-jaune foncé (R 77), formée de limon comportant du sable, des graviers et quelques cailloux de granite.
6. Couche de terre brun foncé, riche en matière organique, limoneuse avec quelques cailloux de granite et grains de charbons de bois. Limites supérieure et inférieure ondulées.
7. Couche de remblai de couleur jaunâtre avec nombreuses taches brunes (N 69). Présence de quelques cailloux de granite et taches de couleur rouille (résultant de la présence de ferrobactériales) sous forme de lames horizontales ou verticales suivant le réseau de circulation hydrique. Limite supérieure nette, régulière et subhorizontale ; limite inférieure ondulée.

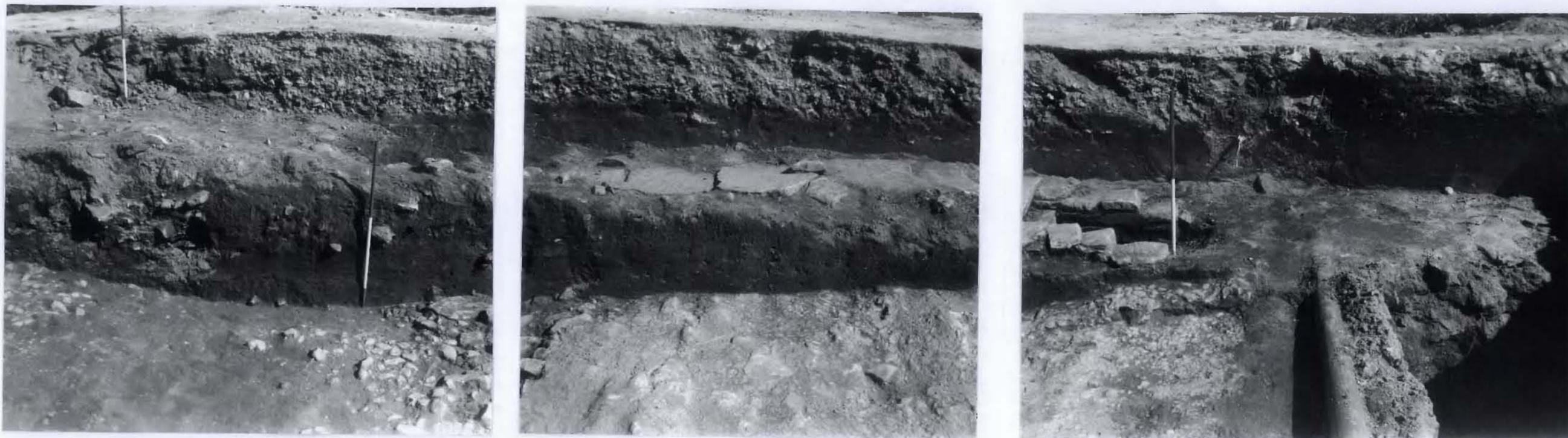


Fig. 9 - Vues des coupes décalées, clichés (1, 2, 3) pris de l'ouest

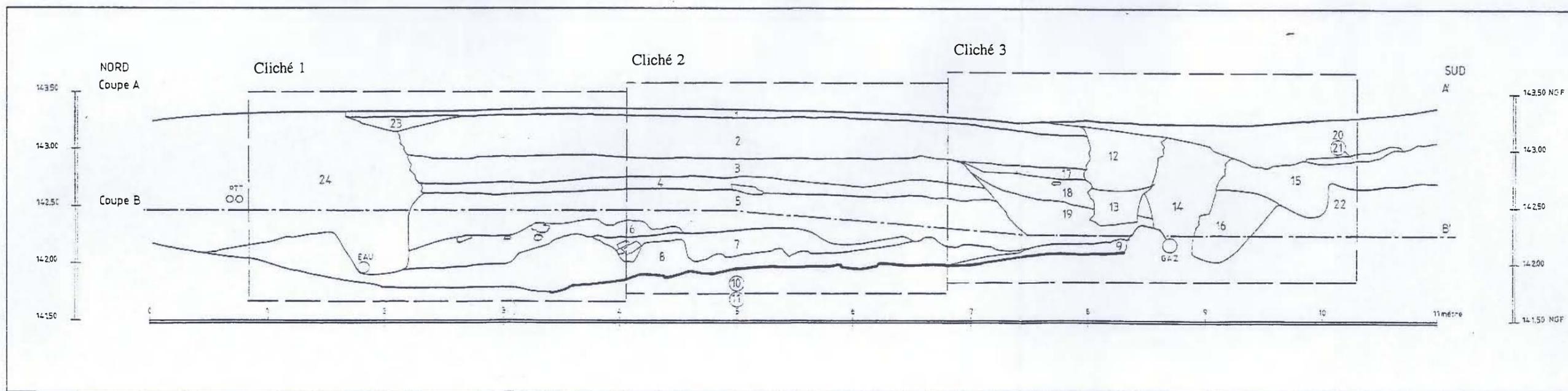


Fig. 10 - Coupe transversale de la chaussée

8. Couche brun foncé (S 75), sur chaussée, passant latéralement à une couche à nombreuses taches brun-jaune clair (N 69) ; présence de grains de charbon de bois. Au contact de la chaussée : verre, ardoise, céramique de Quimper, clou de chaussure...
9. Rehausse correspondant à un second état de la chaussée ou une réparation.
10. Revêtement de la chaussée : matériaux hétérogènes (granite et quartz) à grande disparité granulométrique ( de 10 mm à 400 mm).
11. Substratum : granite leucocrate à grain fin, diaclasé et arénisé.
12. Remblai récent : cailloux et terre brune. Transition 12-13 par treillage plastique jaune.
13. Remblai récent : sable jaunâtre.
14. Remblai récent de la tranchée de conduite de gaz en P.V.C. de 150 mm de diamètre.
15. Couche brune récente de comblement du fossé de l'actuel V.C. n°2, avec matière organique figurée en décomposition (branchages).
16. Terre brune, limoneuse, sans cailloux, sans taches : comblement de l'ancien fossé de l'actuel V.C. n°2 (état 1942).
17. Fin de comblement du fossé du V.C. n°2 comportant des morceaux de bitume.
18. Equivalant latéral de 16 mais plus sombre, plus riche en matière organique.
19. Equivalant latéral de 16.
20. Remblai très récent (1996).
21. Remblai très récent (1996).
22. Horizon B/C du sol, très arénacé.
23. Recharge récente (1975).
24. Comblement récent des tranchées d'adduction d'eau et des cables téléphoniques.

Une enquête menée par J. Le Dez dans les archives municipales de Rosporden a permis d'apporter quelques précisions intéressantes concernant ce V.C. n°2. Cependant il n'a pas été possible de remonter avant le milieu du XXe siècle. Des travaux de réfections de la chaussée sont attestés en 1942.

Un redressement et la fixation de la largeur de la voie ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (arrêté préfectoral en date du 15 avril 1970) :

*"La fondation est constituée de tout-venant concassé 0/60 mm; Coefficient Deval à sec au moins égal à 10 et l'encaissement sera descendu à une profondeur de 32 cm par rapport au niveau supérieur de la chaussée."*

La couche supérieure de la chaussée a été refaite en 1975.

## 5. Conclusions

Le sondage n°1 a montré que l'on se trouvait en bordure d'une petite fosse ou à l'extrémité d'un fossé dont le seul élément de datation, hormis les charbons de bois, est le tesson de poterie onctueuse dont la fabrication est située entre le XIe et le XVe siècle et la provenance est le Pays Bigouden, dans la région de Plonéour-Lanvern. Dans l'état actuel de nos connaissances, il est impossible de dire s'il y a une liaison entre cette structure et la voie étudiée quelques dizaines de mètres plus au sud.

En ce qui concerne le sondage n°2, tous les éléments figurés retrouvés au contact de la chaussée reposant sur la roche en place sont datables du XIXe siècle, voire même du début du XXe siècle. L'état de la chaussée mise au jour date donc du XIXe siècle. Il est cependant possible que le tracé de cette voie soit le même que celui de voies antérieures, voire même antiques, mais, en admettant cette possibilité, le décaissement réalisé pour constituer son assise a, alors, fait disparaître toute trace d'une voie antérieure.