

Réflexions sur les origines du nom « Erquy »

Remerciements

Ces réflexions ont été écrites en vue d'une causerie sur les origines du nom « Erquy », dans le cadre de l'opération « Cap Armor » 1984. Au cours de la rédaction de ce texte, je n'ai pas cessé d'avoir sous les yeux les publications des chercheurs de l'équipe n° 27 du Centre National de la Recherche Scientifique. et de ceux de l'équipe du Ce.R.A.A. Je leur exprime ma gratitude.

Prologue

C'est pour moi une sensation assez étrange et très émouvante que de monter sur cette estrade pour discourir de l'histoire de mon pays natal. Je vous remercie Madame et Messieurs les organisateurs de l'opération « Cap Armor » de l'honneur que vous me faites de m'accueillir parmi vous et de la confiance que vous m'avez témoignée. Il me faut à présent discourir quelque peu de l'objet même qui nous assemble. Je confesse qu'il m'a fallu penser quelque temps à ce que je pourrais vous exposer et conduisant de mon mieux ma pensée, comme nous le recommande Descartes, ma réflexion a consisté en une recherche sur les origines du nom de notre ville.

Introduction

Une question sur laquelle depuis le XVIII^e siècle s'entrechoquent les polémiques, vise le nom ancien d'Erquy. Sur cette question deux opinions ont été émises ou ébauchées.

— 1^o) Il y a les historiens qui invoquant la carte de Peutinger prétendent qu'une villa antique du nom de Réginea a existé sur le site de l'actuelle ville d'Erquy. La carte de Peutinger, conservée à Vienne (Autriche) est une copie établie sur parchemin.

On ignore qui a dessiné l'original à la première moitié du III^e siècle de notre ère. Elle montre le tracé des voies romaines, les relais qui les jalonnent et la distance entre les stations de postes. Cette carte ferait état, suivant ces historiens, d'une cité nommée Réginea située dans notre région — 2^o) Il y a les historiens qui contestent la graphie de Réginea et lisent sur cette carte de Peutinger, non pas Réginea mais Réginca, nom d'une station fluviale sur la Rance.

Essayons de voir si des conditions ont existé qui auraient rendu possible, qui auraient fait soudain émerger en cette terre gauloise un nom latin en remplacement de son nom gaulois. A cet effet, nous allons orienter notre curiosité vers trois données et leur apporter notre attention.

A) La Manche, centre d'une même civilisation au moment de la conquête romaine.

B) La pacification de l'Armorique consécutive aux victoires de Julius César.

C) Les données archéologiques recueillies à Erquy.



Table de Peutinger, Cod. 324, Segment I (Photo : National bibliothek, n° 9211)

I) Géographie politique des rives de la Manche dans l'antiquité

Les deux rives de la Manche où vivaient sur l'une la population de la Bretagne insulaire, sur l'autre celle de l'Armorique, participaient dans l'antiquité à la même civilisation. Les tribus gauloises des deux côtés du Channel entretenaient des bonnes relations, facilitées par la communauté de leur religion et de leur industrie. En Armorique comme en Cornouailles en effet les celtes, que la navigation faisait communiquer entre eux, étaient avant tout des extracteurs et des vendeurs d'étain. Ce trafic de l'étain à travers la Manche doit être reporté bien avant le IV^e siècle avant J.-C. Les coriosolites, dont le territoire s'étendait sur celui de notre département des Côtes-du-Nord, possédaient Jersey et cela aussi suppose une flotte et une activité maritime, bien que les Venètes, dont le territoire s'étendait sur celui de l'actuel Morbihan, aient exercé une domination certaine sur tout le trafic.

A travers la littérature, la grecque et la romaine se trouvent être les seules qui aient assez d'ampleur pour permettre de pousser dans le monde antique une enquête sur la géographie politique des deux rives de la Manche. Citons quelques auteurs parmi ceux qui nous en donnent la vision.

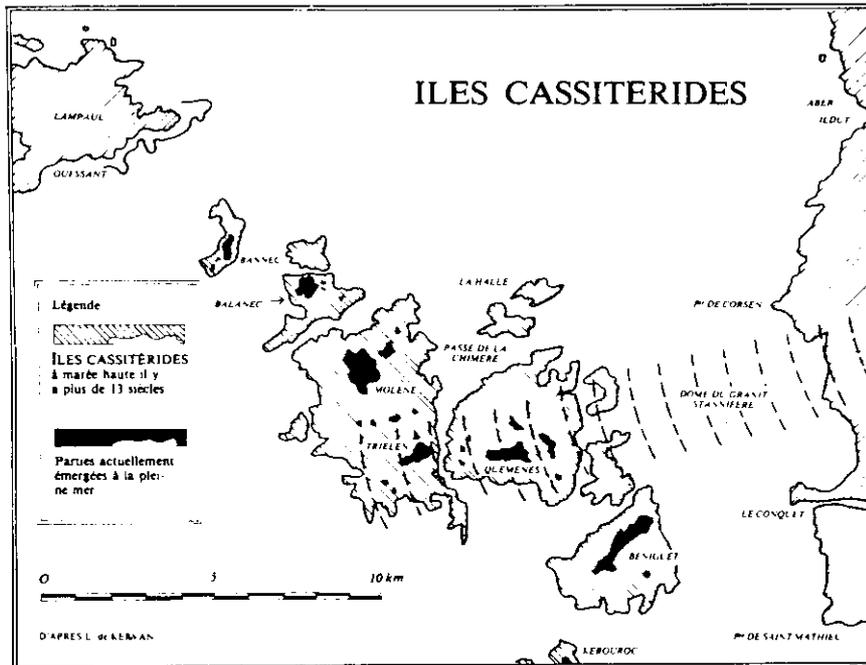
Le navigateur marseillais Pythéas avait entrepris un voyage d'exploration entre 330 à 323 avant J.-C., par l'Atlantique, la Manche et la Mer du Nord jusqu'aux côtes du Jutland et de la Norvège. Il consigna dans la relation de son périple « que des deux côtés de la Manche vivent des peuples de même langue ».

Tacite en 98 de notre ère écrit : « Les habitants de la Bretagne insulaire les plus voisins des Gaulois d'Armorique, leur sont ressemblants et leur langue diffère peu ». (Agricola XI).

Citons J. César : « On croit que leur doctrine (celle des druides) est née en Bretagne insulaire et a été apportée de cette île dans la Gaule. De nos jours encore (50 avant J.-C) ceux qui veulent en faire une étude approfondie vont le plus souvent s'instruire là-bas ». (B.G. VI 13). Il écrit encore : « César se rendait compte que dans toutes les guerres que les Romains avaient faites contre les Gaulois, ceux-ci avaient reçu des secours de la Bretagne insulaire » (B.G. IV 20). Ce sera une des raisons pour laquelle il décidera l'invasion de l'île de Bretagne, les autres étant celles inavouées, de la compétition mercantile ou coloniale.

Pendant la campagne des Gaules, César fera deux descentes en Grande Bretagne, en 55 et 54 avant J.-C. sans que pour autant Rome en retire un avantage notable. La Bretagne insulaire aura retrouvé sa pleine indépendance lorsque fut assassiné le dictateur (44 av. J.-C). La conquête du sud de l'île de la Bretagne survint en 43 de notre ère. L'empereur Claude créa la province romaine Britannia et il s'attribuera le titre envié de Britannicus.

Il faut cependant les 7 campagnes de 77 à 85 après J.-C., au gouverneur romain Agricola, sous l'empereur Domitien, pour porter les limites de la province Britannia jusqu'aux lisières de l'Écosse et ouvrir l'île de Bretagne aux entreprises romaines.



Les Gaulois des deux côtés de la Manche ont désormais le même ennemi, le Romain qu'il faut refouler pour assurer la paix qu'exige leur négoce de l'étain. La route de l'étain qui relie les rivages de la Cornouailles à ceux de l'Armorique va maintenir des liens constants entre ces deux contrées et assurer la permanence de leur langue commune. Cette géographie politique aura pour conséquence la résistance de la langue gauloise face au latin. Les « migrations bretonnes » qui deviennent importantes à partir de la fin du III^e siècle de notre ère, viendront renforcer, en la modifiant, la langue des Armoriciens.

En conclusion, deux points de géographie politique sont précisés dans le propos que j'ai entamé, à savoir : en Armorique, en Grande Bretagne, il y a communauté de langue au moment de l'invasion romaine. Des liens constants entre les deux pays vont exister depuis la haute antiquité de leurs relations maritimes, jusqu'à la fin de l'empire romain.

II) La romanisation de l'Armorique

Cependant le 7^e légion romaine quitte l'Armorique en 56 av. J.-C. La perte définitive de l'indépendance de la Gaule survient en 50 av. J.-C. Pourtant J. César, préoccupé par la situation intérieure à Rome, abandonne l'idée d'occuper militairement la Gaule et de pratiquer une administration directe par les Romains. Il recherche donc une conciliation car il lui fallait dans ses entreprises à Rome s'assurer de la Gaule.

« Cette conciliation n'aura d'autre but que de maintenir pour quelque temps les Celtes dans l'alliance romaine et d'éviter de donner à aucune des cités de la Gaule espoir ou prétexte à la guerre » (B.G. VIII, 49). Il laisse donc la réalité du pouvoir local dans chaque peuple de l'Armorique à l'aristocratie du lieu. Ainsi pendant la période qui va de 50 à 25 av. J.-C., les peuples armoricains continueront à vivre de façon assez autonome puisque la monnaie coriosolite continue à circuler.

A partir de 27 av. J.-C, l'empereur Auguste, héritier de J. César, entend de mettre en place une organisation de la Gaule. La Gaule comptera quatre provinces dont la Celtique, nommée plus tard la Lyonnaise du nom de sa capitale Lugdunum (Lyon). L'Armorique lui est rattachée. Elle comprend cinq territoires bien définis dont celui des Coriosolites (capitale Corseul) qui s'étendait sur celui de notre département des Côtes-du-Nord. Il correspondait d'ailleurs pratiquement à l'ancien groupement politique gaulois des Coriosolites.

A Lyon il y a 1200 soldats. Tout le reste des armées est caserné sur les frontières de la Germanie.

Corseul est, comme les quatre autres chefs-lieux de l'Armorique, dotée d'institutions municipales. Alors, la ville ne compte guère que de 1000 à 1500 habitants. Les magistrats en place doivent être « citoyens romains ». Ils disposent d'une poignée de fonctionnaires, eux aussi « citoyens romains », et de quelques subalternes (scribes et interprètes). Les usages nationaux de la « civitas » constituant le territoire des Coriosolites sont respectés. Les collectivités continuent à appliquer leur droit coutumier et à conserver leurs anciennes institutions municipales. Les conditions des individus et des familles, sauf privilège octroyé par l'administration impériale, dépendent du statut juridique en honneur sur le territoire.

Le sol reste en fait aux indigènes. Ils payaient la redevance (appelée stipendium) exigée des exploitants de terres de province romaine. Des portions étaient réservées aux « Vétérans » et dûment cultivées par eux.

Ce que Rome va apporter aux Armoricains, ce n'est pas seulement la sécurité quotidienne et le bien-être matériel, mais aussi les progrès techniques et les trésors de la culture classique. Les unités villageoises s'ouvrirent à cette nouvelle culture parce qu'elle proposait aux problèmes de la vie quotidienne des solutions efficaces.

Des maisons de type romain se créent rapidement en grand nombre. Une ville de type romain se crée à Corseul.

Leur langue nationale est respectée. Cependant, les druides étant supprimés par la volonté romaine, c'est le latin (et aussi le grec dont l'alphabet était répandu) que l'on apprend à l'école.

Dans l'armée le latin est la langue du commandement et de l'administration. Toute nouvelle recrue doit savoir le latin ou s'il l'ignore, l'apprendre. Les engagements volontaires étaient fréquents. Les jeunes coriosolites préféraient vivre dans un camp romain, aux frontières de la Germanie, plutôt que dans les collectivités et les bourgades. L'engagement dans les troupes auxiliaires est de 25 ans. Les recrues bénéficient

d'une solde. Leur temps accompli, ils touchent une prime soit en argent soit sous forme d'un lot de terre. L'avantage suprême c'est la « Cité Romaine ». Ils sont désormais « Citoyens Romains » et « Vétérans ». Ils peuvent désormais briguer les fonctions municipales et faire carrière dans l'administration.

De 212 à 217 de notre ère, l'empereur Caracalla octroya le titre de citoyen romain à chacun des habitants libres de l'Empire.

Au III^e siècle, entre la chute d'Alexandre Sévère (236) et le règne de Dioclétien (284-305), ce sont luttes intestines et incursions de barbares en Armorique: Saxons et Frisons descendent des rives de la Mer du Nord vers le sud. Dioclétien entreprit alors une réorganisation territoriale et militaire de l'empire romain. Le fait dominant en Armorique fut l'implantation de défenses sur les côtes.

Nous connaissons l'emplacement des villes de garnison vers la fin de l'empire romain grâce à un répertoire des forces romaines: la « notitia dignitatum » (notice des dignités impériales) (408-420). La circonscription militaire n° XXXVII, nommée « Tractus armoricanus » était celle de l'Armorique. Elle était commandée par un dux (duc) avec garnisons et commandements militaires dans les différents chefs-lieux d'Armorique.

Alet est devenu le centre administratif en remplacement de Corseul. C'est donc à Alet que se tiennent une garnison (milites martenses) et les commandements militaires sous les ordres d'un préfet. On notera que Alet devenu un centre militaire romain n'a pas perdu son nom gaulois.

Outre la garnison qui se tenait dans le chef-lieu, il existait des postes militaires dans les campagnes (agrariae), d'autres répartis au long des côtes [Cesson, (Erquy?)].

III) Marques des Romains dans le sol d'Erquy et témoignages

Une étude des phases de développement de l'occupation rurale à l'époque gallo-romaine (étude soutenue par le C.N.R.S.) a été entreprise en 1982 et 1983 en Haute-Bretagne.

Des sites gallo-romains inédits ont été restitués avec précision. Du mobilier a été récupéré sur ces sites. Les prospections ont été réalisées par le Ce.R.A.A. avec l'aide financière du ministre de la culture. Voici les résultats obtenus sur le territoire de la commune d'Erquy.

A) **Gisement de tegulae** localisés au Puset (P.C. 540 section D.4), à la Ville-Es-Renais (P.C. 341-343-344 section B. 2), au Champ de la Mare (P.C. 629-689-693-694-697-699 section C.2), à l'Islet (P.C. 84-85 section Z.A. et D.26). Les plans d'édifices correspondants n'ont pu encore être définis. Cependant la localisation de ces gisements permet d'aborder des recherches sur d'éventuelles implantations de sites d'habitats. Beaucoup de commerçants ou de riches propriétaires possédaient une « villa » à la campagne. De cette « villa » dépend un domaine exploité (vicus) par un intendant. Paysans et villageois vont travailler au domaine. Les esclaves aussi ne manquent pas.

B) Des tessons de céramique sigillée de la 2^e moitié des II^e et IV^e siècles ont été trouvés au Champ de la Mare et à l'Islet. Un fragment d'un Drag. 37 a été trouvé au Pussouer.

Une plaque de schiste décorée d'un bouclier a été trouvée dans le champ de la Soudrée en 1980 par M. Jackie Besnard. Ce mobilier complète l'archéologie de l'espace rural d'Erquy.

Un détachement de la garnison d'Alet ou plus modestement un poste militaire a pu cantonner sur le territoire de l'actuel Erquy, et y laisser les traces d'une occupation. En 1962, des fouilles ont été exécutées par MM. Mechain et Raffray, à l'est du bourg d'Erquy au lieu dit le Pussouer (P.C.G 441 feuille 3). Voici les résultats énumérés par les chercheurs :

a) Vestiges de substructions

Côté ouest: terrasse de ciment blanc, limitée par un mur recouvert d'un enduit peint en vert et ocre.

Côté nord: canalisation formée par trois briques plates de manière à former un conduit triangulaire, canalisation enrobée de ciment, longueur reconnue: trois mètres.

Sondages nord-est: Tegulae, mortier peint, enduit de différentes couleurs (vert, rouge, organe, ocre, bleu).

b) Fragments de poterie

Tessons de céramique sigillée caractéristique des ateliers de Lezoux — tessons de poterie noire vernissée — tessons de poterie commune.

c) Autre mobilier

Morceau de conduite de plomb — osselet percé d'un trou — fibule à aiguille en fer — deux monnaies, un petit bronze et une faustine.

Tout au long de cette énumération, nous avons appris à connaître la modestie, la banalité de l'archéologie gallo-romaine de l'espace rural d'Erquy, telle que l'ont révélée à ce jour les prospections. Alors qui ne voit l'in vraisemblable qu'il y a confondre une ville de la table de Peutinger avec le site localisé à Erquy?

En effet, rien des vestiges gallo-romains retrouvés sur le territoire de la commune d'Erquy ne permet de comprendre pourquoi le géographe romain aurait apporté son estime à ce lieu plutôt qu'à un autre... C'est que bien loin d'être le fait d'un géographe s'abandonnant à sa fantaisie, la Table de Peutinger a été soigneusement étudiée, délibérée, calculée...

Voyons cela de plus près: le lieu-dit le «Chemin Chaussée», village appartenant au nord à la commune de La Bouillie, au sud à celle d'Hénansal, situé à 25 km de Corseul, à 7 km d'Erquy, fut un relais à l'époque gallo-romaine au point de jonction des trois voies qui venaient respectivement d'Alet, de Corseul et de Carhaix. On y a découvert les substructions de nombreux édifices, des poteries, des ciments, un nombre considérable de monnaies: en 1820: centaines de petites bronze de Tétricus — en 1825: un grand nombre de monnaies de Maximin dont quelques-unes en or — en 1845: monnaies de Constantin le Grand (306-337).

Dès lors, dans l'hypothèse où la ville d'Erquy serait située sur le site ancien d'une ville figurant sur la table de Peutinger, on doit s'attendre à retrouver le tracé d'une grande voie de communication qui la relierait au Chemin Chaussée, ancien carrefour de voies conduisant directement à trois chefs-lieux.

Or, il est significatif que les archéologues n'aient pas retrouvé le tracé de ce grand axe présumé. Ils ont dû adopter un tracé théorique d'anciens chemins qui auraient constitué la trame d'exploitations agraires.

Suivant les supputations modernes (Sancier 1967), un tracé envisageable partirait de la voie Carhaix-Corseul au niveau de la Haie en La Bouillie, orienté sensiblement nord-sud, laisserait à peu de distance sur sa gauche le Champ Chapel, passerait par la Ville Cario, puis l'Islet, coupant la D. 34 au lieu dit La Croix-Rouge, passant près du site du Pusset (200 m à l'ouest, sud-ouest de la ferme du même nom), rejoindrait le Chalet, laissant à peu de distance sur sa droite le Saint-Sépulcre, longeant la Ville Rogon et enfin pénétrerait dans Erquy au niveau du Poussouer. Ceci dit, doit se dissiper d'elle-même l'erreur encore répandue aujourd'hui qui consiste à soutenir que les remparts qui barrent le cap d'Erquy sont les vestiges d'anciens camps romains. Des chercheurs du C.N.R.S. ont mis en évidence en 1967 et 1968 que l'on se trouve au Fossé Catuelan et au Fossé Pleine Garenne, en face de retranchement gaulois respectivement des VI^e et IV^e av. J.-C. Cependant le talus frontal de Pleine Garenne, lui, daterait de la guerre des Gaules. Autre hypothèse envisagée: il pourrait être une fortification des III et IV^e siècles de notre ère, édiflée par la troupe en station à Erquy, le cap d'Erquy servant de refuge ou de poste de guet vis-à-vis des pirates saxons.

Enfin, la colline située entre Rocher Morieux et le village de Tu-Es-Roc présente sur son flanc sud-ouest un talus avec parement de pierres de grand appareil, d'une hauteur et d'une largeur moyennes respectivement de 1,20 m et 0,80 m.

L'aspect de ce parement de pierres, que seuls plusieurs hommes ensemble pouvaient déplacer, a frappé l'imagination populaire. Il est désigné par mur Cyclopéen. Il borde la rue récente des Terres-Neuvas.

Nous ne connaissons pas le nom gaulois de la station antique située à Erquy, mais une première pensée apparaît: le terme dérivant du celtique « Ar-Ke » (près du retranchement) aurait servi à désigner l'agglomération établie à l'abri des retranchements du Fossé Catuelan et du Fossé Pleine Garenne.

A la suite d'une lente déformation « Ar-Ke » serait devenu Erquy. Cette hypothèse est en accord avec les graphies médiévales du nom Erquy. C'est ainsi que notre paroisse est désignée en 1235 par Erqueio — en 1245 par Arqueio — en 1278 par Herqueio — en 1285 par Arque (Anciens Evêchés de Bretagne, tome III par A. Barthelemy et J. Geslin de Bourgogne), noms qui n'ont aucune parenté avec Reginca ou un prétendu Réginea.

Sur la table de Peutinger la seule graphie lisible, comme l'atteste la photographie, est Réginea et non Réginea. La graphie fautive Réginea a

été accréditée et vulgarisée par C. de Robien en milieu du XVIII^e siècle. L'historien Desjardin (*Géo. de la Gaule d'après la T. de P.*, Paris 1869) avait relevé l'erreur. « La correction n'a cependant pas été retenue puisque nombre d'auteurs et la tradition locale ont entretenu ce mythe. C'est ainsi que fut édifiée autour du mot fictif Réginea, à partir du XVIII^e siècle, une muraille de fictions contre laquelle de nos jours viennent buter les recherches ».

On admet aujourd'hui la démonstration de Loïc Langoët selon laquelle le site d'Alet est associé à Réginea, nom dont on retrouve la trace dans le nom de la rivière Rance elle-même. « Ainsi se trouvent corrigées les outrances d'une géographie partisane ».

En conclusion, une vision se dégage de toutes les données de la géographie, de l'histoire et de l'archéologie : celle de la grandeur évanouie de notre cité, son antique importance comme cité gauloise ressuscitée par les fouilles archéologiques exécutées notamment par l'équipe n° 27 du C.N.R.S en 1967 et 1968.

Les titres de noblesse de ce lieu éminent de l'Armorique qui s'appelle aujourd'hui Erquy, ce sont ceux qu'il avait mérités dans la Gaule indépendante, comme site fortifié quasiment unique, se composant d'un éperon barré de deux remparts.

Amateur Gueguen

Docteur d'État es Sciences Physiques
membre de l'Association Guillaume Budé

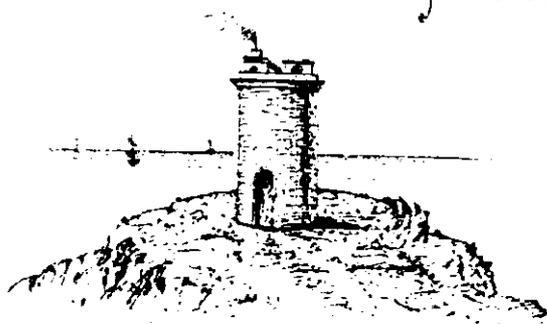
Le phare du Cap Fréhel

Le promeneur qui se rend à la pointe extrême du Cap Fréhel passe entre le nouveau phare érigé en 1950 et une vieille tour ronde située à l'Ouest.

Ce vieil édifice a servi de « fanal » durant tout le XVIII^e siècle et une partie du XIX^e siècle.

Phare primitif des Malouins.

Le 26 Septembre 1687, le Comte de Kerscy vend 3 journaux de terre à la Communauté de ville de St^e Malo, sur la pointe du Cap Fréhel.



Avant 1700.

C'est son histoire que nous allons vous conter.

Les phares datent de l'antiquité et tirent leur nom de la première tour à feu élevée dans l'île de Pharos, à l'entrée d'Alexandrie.

Les Romains en élèvent de nombreux sur les bords de la Méditerranée et en Gaule.

Le phare primitif du cap Fréhel est l'œuvre des Malouins. On songe d'abord à l'installer sur la tour des Ebihens, mais on se décide, en 1650, à l'établir définitivement sur la pointe de Fréhel « côte hardie, abrupte et coupée à pic, que sa grande élévation fait découvrir de très loin ».

On fait usage alors d'un fanal aménagé au-dessus de la tour circulaire, dans lequel on met trois gros flambeaux de suif et de térébenthine. La lueur qui s'en dégage ne se voit pas de très loin et le fanal s'éteint par gros temps.

On revient alors au procédé d'éclairage usité depuis l'antiquité, consistant en un grand feu de charbon fossile allumé dans un réchaud en fer, sur le haut de la tour.

Ce premier édifice a disparu.



L'édification du vieux phare actuel est décidée, avant 1695, sur les conseils de Vauban, alors en tournée en Bretagne.

Dessiné par Simon Garengeau, ingénieur du Roy, collaborateur de Vauban, les travaux sont achevés en 1702. La dépense est estimée à 7090 livres. L'entrepreneur, M. Fremery, de Saint-Malo, est autorisé à employer les moellons de l'ancienne tour. Les pierres de taille viennent des îles Chausey.

Le 8 novembre 1702 l'Amiral Comte de Toulouse nomme un gardien au fanal de Fréhel, un certain David Oger, aux gages de 200 livres.

Mais il semble qu'Oger soit bien peu et bien mal payé car, en fin 1716, il se plaint directement au comte de Toulouse « de n'avoir jamais reçu que 100 livres et rien du tout depuis 1715. »

Il devait être rétribué sur des « fonds provenant des droits de 7 sols et 6 deniers pour chaque prime d'assurance maritime ».

Dès le début, le phare et son fanal sont fort médiocrement entretenus. Le 16 avril 1716 le Comte de Toulouse et le Maréchal d'Estrées, Président du Conseil de Marine, prient l'Intendant de la province de passer une adjudication pour le fonctionnement du phare.

Le 14 décembre de la même année les mêmes personnages prescrivent l'utilisation du charbon de terre comme combustible, la dépense devant être supportée, partie par les États, partie par les navigateurs fréquentant le port de Saint-Malo.

Par cette dernière lettre nous connaissons le coût estimatif de l'entretien du fanal de Fréhel :

Vieux Phare , au charbon de terre , De 1701 à 1774

Projet de M^e Garengeau
 Ingénieur en Roy, à N^o 1146
 (Tonneaux créés en 1702).



Echelle de 0 à 5 Toises

25 tonneaux de charbon	1 500 livres
Pour le port du charbon à partir de Port-Nieux (75 charretées).....	187 livres 10 sols
800 fagots pour l'allumage	80 livres
8 cordes de bûches pour l'allumage	96 livres
50 livres de chandelle	17 livres 10 sols
Gages du gardien	200 livres
Perception des droits pour réparation et entretien du fanal	150 livres
Pour mesurer le charbon et emmagasiner bois et bûches	70 livres
Pour les poches servant à porter le charbon	94 livres 10 sols
Pour le magasin qu'il convient d'établir	1 200 livres
soit un total de	3 595 livres 10 sols

Le 21 avril 1717 un arrêt du Conseil d'État du Roi ordonne les heures d'allumage du fanal de Fréhel, qui jusqu'alors n'était allumé que l'hiver :

	Allumage	Extinction
Janvier et novembre	5 h 1/2	6 h 1/2
Février	6 h	5 h 1/2
Mars	7 h	5 h
Avril et Août	8 h	4 h
Mai et juillet	8 h 1/2	3 h 1/2
Juin	9 h	3 h
Septembre	7 h	4 h 1/2
Octobre	6 h 1/2	5 h 1/2
Décembre	5 h	6 h 1/2

Le même arrêt prescrit qu'il sera perçu une taxe de 2sols par tonneau payable par les armateurs de navires.

Le 19 mai suivant Garengeau, le constructeur, visite la tour du fanal. Il signale la corrosion des barres de fer de la grande cage où se met le charbon et diverses réparations à faire à la tour elle-même.

Il informe de la difficulté de trouver un entrepreneur qui voudra bien s'engager dans ces réparations, vu l'incommodité du service en ce lieu, où il faut presque tout porter de Saint-Malo jusqu'au fort de La Latte et ensuite le charroyer par terre sur une grande lieue de mauvais chemin, charroyer aussi, d'un quart de lieue, le moellon, la terre à faire le mortier et l'eau.

Le total des réparations et aménagements neufs porte sur 1318 livres. Les travaux sont finalement confiés, le 21 juin suivant, pour 1940 livres, au sieur Antoine de la Bussière.

Quant à l'entretien du phare et du feu, il est adjugé le 28 juin 1717 à Antoine Thévenard pour le montant de 2000 livres pour 5 années.

Thévenard embauche pour l'aider à l'illumination un soldat de milice mais ce dernier abandonne rapidement, estimant qu'il court trop de risques dans cette fonction (dangers dûs au vent et aux charbons embrasés qui volent de toutes parts jusqu'à une portée de fusil).

Plus tard Thévenard se plaint des difficultés rencontrées dans l'approvisionnement en charbon anglais venant de Guernesey. Son paiement en argent français supporte une perte au change.

Des ennuis surgissent aussi pour le recouvrement des 2sols/tonneau dûs par les propriétaires de navires.

Bref, rien ne va plus, d'autant qu'en mars 1718 des plaintes sont formulées par des armateurs dont les navires ont failli se perdre parce que arrivant à toutes voiles vers le cap où le feu n'était pas allumé.

Un des capitaines déclare avoir aperçu la terre vers les 11 heures du soir le 30 janvier 1718. Une brève lueur apparaît vers les 11 heures 30. Ce feu disparaît aussitôt ce qui amène le témoin à faire tirer deux coups de

canon pour obliger le fermier (Thévenard) à mettre le feu, ce qu'il fait et qui ne dure qu'un quart d'heure ou une demi heure au plus.

Il semble en fait que le fanal de Fréhel soit allumé tous les soirs mais qu'on va se coucher ensuite. En trois quarts d'heure une couche de cendre se forme qui entrave la combustion du charbon et cache le feu. Quand les navires tirent le canon, le gardien vient ébraser le charbon puis va se recoucher!

On dit aussi que le gendre de Thévenard, qui l'aide dans sa tâche, économise régulièrement le charbon pour le vendre à son profit personnel!

La communauté des armateurs malouins s'offre alors d'entretenir la lanterne et de remplacer le charbon par un fanal brûlant à l'huile et fermé par des glaces.

Les 14, 15 et 16 janvier 1719 la tempête souffle avec violence. Thévenard et ses gens craignant que la tour qui tremble par les grandes secousses du vent vienne à s'écrouler, passent dehors toute la nuit du 15 au 16.

Il s'ensuit une dépense de réparations s'élevant à 1327 livres et 13 sols.

En 1727 la communauté malouine réitère son offre d'entretenir elle-même le fanal du Cap Fréhel.

Thévenard reçoit finalement une indemnité de 500 livres et quitte les lieux. A partir de 1729, le phare est un peu mieux et un peu plus souvent allumé.

Le droit perçu par tonneau est porté à 3 sols en novembre 1733, « la communauté de la Ville de Saint-Malo devant 5000 livres à la Compagnie des Indes, pour charbon et autres choses ». Ce droit, jugé exorbitant, ne sera supprimé que sous la Révolution.

En 1774, l'éclairage au charbon est remplacé par un système nouveau, consistant à brûler de l'huile de poisson dans 60 becs à réverbères, enfermés dans une lanterne vitrée.

Ces becs à réflecteurs sont disposés sur trois rangs superposés et éclairent les trois quarts de la circonférence, tournés vers la mer. Le phare a alors deux gardiens. Le feu est fixe.

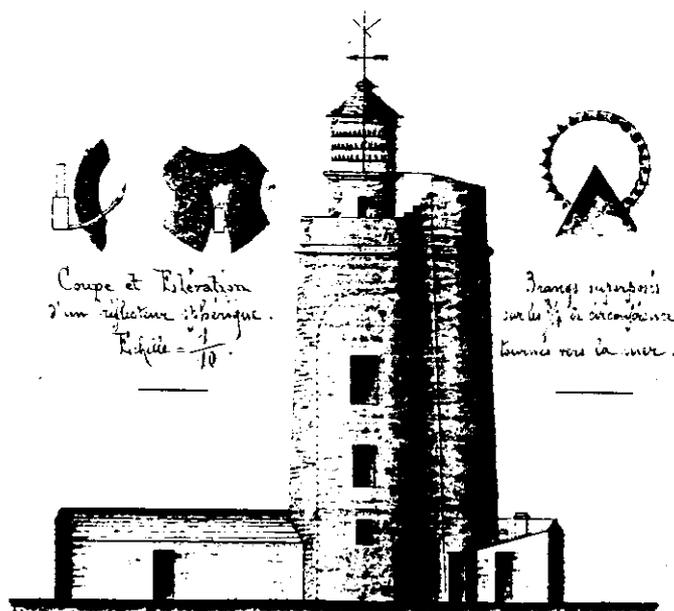
En 1793 le service des Ponts et Chaussées est chargé de l'entretien du phare. L'état prend tous les frais à sa charge.

En 1806 l'entretien est confié à une entreprise: A. Desforges et Alexandre Eyriès, qui fournit l'huile de colza (15 barriques par an) et rémunère deux gardiens.

En 1819 on blanchit à trois couches de laitance de chaux les murs extérieurs et la tour de Fréhel.

On déplore de nouveau le comportement des gardiens (vieux retraités de la marine, invalides, femmes) qui n'apportent pas à la surveillance de la flamme toute l'assiduité, toute l'application désirables: ainsi les glaces se ternissent par la fumée des lampes et ne sont pas assez souvent nettoyées.

1795 - Projet de réparations
au phare du Cap Fréhel.
M^e Picot, Ingénieur en Chef,
à St-Brieuc.



Coupe et élévation
d'un réflecteur parabolique.
Echelle = $\frac{1}{10}$.

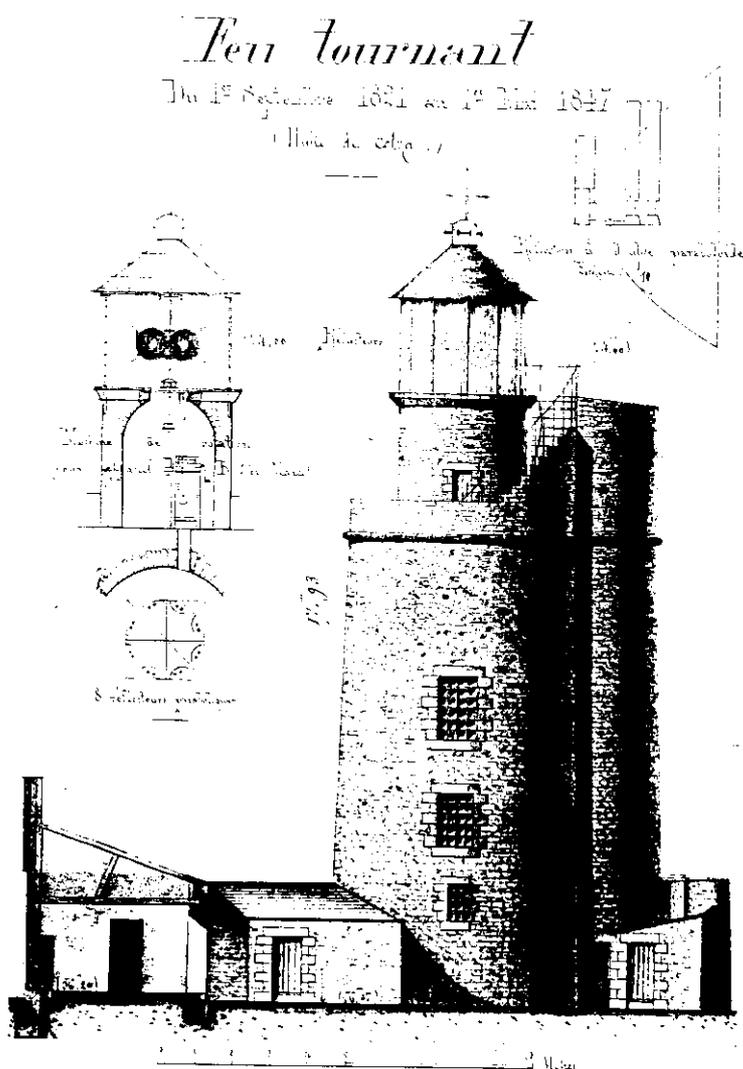
Traces sur les vitres
sur le $\frac{1}{2}$ de l'arc de la lunette
luminée vers la mer.

De 1774 à 1821 - Vieux Phare
illuminé par 60 becs à réflecteurs, sur 3 rangs,
(Huile de poisson et huile michonnée.)

Feu fixe, jusqu'en 1821.

Il s'ensuit de nouvelles plaintes de capitaines de navires.

En 1820 on dote le phare de Fréhel d'un nouveau système de feu à éclipses, de 2 minutes $\frac{3}{4}$ en 2 minutes $\frac{3}{4}$, à huit doubles becs d'Argent et réflecteurs paraboliques.



Cet appareil, installé sur le haut du vieux phare de Vauban, donne des résultats satisfaisants. Il est maintenu en service jusque 1847, époque où, dans les phares modernes, les réflecteurs sont remplacés par les appareils lenticulaires de Fresnel. Les faisceaux lumineux mobiles ont une plus grande portée et la sécurité de leur fonctionnement est accrue.

En 1831 on construit un nouveau logement dans la cour du vieux phare pour y installer un troisième gardien.

Comme la vieille tour de Fréhel est construite presque entièrement en moellons bruts qui laissent souvent pénétrer l'eau à travers ses murs,

on décide en 1845 de construire un nouveau phare suivant les plans de M. Reynaud, ingénieur.

Les travaux, qui se montent à 85 729 francs durent deux ans et le nouveau feu, alimenté à l'huile de colza est allumé le 1^{er} mai 1847.

Le vieux fanal cesse alors tout service.

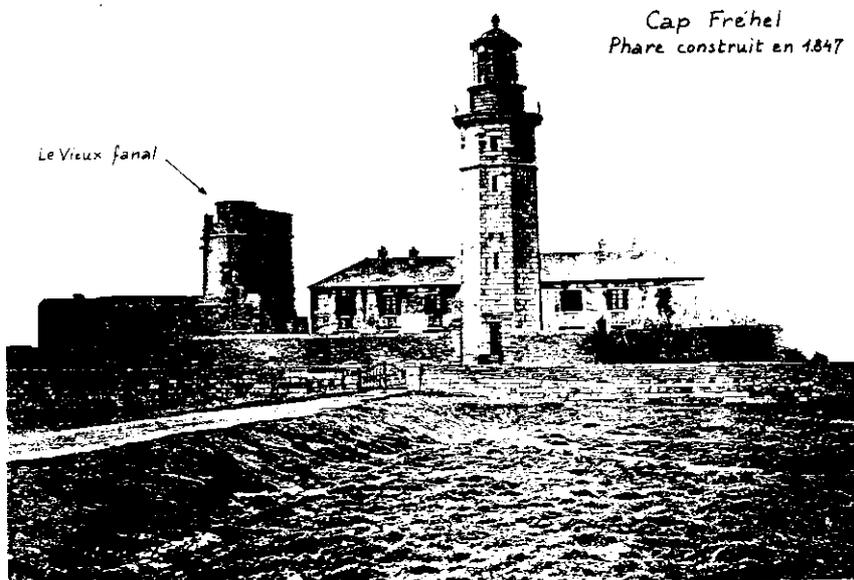
Le nouveau phare a un appareil lenticulaire de premier ordre, à éclipses de 30 en 30 secondes.

Les lampes sont d'abord à 4 mèches, puis à 5 mèches concentriques et brûlent, à partir de 1847, de l'huile minérale, paraffine d'Écosse.

Plus tard, en 1886, le feu de Fréhel sera électrifié.

Il sera détruit par les Allemands en août 1944.

Pierre Amiot



La Saga de la « Porte Saint-Martin »

Il est probable qu'avant même d'avoir construit son auberge le tenancier de la « Porte Saint-Martin » lui avait trouvé son nom. Édifiée à proximité de cette entrée de la ville, elle reposait en grande partie sur les remblais mêmes des douves du château.

Conçue, comme tous les relais d'étapes de l'époque, pour nourrir et loger hommes et bêtes, elle disposait de suffisamment de dépendances pour subvenir à tous les services qu'exigeaient les conditions de déplacement de la fin du XVIII^e siècle.

Patrons, femmes de service, garçons d'écuries et hommes à tout faire en constituaient les personnages.

En l'an de grâce 1847, un Lamballais de souche, né en 1820 et colporteur de son état se mit en tête de cesser ses cheminements et de se sédentariser. Il proposa ses services à la « Porte Saint-Martin » et y fut engagé. Sérieux et travailleur, pieux et honnête, humble et dévoué, il avait toutes les qualités souvent requises en ce temps, pour plaire à ses maîtres. Et c'est sur leur proposition, ses économies et un emprunt d'honneur auprès du meunier de « Souleville » qu'il devint, en 1851, l'aubergiste de la « Porte Saint-Martin »...

... Commençaient alors une saga de cinq générations qui, de père en fils, durant 133 ans, vivra son temps pour ne s'interrompre qu'en 1984 lorsque l'arrière petit-fils du colporteur, non sans émotion, quittera définitivement ses fourneaux.

Qu'elle se soit appelée taverne ou cabaret, café ou débit de boissons, bar ou hôtel, la Porte Saint-Martin se souciait moins des mots que des ans et son vieillissement fera que l'entretien ne suffira bientôt plus; des réparations, des transformations, des reconstructions deviendront nécessaires.

Est-ce parce que, à l'époque, on accordait plus d'importance au confort des chevaux qu'à celui des gens, toujours est-il que les premières grandes dépenses furent allouées aux écuries. Adossées à ce qui semble être un reliquat de l'enceinte fortifiée du château, elles furent construites, en réduction bien sûr, d'après le modèle des écuries du Haras récemment

implanté à Lamballe et avec la même pierre extraite de la carrière de la rue sous les Jouyaux.

Une vaste cour donnant sur la rue de Dahouët et close d'un haut mur existant encore en partie, permettait toutes les évolutions des chevaux, des carrioles ou diligences et leur remises. Réquisitionnées pendant l'occupation, elles serviront d'abri aussi bien aux soldats allemands qu'à leurs montures.

Elles seront même témoin, en août 40, de leçons particulières de natation prodiguées par un maître-nageur allemand aux « futurs » envahisseurs de l'Angleterre qui, pour leur inculquer les premiers rudiments de la brasse, les allongeaient sur une échelle placée horizontalement sur deux tonneaux dressés !

Cour et écuries ont disparu en 1951, remplacées par une salle de réunions, de banquet ou de danse. Nul doute qu'elle a connu depuis d'autres formes de ruades ou de hennissement !

Les clients qui désiraient être logés avaient à leur disposition de grandes pièces communes dans lesquelles un assemblage de planches et quelques couvertures composaient un lit pour... huit personnes. Mais lors des grandes foires, ils en accueillaient davantage... ! L'une de ces pièces, qui n'est évidemment plus en service mais qui sert de grenier, est restée en l'état. Ces dortoirs de l'époque subissant au fil des ans et du progrès les transformations indispensables aux exigences actuelles continuent sous une toute autre forme à remplir leur fonction.

Quant à l'auberge elle-même où de l'hydromel au whisky, tant de boissons ont — parfois trop — arrosé les gosiers des Lamballais et de leurs visiteurs, elle a tenu son cap, telle qu'à ses débuts, jusqu'en 1935, année où elle fut intérieurement et extérieurement aménagée ; mais elle n'a véritablement connu la pioche des démolisseurs qu'en 1972.

Elle était constituée, à l'origine, d'une pièce accolée à un cellier, meublée de grandes tables communautaires et de longs bancs de bois. Son sol était de terre battue terne et bosselée ; son plafond bas et ses maigres ouvertures en faisaient une pièce sombre qu'un feu d'âtre en hiver agrémentait quelque peu.

C'est dans ce décor dépouillé que, frais émoulus de la Révolution, les premiers clients de l'auberge en discutaient encore tout en prêtant déjà une oreille attentive aux premiers faits d'armes d'un jeune général qui leur donnera, quelques années plus tard, l'occasion de sabler à l'hydromel les grandes victoires napoléoniennes. Et ses murs épais n'en finiront pas de retentir pendant des décennies des cris de joie ou de dépit des partisans de l'Empereur, du Roi ou de la République. Et il entendront, parmi tant d'événements, les récits feutrés de la défaite de 70, les pleurs de la tuerie de 14, les chants glorieux de la victoire de 18, les propos désabusés de la déroute de 40 et ceux, reconquérants, de la Libération.

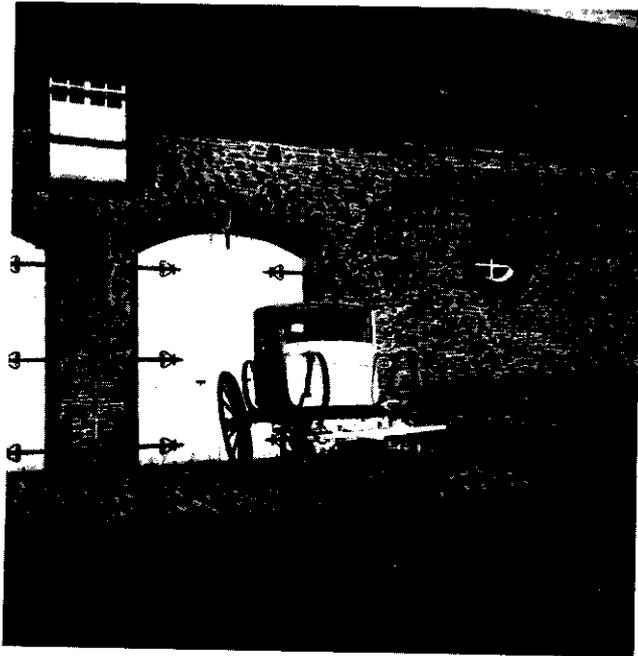
Témoin de tous les instants, elle aura vu se dérouler la vie d'une nation, d'une cité, d'une descendance et moins secrète qu'une église, en aura entendu tous les bruits. Mais, en tant que maison familiale, elle aura

participé plus intimement à tout ce qui aura marqué le long chemin de cinq générations et son âme n'aura pu que s'associer plus étroitement à leur nom, à leur joies, à leurs peines et elle se sera sentie certainement désemparée par le départ du dernier chaînon d'une saga qu'elle avait si longtemps accueillie.

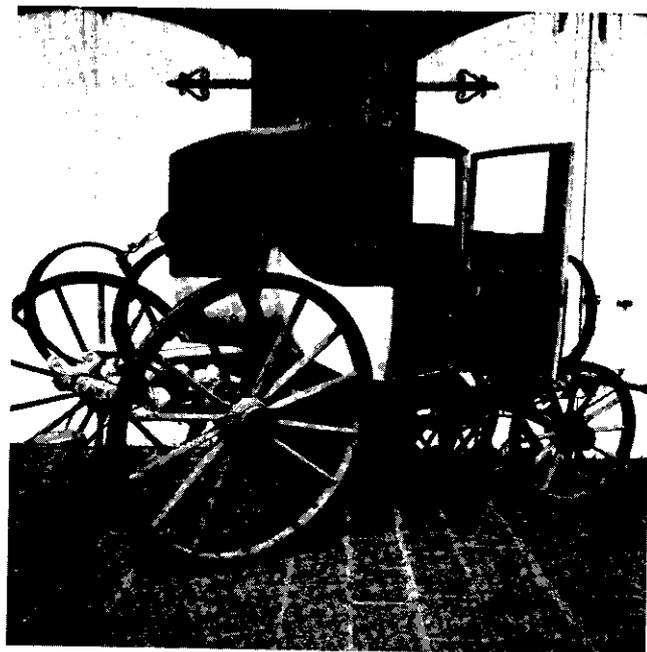
Jo Alexis



*Devant l'ancien Hôtel-Auberge de la Porte Saint-Martin
A droite, en 1926 le dernier chaînon devant sa mère*



«La voiture de la princesse de Lamballe»



(Photos Jean de Lorgery)

La voiture de la princesse de Lamballe

Au début de l'année 1791, les nuages s'accumulaient sur la famille royale. Le danger se précisant, un projet d'évasion des enfants royaux fut mis sur pied par son entourage. On décida de partager les chances; le Dauphin partirait vers l'est, sa sœur, Madame Royale, vers la Bretagne. La Princesse de Lamballe prit particulièrement en charge la jeune fille. Mme de Lamballe monta minutieusement son plan, ne se confiant qu'à un très petit nombre de gens très sûrs. Elle avait toute confiance en son confesseur, l'abbé de la Conninai et le chargea de convoier Madame Royale jusqu'à Dinan puis, de là à Jersey.

Le choix était judicieux, l'abbé de la Conninai n'était autre que Guillaume du Chastel de la Ruandais, cadet de l'ancienne famille de ce nom originaire de la terre du Lattay, en Guenroc, en outre, il était propriétaire du château de la Conninai, aux portes de Dinan. Il connaissait bien la route et son voyage ne risquait pas de paraître suspect.

La Princesse fit réviser sa voiture la plus rapide et la plus solide et la mit à la disposition de l'abbé. C'était une chaise de poste construite vers 1771, alliant la légèreté à une robustesse lui permettant d'affronter à vive allure et impunément les mauvais chemins de l'époque. Son âge lui éviterait d'être remarquée, quant à la peinture jaune-serin de la caisse, elle était celle de tous les véhicules appelés à rouler de nuit comme la plus visible en un temps où aucun feu de signalisation n'était prévu.

Cette voiture était conçue pour être attelée à quatre chevaux; il n'y a pas de siège de cocher sur la voiture qui était dirigée par deux postillons montés sur les deux chevaux de gauche de l'attelage.

On ignore l'itinéraire choisi; peut-être, tout simplement, la route normale, notre nationale 12, par Alençon et Fougères. A cette époque, les grands axes étaient jalonnés de « Maisons de Poste ». A titre d'indication, au départ de Lamballe, vers Paris le premier relais se trouvait à Langouhède (16 km). Toutes les deux ou trois lieues; elles offraient aux voyageurs gîte, couvert et chevaux frais pour les mener au relais suivant: ainsi, les voitures, toujours attelées de chevaux « frais » pouvaient aller assez vite sans excéder, toutefois ce que l'on désigne encore par le terme « grand trot de maquereau » en souvenir de l'allure soutenue par les chevaux amenant la « marée » de Dieppe à Versailles. Je crois que le seul XX^e siècle a vu des chevaux postiers, attelés, au galop... dans les films...

Peut-être, aussi, l'abbé avait-il préféré la ligne de correspondance établie par la Rouerie pour les besoins de « l'Association Bretonne »... Moins confortables, certes que les Postes, ces relais étaient beaucoup plus discrets; dans notre pays, la Mirlitantouille, la Hutte-à-l'Anguille ou le

« Pas-au-Biches », maisons isolées dans la lande, à l'époque, nous en donne une idée.

Quoi qu'il en soit le projet fut abandonné pour un départ, en groupe de toute la famille Royale et ce fut l'arrestation de Varennes. L'échec de la malencontreuse entreprise rendait impossible une nouvelle tentative ; de plus, elle délia bien des langues. Craignant une arrestation imminente, l'abbé de la Conninai fit atteler à quatre la voiture de Madame de Lamballe et, bon train, rallia sans encombre sa maison de la Conninai, en Taden, près de Dinan. Il y abandonna la chaise de poste et gagna discrètement Jersey où il mourut trois ans plus tard.

La voiture, rangée dans la remise du château y resta pendant plus d'un siècle, suivant la fortune de cette maison.

Au tout début de la « Belle Époque », le manoir fut vendu à un ménage anglais, les Gasquet-James. Le grand événement mondain de la région était, alors, les courses de Dinan ; tous les gens possédant équipage avaient souci d'y faire une entrée remarquée. Les Gasquet-James y firent, un jour, sensation en y arrivant dans une voiture attelée à quatre chevaux conduits par des postillons... On n'avait pas vu cela depuis des lustres ; c'était la chaise de poste de la Princesse de Lamballe qui reprenait du service... Ce fut, d'ailleurs, sa dernière heure de gloire !

Entre les deux guerres, la Conninai fut vendue à une banque ; la direction avait besoin de tous les locaux existants et fit don de la vieille voiture au musée de Dinan. Lui aussi manquait de place accessible, on la rangea sous un hangar où l'humidité, la pluie et le vent en firent peu à peu une ruine.

Un ami des souvenirs du passé, Monsieur Surel, ingénieur des Arts-et-Métiers, alerta la Municipalité qui ne sachant qu'en faire, en fit don à M. de Lorgeril.

C'est ainsi que la vénérable chaise de poste, en grande partie restaurée, retrouva une place digne d'elle dans la remise du château de la Bourbansais...

Jean de Lorgeril