

Chap. IX - Les ports de Narbonne antique : essai de synthèse

Eric Dellong, Jean-Marie Falguera

La présentation du système portuaire narbonnais ne peut être que provisoire, car un colloque, réuni à l'initiative de la Ville de Narbonne en 1999, a proposé de mettre en place une recherche pluridisciplinaire appuyée sur des fouilles d'envergure, pour lever, de façon significative, les nombreuses incertitudes qui pèsent encore sur ce sujet.

Et pourtant des générations de chercheurs se sont appliquées à définir un système d'avant-ports reliés à la ville par l'Aude (l'*Atax* antique), évoluant au gré des divagations du fleuve et de son delta : H. Reboul, 1837 ; - C. Port, 1854 ; - P. Tournal, 1859 ; - Th. Gamond (de), 1872 ; - Ch. Lenthéric, 1876 ; - H. Cons, 1882 ; - A. Blanc, 1892 ; - G. Jourdanne, 1892 ; - H. Rouzaud, 1914a ; 1916 ; - Bichambis, 1922 ; - M. Guy, 1955a ; - P. Verdeil, 1967. Les divergences d'interprétation prouvent que nos con-

naissances reposent encore sur une accumulation de suppositions considérées comme certitudes. Toutefois, en 1981, la publication d'un numéro spécial de la revue *Archéonautica*, consacré aux épaves de l'étang de Mateille (commune de Gruissan), a donné à Y. Solier l'occasion d'établir un état des connaissances du système portuaire narbonnais (Y. Solier et alii, 1981). Le canevas dégagé par l'auteur s'avère toujours être d'actualité.

Première colonie de citoyens en Gaule, puis promue au rang de capitale provinciale, Narbonne a dû se doter très tôt d'une infrastructure portuaire, capable d'accueillir une flotte de commerce... et des navires de guerre. Toute implantation portuaire s'explique par la conjonction de facteurs économiques, commerciaux et (ou) politiques. Tout en procurant

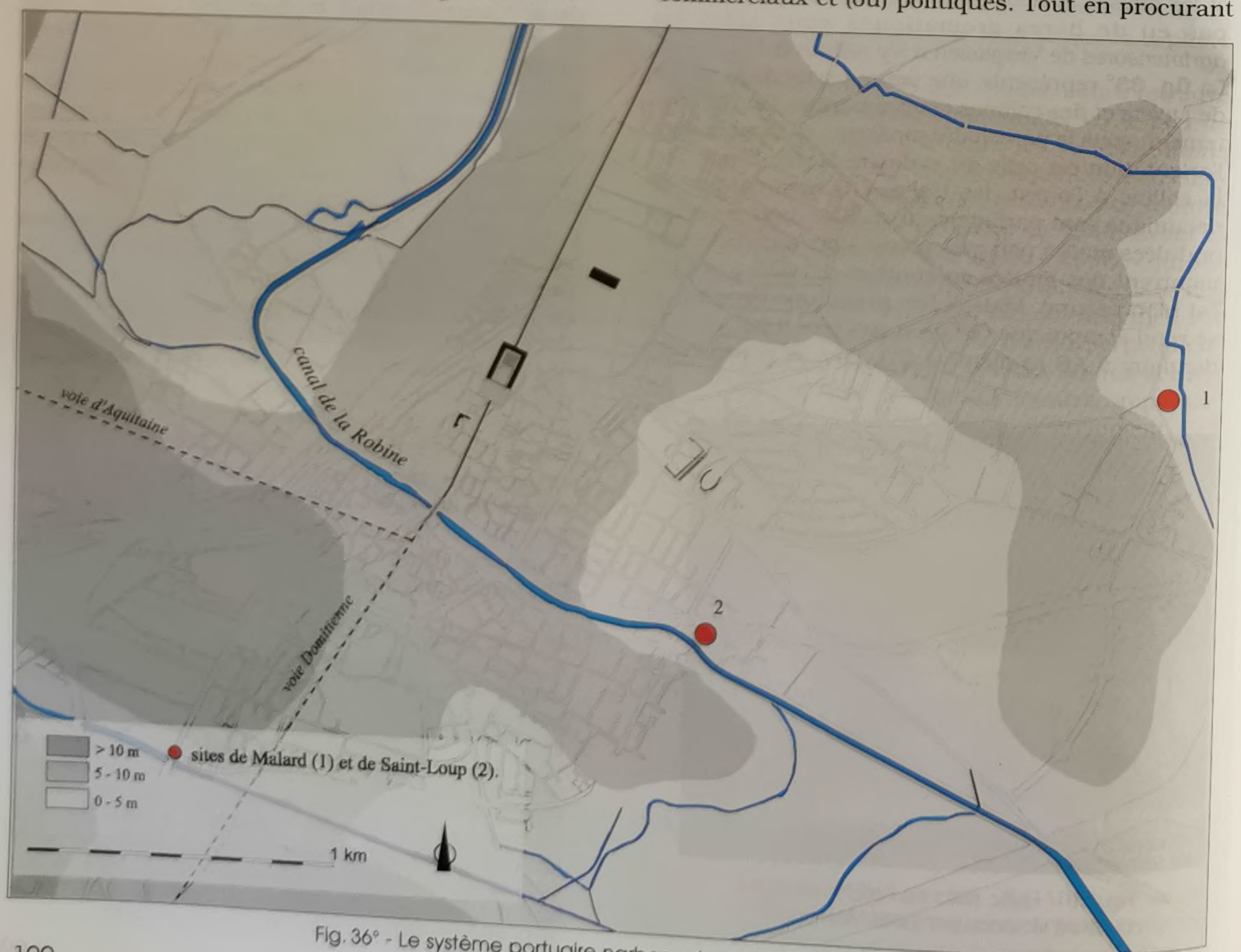


Fig. 36° - Le système portuaire narbonnais (D.A.O. E. Dellong)

1. Oppidum de Montlaurès (cf. n° 262 (camp.), 1*-2*)
2. Oppidum de Peyriac-de-Mer (cf. n° 285)
3. Oppidum de Pech Maho (cf. n° 379, 1*)
4. Oppidum de la Moulinasse (cf. n° 370, 1*)
5. Malard (cf. n° 262 (camp.), 29*)
6. Saint-Loup (cf. n° 262 (ville) 171*)
7. Gisement lacustre du Castellou (cf. n° 262 (camp.), 25*-27*)
8. Epave de Port-la-Nautique (cf. n° 262 (camp.), 24*)
9. Bages, site du Castellat (cf. n° 024, 1*)
10. Bages, site du Roc du Salin (cf. n° 024, 14*)
11. Peyriac-de-Mer, site de l'Illette (cf. n° 285, 2*)
12. Peyriac-de-Mer, site du Plan de l'Île (cf. n° 285, 5*-6*)
13. Sigean, île de l'Aute (cf. n° 379, 24*-28*)
14. Sigean, site de Caussagues (cf. n° 379, 18*)
15. Port-la-Nouvelle, Sainte-Lucie (cf. n° 266, 1*-4*)
16. Epave des Estagnols, Port-la-Nouvelle (cf. n° 266, 10*)
17. Nautica, épave de Port-la-Nouvelle (cf. n° 266, 7*-8*)
18. Site de Sainte-Jeanne (cf. n° 266, 16*)
19. Site de Saint-Martin, Gruissan (cf. n° 170, 3*-4*)
20. Roc-de-Conilhac (Gruissan) (cf. n° 170, 1*)
21. Epave du Grazel (cf. n° 170, n° 11*-19*)
22. Epaves de Mateille (cf. n° 170, n° 11*-19*)
23. Le Bouis (cf. n° 170, n° 11*-19*)
24. Tintaine (cf. n° 170, n° 20*-22*)
25. Les Exals (cf. n° 262 (camp.), 52*)
26. L'Oustalet (cf. n° 145, 14*-15*)
27. Site de la Grande Cosse (cf. n° 145, 18*)

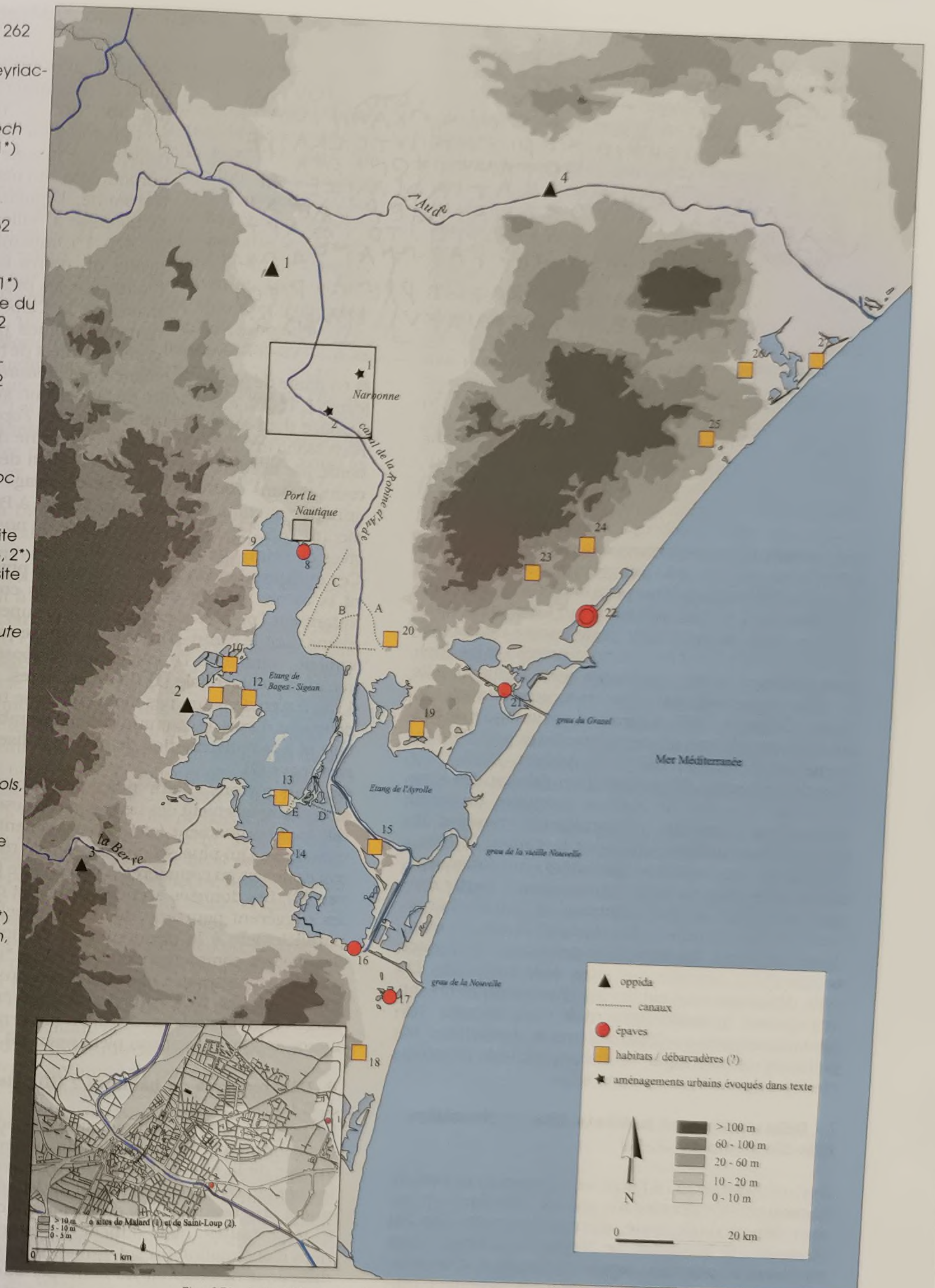


Fig. 35° - Le système portuaire narbonnais (D.A.O. E. Dellong)

un débouché potentiel aux productions locales, voire régionales, le port se rattache à des courants commerciaux préexistants, suscitant parfois même la création de certains d'entre eux. Ces premières conditions sont bien évidemment déterminantes pour le devenir du port ; mais encore faut-il trouver un site favorable à une telle implantation.

Hauteur d'eau suffisante, espaces abrités des vents dominants, proximité d'eau douce, de voies de communication, mais aussi des centres urbains..., toutes ces caractéristiques sont autant de facteurs déterminants dans le choix qui préside à l'implantation d'un port. Certains secteurs du bassin narbonnais offrent de tels avantages.

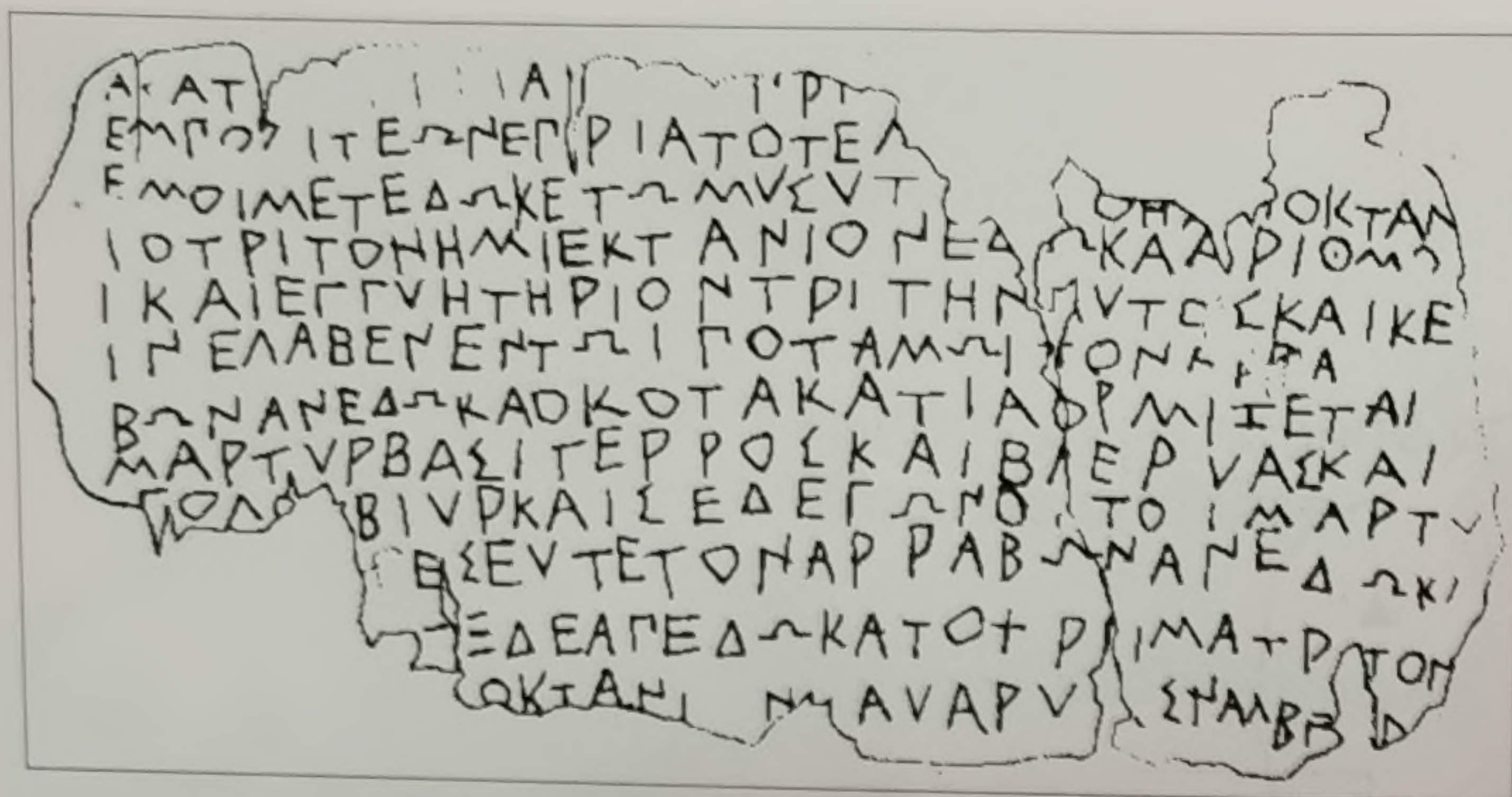


Fig. 37° - Le plomb de Pech Maho.

Jusqu'à présent, seules quatre « agglomérations » (fig. 35°, 36°, p. 100-101) protohistoriques ont été recensées sur la zone littorale narbonnaise : au nord-est de Narbonne, l'*oppidum* de la Moulinasse à Salles-d'Aude (n° 370, 1*), implanté en rive droite du cours actuel de l'Aude, sur les piémonts du massif de la Clape, anciennement baignés par la lagune ; à l'ouest de Narbonne

Mais les présentaient-ils dans l'Antiquité ? Inversement n'en existait-il pas d'autres, aujourd'hui défavorables, susceptibles d'avoir fourni de telles composantes géographiques à des époques plus anciennes ? La mobilité du littoral narbonnais doit être constamment rappelée, surtout lorsque est envisagé le sujet qui nous préoccupe : nous savons en effet que ses variations, importantes et rapides, ont nécessairement pu et dû provoquer de possibles recompositions du système portuaire. Ce facteur a indubitablement eu une influence sur l'évolution de ce dernier ; mais sa part réelle reste encore mal appréhendée. Les textes ont été « surinterprétés » et les quelques allusions faites, exploitées pour légitimer telle ou telle argumentation géo-environnementale (V. Ropiot, Colloque 1999, à paraître), ne font qu'à de très rares occasions une allusion directe au port de Narbonne : cf. P. Verdeil, 1967 ; - P. Ambert, 1995.

Tous les schémas d'interprétation échafaudés s'appuient sur la notion de système portuaire, un terme ambigu qui, à vrai dire, n'a jamais été vraiment défini par leurs utilisateurs (sauf R. Cairou, 1973a ; 1973b). Or, un « système portuaire » est un ensemble de sites plus ou moins aménagés, à partir desquels s'opèrent le déchargement et (ou) le chargement de marchandises directement issues du commerce maritime, transitant ou provenant de la place de marché à laquelle ces sites sont rattachés. De cette définition sont exclus les sites secondaires qui ne jouissent qu'indirectement de ces échanges : habitats lagunaires ou débarcadères de domaines d'exploitation (attestés par l'archéologie), bien trop souvent amalgamés aux autres sites.

I - Débarcadères et habitats dits « préromains » (IIIe-IIe siècle av. J.-C.)

Doit-on faire de -118 l'acte de naissance du port de Narbonne ? Ce dernier n'a pas été créé dans un espace dépourvu de toute organisation portuaire. Au contraire, la fondation de Narbonne a sans doute provoqué le passage, rapide et brusque, d'un système portuaire indigène éclaté à un système d'inspiration italienne, sans doute plus centralisé.

A. *Oppida* et installations portuaires (VIe-IIIe siècle av. J.-C.)

Cette organisation préromaine « éclatée », nous la connaissons, à vrai dire, plutôt mal. Quelques indices permettent cependant d'attester son existence : A. Corgues, Colloque de Narbonne, 1999, à paraître.

et en limite de plaine, la colline de *Montlaurès* (n° 262 [camp.], 1*-2*), à proximité de laquelle on suppose le passage d'un ancien cours de l'Aude ; l'*oppidum* de *Pech Maho* (n° 379, 1*) dans la commune de Sigean, bordé par la *Berre*, est également voisin des anciens cours et sans doute très proche du rivage lagunaire antique ; et enfin, l'*oppidum* du *Moulin* à Peyriac-de-Mer (n° 285, 1*), qui domine encore de nos jours les rives de l'étang de Bages-Sigean.

Ces quelques *oppida* n'ont ni la même physionomie, ni la même période d'occupation ; ils constituent, autant que l'on puisse en juger, des groupements humains dont le centre d'intérêt ne repose pas exclusivement, comme on l'a longtemps supposé, sur leur vocation commerciale [1] (Pour les notes, cf. p. 114-115). Il n'en demeure pas moins qu'ils se trouvent au débouché d'axes de communication favorables au captage et à la redistribution de marchandises vers l'arrière-pays [2].

Or, nous n'avons aucun indice précis permettant de situer l'emplacement des lieux à partir desquels s'opérerait le débarquement (et l'embarquement) des marchandises. Qui plus est, aucun espace réservé de façon exclusive au commerce n'y a été à ce jour découvert [3]. Les données archéologiques et commerciales suggèrent pourtant, dès le VIe siècle av. J.-C., parallèlement à la fréquentation de nos côtes par des navires commerciaux (cf. n° 379, 1*) [4], une intégration progressive des indigènes aux processus d'échanges (fig. 37°), cette dernière s'avérant surtout effective au IIe siècle av. J.-C., au moment où le commerce italique atteint son plein essor [5].

B. Débarcadères ou habitats ? (IIIe-IIe siècles av. J.-C.)

La période -290 / -120 est une période charnière qui conduit à la structuration du système portuaire autour de la cité de Narbonne. Localement, parmi les *oppida* recensés, seul celui de *Montlaurès* continue à être occupé dans des proportions, semble-t-il, importantes, mais difficiles à estimer. Les données d'occupation du sol, qui appréhendent encore difficilement l'habitat de cette période, traduisent au IIIe siècle av. J.-C. une relative récession à un moment où se développe le commerce italique. Un commerce « direct » qui, tout en se propageant plus loin vers l'intérieur des terres, le long de l'axe *Aude-Garonne*, inonde les régions périphériques. Ces marchandises italiennes, retrouvées sur nombre de sites implantés le long de cet axe, supposent donc une continuité des relations commerciales et

de ce fait, des échanges littoraux. A condition que ces marchandises aient bien été débarquées à Narbonne, quelle pouvait donc être la physionomie de cette organisation portuaire ?

H. Rouzaud a été le premier à envisager pour la période préromaine, l'existence de débarcadères (**fig. 35°**, p. 101) voisins de la mer, prêtant à l'île Sainte-Lucie (n° 266, 1*-4*) une fonction bien plus importante qu'il n'y paraît : H. Rouzaud, 1914a. S'inscrivant dans la continuité du schéma présenté par H. Rouzaud, M. Gayraud a proposé le développement, à partir du IIe siècle av. J.-C., de « débarcadères » sur les étangs (M. Gayraud, 1981, p. 85-87) : au *Grand Salin* sur l'îlot Mouisset (commune de Sigean, n° 379, 29*) ; au lieu-dit l'Angle (n° 379, 17*) ; à Mandirac (n° 262 [camp.], 25*-27*) ; à la Goule d'Aude (île Saint-Martin) (n° 170, 3*-4*) ; à l'île de l'Aute (n° 379, 24*-28*) ; au Plan de l'Île (n° 285, 5*-6*) et au Roc du Salin (n° 024, 14*). D'après lui, « le complexe des sites susceptibles d'avoir abrité les ports les plus anciens n'est pas occupé avant le IIIe siècle av. J.-C. » : M. Gayraud, 1981, p. 87.

Y. Solier a bien montré le décalage existant entre les interprétations formulées et les données archéologiques tirées de ces sites. Tous sans exception, y compris ceux datés de la période républicaine, correspondent à des habitats.

Rejoignant en partie H. Rouzaud, M. Gayraud (1981, p. 159) et R. Cairou (1978, p. 35-38), admettent que le « mouillage » de Sainte-Lucie a pu servir à partir du IIIe siècle av. J.-C. Pourtant, « parmi les nombreux fragments céramiques que nous avons recueillis sur les pentes qui conduisent à la crique ou sur le plateau, nul n'est antérieur au milieu du Ier siècle avant notre ère » : Y. Solier et alii, 1981, p. 254. La même observation est valable pour le Roc du Salin (n° 024, 14*), dans la commune de Bages (Y. Solier et alii, 1981, p. 254) ou l'île de l'Aute (n° 379, 24*-28*). Si un mouillage a existé sur cette île, il ne devait desservir qu'un petit habitat de pêcheurs, beaucoup plus modeste que ce que l'on a cru : Y. Solier et alii, 1981, p. 255 (cf. aussi notice) : M. Guy, 1955.

Il faut finalement exclure le site de Port-Mahon, régulièrement proposé comme lieu de débarquement antique : « à Port-Mahon, situé entre Sigean et l'île de l'Aute, se trouve un quai de 30 m de long sur 5 à 6 m de large, formant une sorte d'épi ou de môle dérasé à 0,80 m au-dessus de l'eau, qui protège une baie circulaire. L'antiquité de cette jetée a été affirmée par Ch. Lenthéric, H. Cons, G. Jourdanne, G. Amardel. Ch. Lenthéric faisait valoir que les matériaux étaient les mêmes que ceux du canal de la Nouvelle, mais celui-ci est imaginaire, et tous considéraient qu'il y avait là une sorte d'escale ou d'abri pour les navires. A vrai dire, l'esprit échauffé par les ruines du « quai » s'était mis à broder sur le nom de Port Mahon, pour en faire un *Portus Magonis* créé par les Carthaginois. Aucune trouvaille romaine n'y a été faite » : M. Gayraud, 1981, p. 524. En 1991, des sondages subaquatiques, réalisés par A.N.T.E.A.S. à l'ouest de la construction immergée, n'ont livré aucun matériel. Comme le suggèrent M. Gayraud et Y. Solier, nous considérerons qu'il s'agit d'un aménagement médiéval, voire moderne, sans doute liée au transport du sel produit sur les salins du Lac ou de Sigean : Y. Solier et alii, 1981, p. 259.

C. Un bilan bien mitigé

Que doit-on finalement retenir de la physionomie du système portuaire narbonnais, dans une large fourchette chronologique, comprise entre la fin des habitats perchés et la fondation de Narbonne (fin IIIe-IIe siècle av. J.-C.) ? La recomposition du système portuaire narbonnais évoquée précédemment, n'intervient pas en -118. Elle s'opère sans doute plus tôt, aux IIIe-IIe siècles av. J.-C.

Du début du IIe siècle jusqu'à la fondation de la colonie romaine de *Narbo Martius*, se développe un commerce de masse chronologiquement antérieur, dominé par les importations italiques. Amphores vinaires et vaisselle à vernis noir occupent une place de choix dans le vaisselier indigène, au détriment des produits ibériques ou grecs (coloniaux). Les quantités échangées, sans comparaison supérieures à celles qu'avait pu connaître jusque-là la région, la motivation même de ces échanges (marchandises destinées à une pénétration directe et profonde vers l'intérieur des terres), ont sans doute impliqué la création d'un point d'appui [6] beaucoup plus sûr, comme le sera plus tard Narbonne.

A. Corgues (au colloque de Narbonne, en 1999) a proposé de voir dans Montlaurès ce point d'appui : à l'aube du IIe siècle av. J.-C. en effet, l'*oppidum* est devenu la seule agglomération importante de la région de Narbonne, les autres *oppida* ayant été soit détruits, soit abandonnés [7].

Jouissant d'une position géographique privilégiée (à proximité de l'Atax et d'axes routiers importants se dirigeant vers la région toulousaine, la plaine du Lauragais, les districts miniers de la Montagne Noire et des Corbières), Montlaurès aurait joué, jusqu'à la fondation de Narbonne, le rôle de plaque tournante du commerce italique.

Les arguments archéologiques plaidant en faveur d'une quelconque installation portuaire [8] à Montlaurès font plutôt défaut ; qui plus est, aucun indice ne permet d'envisager raisonnablement ni le passage tout proche d'un méandre de l'Aude, ni une fréquentation du site au IIIe siècle av. J.-C.

De manière à combler cette lacune, on a voulu voir, sur ou à proximité immédiate du site de la future colonie, la présence d'une bourgade indigène (A. Grenier, 1934, p. 483 et 687 ; - M. Gayraud, 1981, p. 77-85), sorte d'extension, à vocation portuaire, de l'*oppidum* de Montlaurès. Cette hypothèse ne peut, en l'état actuel des connaissances, être retenue [9].

A l'inverse, le site de Port-la-Nautique [10] a montré, certes dans des quantités moins significatives que celles observées dans les couches supérieures, des amphores de type gréco-italique. La datation de ces vestiges, difficilement appréhendés car profondément ensevelis (-2,50 m sous le lit de l'étang) [11], pose toutefois problème : selon J.-M. Falguera, qui s'appuie sur la morphologie des amphores, les niveaux qu'ils constituent pourraient dater de la première moitié du IIe siècle av. J.-C. ; La Nautique aurait pu ainsi prospérer, avant la fondation de Narbonne.

La période qui précède le Ier siècle av. J.-C. reste, à La Nautique, des plus lacunaires : les niveaux anciens récemment mis au jour et qui attestent pour cette période une activité portuaire, ont une datation beaucoup trop fluctuante, liée à la rareté de mobilier accessoire (**fig. 38°**, p. 104).



S'ils sont effectivement datés du II^e siècle av. J.-C., comme le soutient J.-M. Falguera, il faut constater curieusement l'absence, dans les couches supérieures, de vestiges contemporains de la fondation (céramique campanienne, amphores italiques Dressel 1 notamment). Ce qui suggère une période d'interruption de l'activité portuaire à une période où, pa-



Fig. 38° - Amphores gréco-italique de *La Nautique* (clichés J.-M. Falguera)

radoxalement, les marchandises italiques inondent littéralement la région. Cette interruption [12] pourrait être liée soit à l'abandon de cette partie du site, soit à un changement de mode opératoire lié au chargement et au déchargement des marchandises.

A l'inverse, si ces vestiges sont datés de la seconde moitié [13] du II^e siècle av. J.-C., ils témoignent d'une activité portuaire contemporaine de la fondation de Narbonne ; activité qui se prolonge sans interruption et « normalement », jusqu'au I^{er} siècle apr. J.-C., ce qui suggère, au passage, le même mode de débarquement de marchandises (transbordement).

Lorsque s'installent les Romains, le volume des marchandises transitant par la colonie doit s'appuyer sur d'importantes infrastructures. Les installations existantes (dominées par *Montlaurès* ?) - peut-être une petite bourgade indigène installée sur le site ou à proximité même de la future colonie, sur la rive droite de l'*Aude* (?) ; des cabanes de pêcheurs sur les îles comme à *Sainte-Lucie* ou à l'*Aude*, de petits groupements d'habitats comme à *Peyriac-de-Mer*, sur les rives de l'étang de Saint-Paul - ont dû s'avérer insuffisantes en tant que bases de redistribution. C'est sans doute dans cette perspective qu'est créé, sinon « réorganisé » le site de *La Nautique*. Mais *La Nautique* a-t-elle connu une activité antérieure à l'implantation romaine ?

II - Le ou les ports de Narbo Martius ?

« Il n'y avait donc plus à Narbonne, au moment de la fondation de la colonie romaine, un port maritime mais un port fluvial, accessible seulement aux embarcations légères. Les navires les plus lourds accostaient dans des avant-ports où

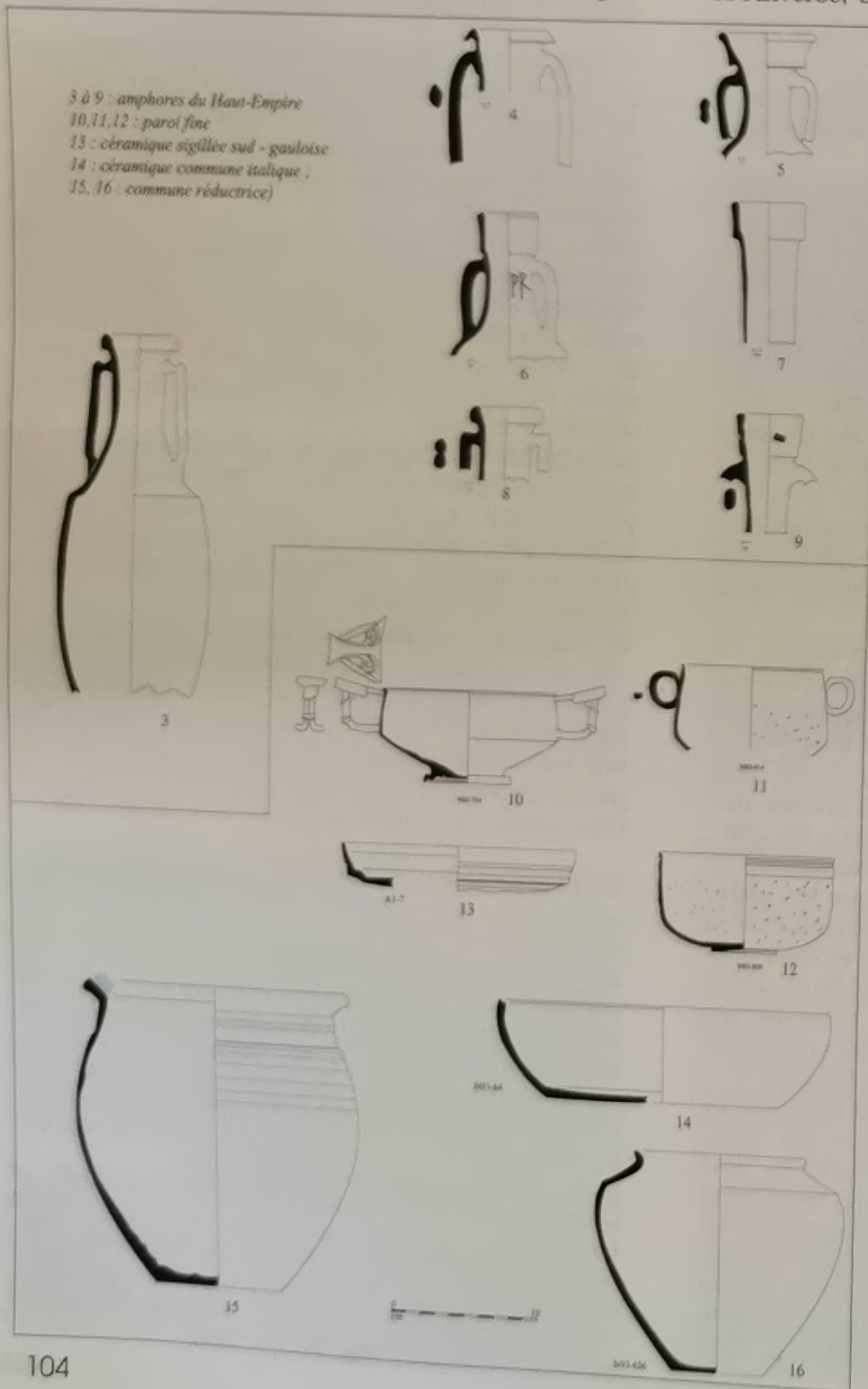


Fig. 40° - *La Nautique* : témoignages commerciaux (D.A.O. C. Sanchez)

avaient lieu les transbordements [...]. Plus probants sont les vestiges portuaires découverts dans la partie septentrionale du *Lacus Rubresus* à *La Nautique* : de nombreux documents témoignent que ce port d'étang, aménagé probablement après la déduction césarienne, fut très actif jusque vers 70 de notre ère. Il présentait des avantages considérables, une position très favorable à la défense, la proximité de l'embouchure de l'*Aude* et de la ville, à laquelle le port était relié à la fois par une route directe et le fleuve [...]. Mais inconvénient majeur, les approches de *La Nautique* étaient sous la menace constante des alluvions contre lesquelles on dut lutter par la construction d'une digue reconnue par H. Rouzaud et aussi, peut-être, d'un chenal de direction est-ouest assurant la communication avec la passe de Gruissan. C'est ce colmatage progressif du delta et son corollaire, l'orientation du cours du fleuve vers les étangs de Campagnol-Gruissan qui expliquent la décadence de *La Nautique* et par contre-coup, l'aménagement ou le développement de nouveaux ports. Quels sites ont pu jouer ce rôle ? Jusqu'ici, on a proposé principalement ceux de Mandirac, des îles *Sainte-Lucie* et *Saint-Martin* [...] » : Y. Solier et alii, 1981, p. 528-529. Cette conception, dans l'ensemble partagée par la communauté scientifique, mérite toutefois d'être nuancée.

A. Le port de Narbonne au Haut-Empire

La vision de la configuration portuaire de Narbonne s'éclaircit brusquement entre la seconde moitié du 1er siècle av. J.-C. et la fin du 1er siècle apr. J.-C. C'est à cette époque en effet qu'est fréquenté le seul véritable port archéologiquement reconnu (fig. 36°, p. 100). On rejettera d'emblée l'hypothèse d'H. Rouzaud, qui a voulu voir dans le *Roc-de-Conilhac* le grand port romain, celui de *La Nautique* n'étant à ses yeux qu'occasionnel. Selon lui en effet, les installations portuaires y auraient eu une longue vie, du 1er siècle apr. J.-C. à 1316, date de l'inondation qui reporta le bras de l'*Aude* dans l'étang de Sigean. « Pourtant, il n'y avait effectué aucune fouille. Son sentiment venait de ce que ce site, placé face au *grau du Grazel*, était proche de l'embouchure de l'*Aude* au lieu-dit *Portes-de-la-Mer*. Faute de trouvailles, il concluait que ce port n'avait jamais été bordé de quais, inutiles pour les transbordements qui s'y opéraient, et que c'était un bassin en eau profonde creusé et amélioré. Ces preuves sont notoirement insuffisantes, M. Guy a lui-même fait remarquer que les recherches n'y ont jamais rien donné » : M. Gayraud, 1981, p. 524.

1. *La Nautique*

Les nombreuses opérations, terrestres (souvent mal connues) et subaquatiques (étudiées dans la notice n° 262 [camp.], 24*), permettent de proposer des hypothèses sur la physionomie du seul port avéré de Narbonne antique (fig. 39a°, b°).

Les prospections par piquetage, les sondages archéologiques subaquatiques ainsi que les nombreux dragages pratiqués par les gestionnaires du port de plaisance, tendent à déterminer un espace d'activité portuaire dense, liée au transbordement de marchandises (fig. 40°, 41°, p. 106) (débris de céramiques divers : amphores, céramique commune, fine, déchets culinaires, traduisant des rebuts de cargaisons).

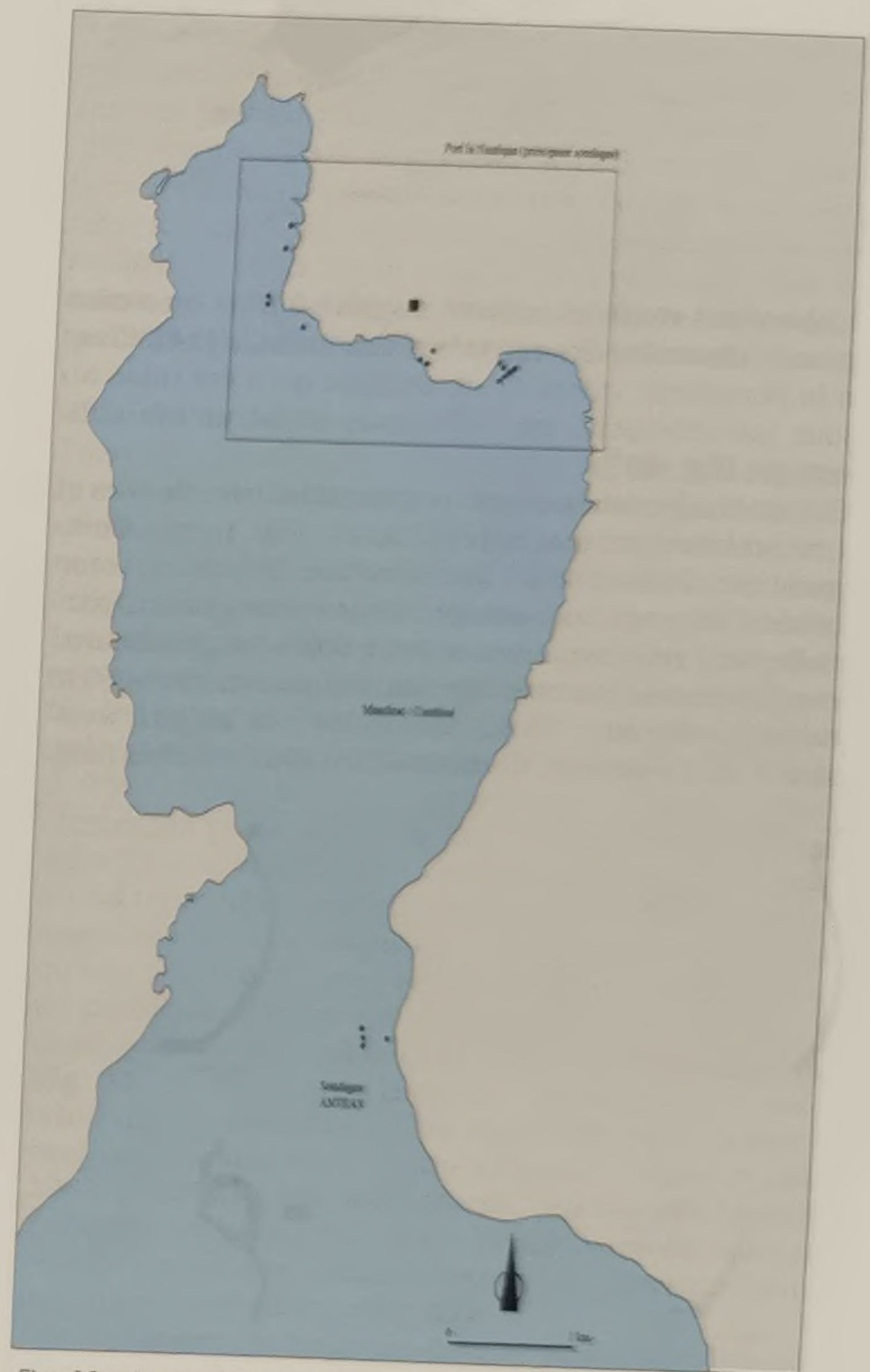
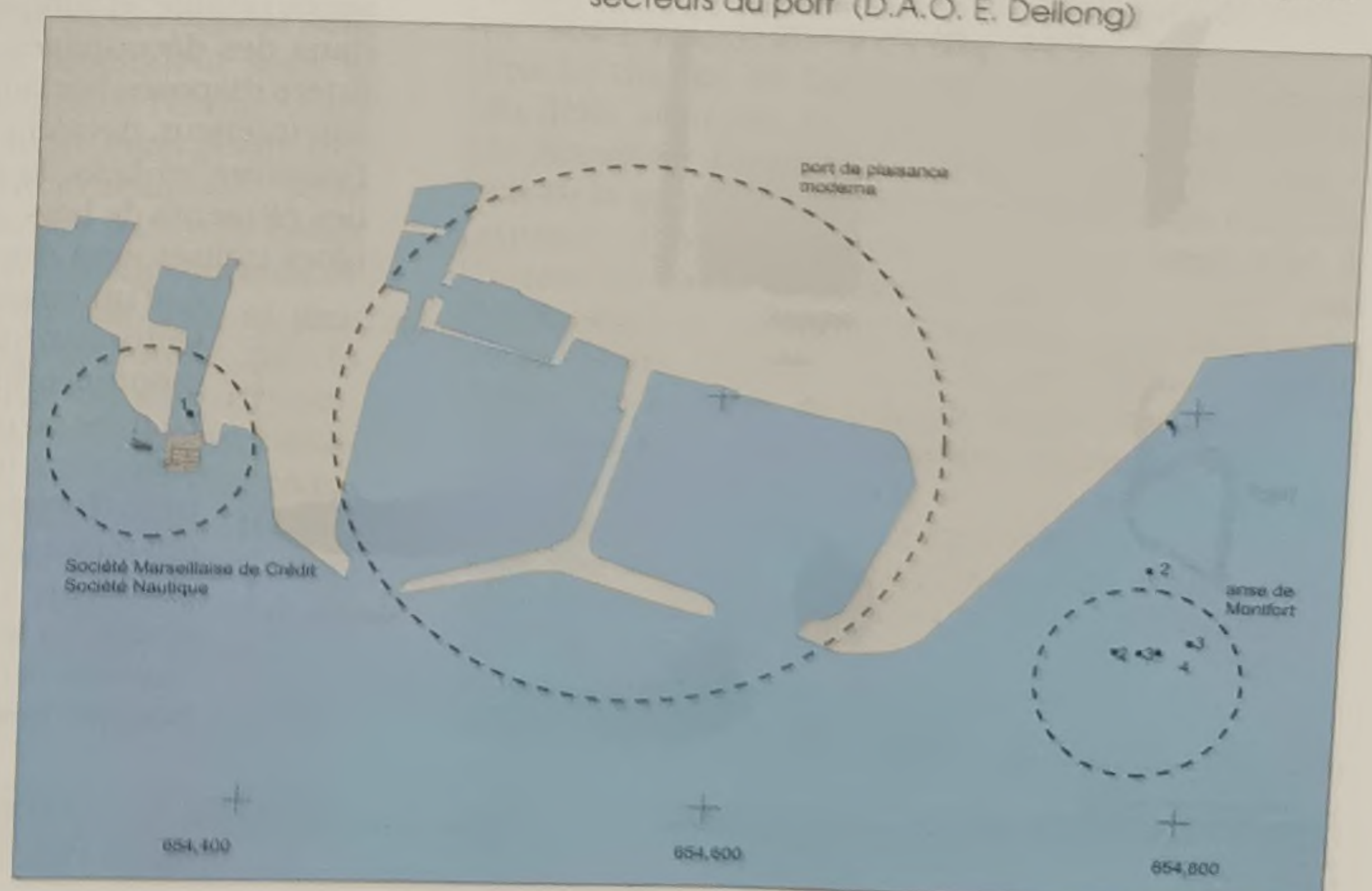
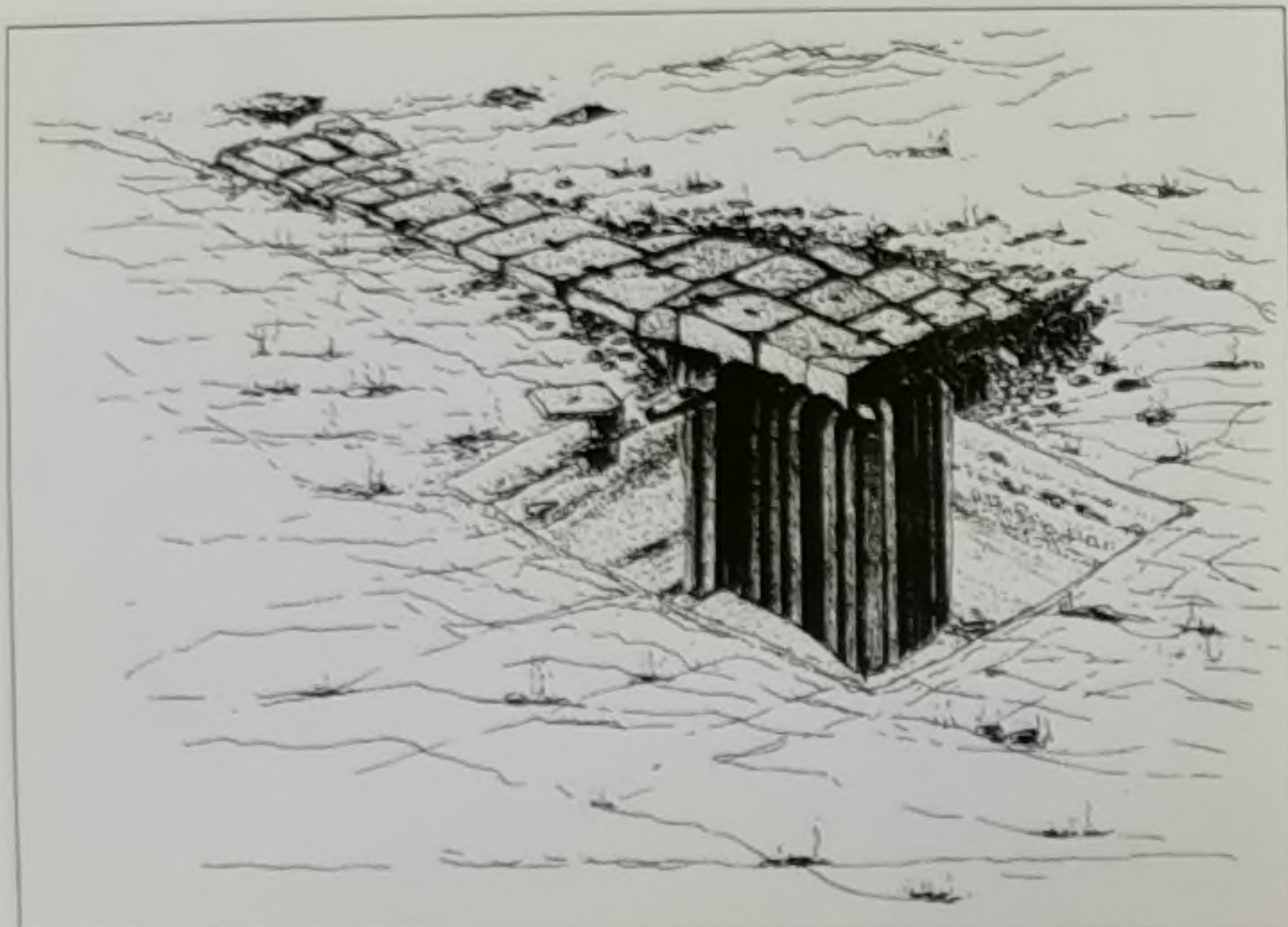


Fig. 39a, b - *La Nautique* : individualisation des principaux secteurs du port (D.A.O. E. Dellong)





L'abondant matériel prélevé suggère à plus ou moins grande distance, des navires au mouillage [14]. C'est à la périphérie ouest de ce secteur qu'a été mise au jour partiellement, en 1999, une construction submergée (fig. 42°).

Cet aménagement associe une architecture de bois et une architecture maçonnée, toutes deux particulièrement bien conservées. L'architecture de bois est constituée d'un grand caisson de forme rectangulaire, partiellement reconnu sur ses deux côtés longitudinaux, ces derniers se poursuivant sous le quai moderne (6 m de long, côté est ; 15 m, côté ouest ; sa largeur avoisine 9 m). Le second, de dimensions plus réduites (larg.

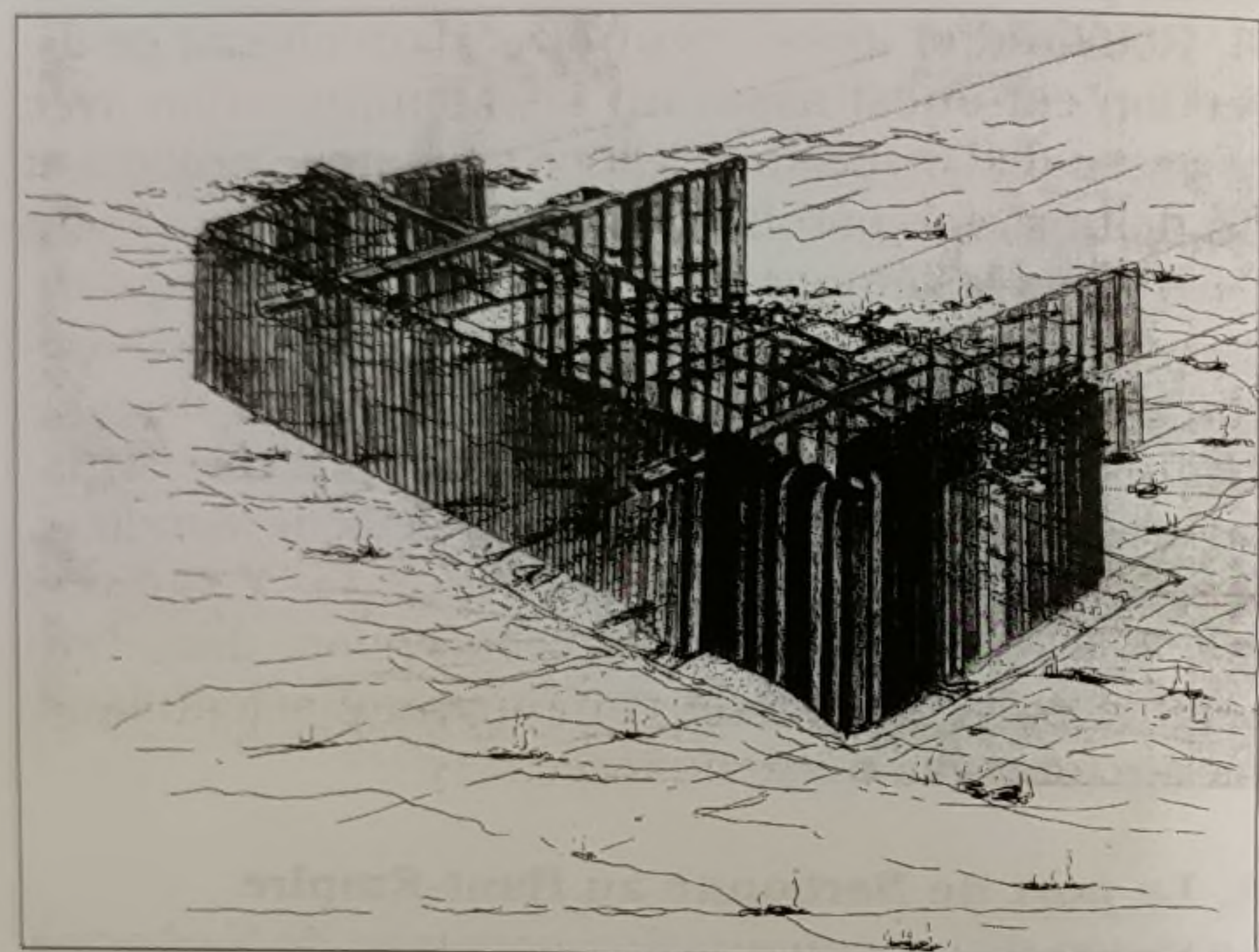
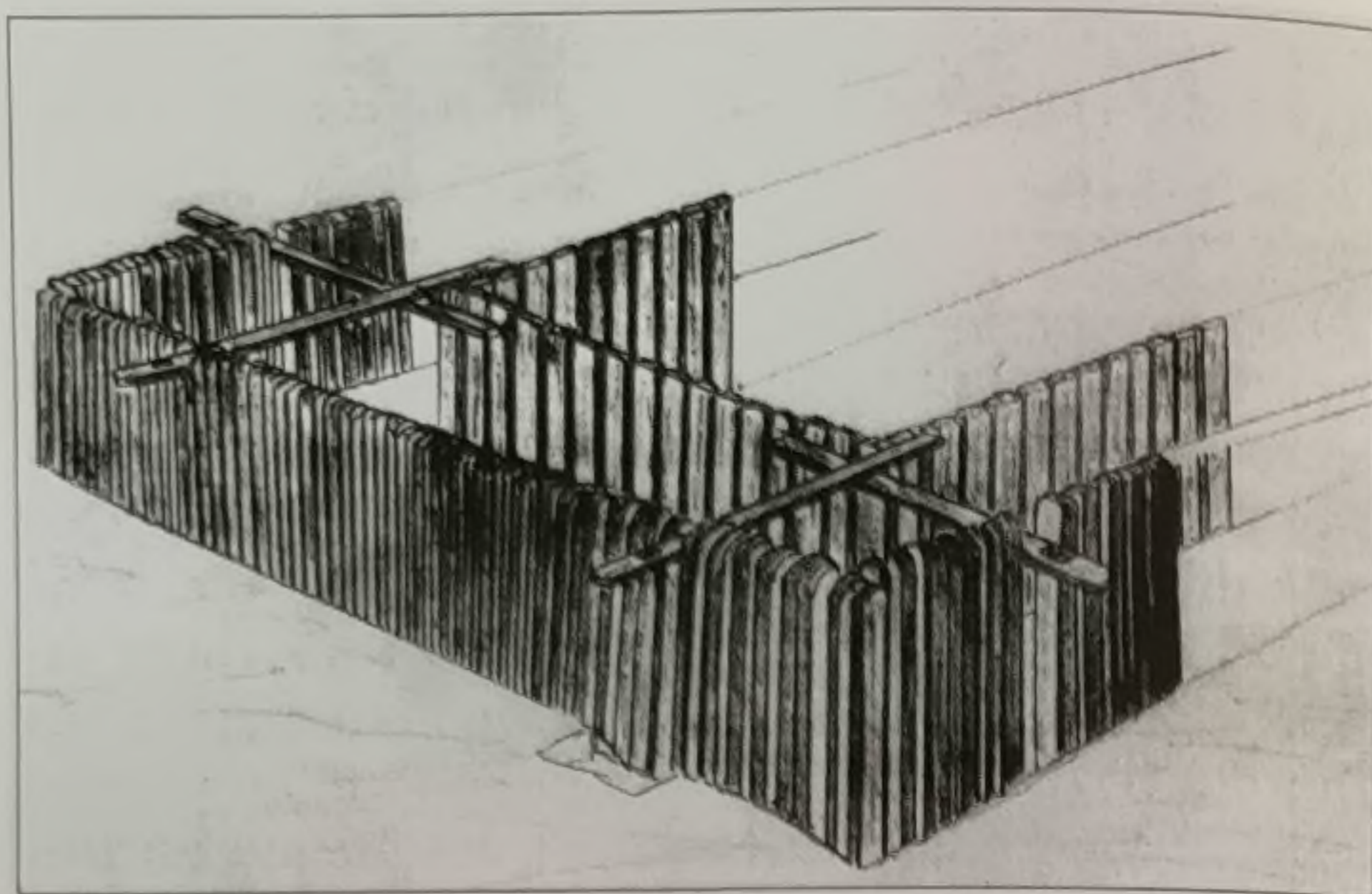


Fig. 42° - La construction immergée de *La Nautique* : physiologie et restitution du caisson de bois (dessin J.-M. Falguera)



6 m), à l'intérieur du premier, définit un espace rempli exclusivement de galets. Tous deux sont composés de madriers en chêne caducifolié (*Quercus sp.*) (en moyenne, haut. reconnue : 2,50 m ; larg. 0,35 m ; épais. 0,14 cm), disposés bord à bord sur leur grand côté dans le cas du caisson extérieur, bord à bord sur leur petit côté, dans le cas du caisson intérieur.

L'espace compris entre les deux palissades de bois est comblé, sur cinq niveaux, par un empilement inorganisé de blocs en grand appareil. Ces assises tranchent avec une dernière assise, beaucoup mieux disposée, constituée de blocs en grand appareil asymétriques, soigneusement ajustés les uns aux autres après retaille, et bloqués par des clefs de bois logées dans des découpages en queue d'aronde. Des madriers disposés horizontalement, ancrés sur le caisson intérieur, devaient parachever la consolidation de l'ossature en bois, la ceinturant extérieurement par des éléments de bois, aujourd'hui disparus. Tous les blocs utilisés sont des remplois provenant, semble-t-il, d'un ouvrage dont certains détails architecturaux (moultures) attestent le caractère monumental.

La mise en œuvre de cette construction est associée à un niveau archéologique, constitué d'objets datés de l'époque augustéenne, qui témoigne d'une activité portuaire de peu antérieure à la construction. Vers la seconde moitié du 1er siècle apr. J.-C., s'opère le démantèlement [15] de sa partie émergente, laissant ensevelies ses six assises inférieures.

Fig. 41° - *La Nautique* : modestes témoignages de l'activité portuaire (D.A.O. C. Sanchez)

res. Les sondages opérés auprès de la construction ont montré que cette plate-forme était surmontée par un édifice couvert de *tegulae*, construit en petit appareil régulier. Nombre de ses composants ont été dispersés à faible profondeur, sur tout son pourtour [16]. Aucune hypothèse sur sa fonction éventuelle dans l'organisation portuaire n'est retenue à ce jour.

Un sondage pratiqué dans le prolongement de la construction en grand appareil n'a pas permis d'en confirmer la continuité (cf. n° 262 [camp.], 24*). On admettra donc, pour le moment, qu'il s'agit d'un ouvrage isolé, au large du port. Selon J.-M. Falguera, cette construction pourrait limiter la partie occidentale du port de commerce et constituer un relatif abri face aux courants et aux vents de nord-ouest [17].

De part et d'autre de cette zone « centrale », les sondages et autres opérations tendent à individualiser deux grandes zones portuaires « secondaires ».

A l'est de la Société Marseillaise de Crédit, l'anse de *Montfort*. Dans cette zone proche du débouché supposé de l'*Aude*, les sondages ont montré trois lests de bateaux constitués, l'un, de pierres d'extraction et de galets de grande taille, le second, de galets, le troisième, de sable contenant quelques débris de céramiques dont certaines à vernis noir. Un talus d'amphores dégagé au cours de deux sondages a également permis de mettre en évidence les restes d'une cargaison de navire incendié mêlés à de la céramique culinaire de bord, sans doute jetés par dessus bord (cf. n° 262 [camp.], 24*). Tous ces indices pourraient témoigner d'une zone technique, orientale, excentrée, sorte de vaste dépotoir marin dans lequel prédominent les lests de bateaux.

A l'ouest de la construction immergée, la côte décline en pente douce vers le rivage. Sous les vases de l'étang, la densité des objets est nettement plus réduite : trois lests de bateaux ont été localisés, dont deux ayant fait l'objet de sondages, datés de la fin du Ier siècle av. J.-C. / Ier siècle apr. J.-C. L'abandon de lests aussi encombrants - plusieurs tonnes - pourrait, comme dans le cas de l'anse de *Montfort*, indiquer la présence d'une nouvelle zone technique. La présence de chantiers de réparation, voire de construction navale, n'est pas à exclure : les délestages indiquent la nécessité, pour certains navires, de travaux de carénage [18].

Plus à l'ouest, un banc rocheux s'étire vers le sud, depuis le rivage, puis à faible profondeur sous la

surface de l'étang. Légèrement émergeant durant l'Antiquité, cette barrière naturelle devait atténuer les courants de nord-ouest. Elle se prolonge à l'ouest par la pointe ou Cap Brunet, considérablement remaniée au cours des périodes précédentes [19].

L'anse des *Galères* constitue l'espace le plus au nord du port supposé, et

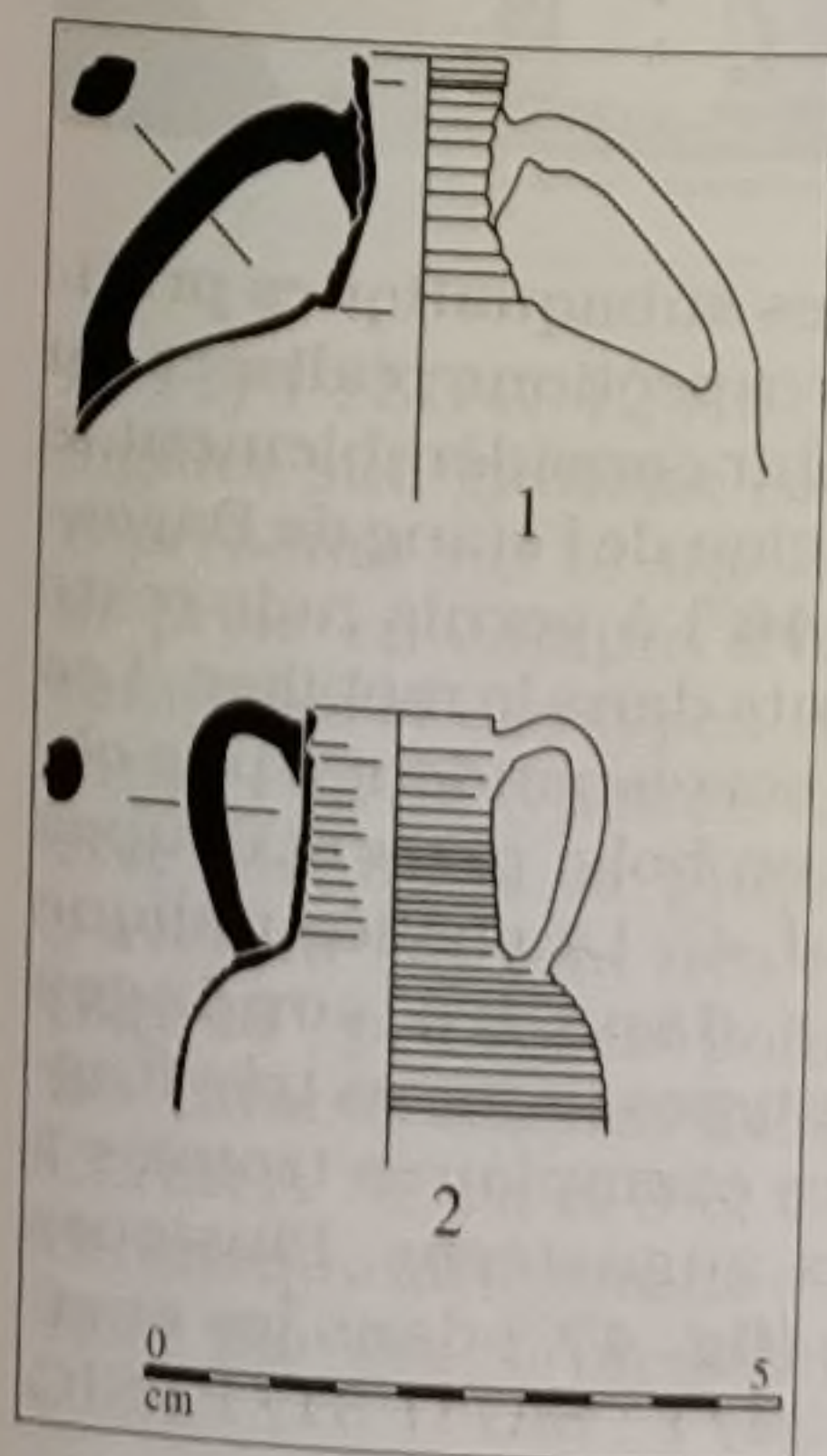


Fig. 43° - Amphores de l'Antiquité tardive provenant de *La Nautique* (anse des *Galères*) (D.A.O. E. Dellong, d'après dessin J.-M. Falguera)

le plus mal connu. Les piquetages pratiqués ont montré des densités faibles, moins importantes que celles qui caractérisent la zone portuaire. A l'inverse, certains espaces ont révélé des niveaux d'huîtres conséquents, assimilables à un secteur ostréicole. Remarquons finalement que ce secteur est le seul à avoir livré des amphores de l'Antiquité tardive (fig. 43°) (cf. n° 262 [camp.], 24*).

A ces témoignages sans équivoque de fréquentation commerciale, ajoutons les nombreux vestiges terrestres mis au jour, la plupart du temps de façon clandestine. Tous suggèrent la présence d'un secteur d'habitat richement décoré, couplé à un secteur de stockage dont une partie seulement a été fouillée en 1990. Cette organisation portuaire était finalement complétée par un réseau de routes remarquablement bien conservé reliant la ville à son port.

2. La fin de *La Nautique*

Tous les chercheurs s'accordent aujourd'hui à dire que le site de *La Nautique* est délaissé à la fin du Ier siècle apr. J.-C., au profit d'un autre port non encore localisé (Y. Solier et alii, 1981 ; - A. Bouscaras, 1994) situé soit sur la lagune, soit en ville même. Les raisons probables invoquées sont liées à des causes naturelles, le fort alluvionnement de cette partie de l'étang et du delta de l'*Aude* empêchant toute opération de transbordement (Y. Solier et alii, 1981, p. 259). Dans la même perspective, d'autres chercheurs ont proposé de voir dans l'abandon de *La Nautique* un « acte délibéré » dans la mesure où le port fluvial reprend (ou prend) une nouvelle activité. L'aménagement de *La Nautique* n'aurait été en fin de compte qu'une solution à court terme chargée de remédier à un problème d'accès que connaissait le port fluvial. Quoi qu'il en soit, plusieurs sites ont été proposés (fig. 35°, p. 101) parmi lesquels : *Sainte-Lucie* (à nouveau) qui ne constitue qu'un mouillage privé desservant un domaine rural et des salines (Y. Solier et alii, 1981, p. 259) ou *l'île saint-Martin*, sur laquelle insiste Y. Solier, mais qui n'a, pour l'instant, révélé aucun vestige à mettre en relation avec un quelconque aménagement portuaire public [20].

Les recherches entreprises depuis près d'une dizaine d'années sur les pourtours lagunaires, tendent à privilégier un site tout proche de *La Nautique* : *Mandirac* (n° 262 [camp.], 25*-27*) (fig. 44°).

Proche du site de *La Nautique* et dans le voisinage du delta supposé de l'*Aude*, la plaine marécageuse de *Mandirac* a toujours représenté un aspect original de la question du système portuaire narbonnais antique. Certains points de ce marécage, situé à l'ouest du canal de la *Robine*, encadré au nord par *La Nautique* et au sud par l'*Ardillon* (cette langue de terre reliant *l'île de l'Aude* à la terre ferme et isolant l'étang de *la Sèche* de celui de *Bages-Sigean*), ont livré, dans des quantités variables, des vestiges archéologiques datés du Ier siècle av. J.-C. aux IIIe-IVe siècles apr. J.-C. Malgré une forte dispersion sur le rivage liée aux forts courants du vent du nord, quatre grands points de découvertes peuvent être individualisés (fig. 45) : l'un, la « pointe du Castellou », englobe la ligne de rivage comprise de part et d'autre de l'extrémité de l'espace marécageux situé dans l'axe des bâtiments du petit *Castellou* ; relativement proche de ce dernier, le gisement du *Canélou* se situe à l'embouchure de l'étroit canal du même nom, aujourd'hui re-

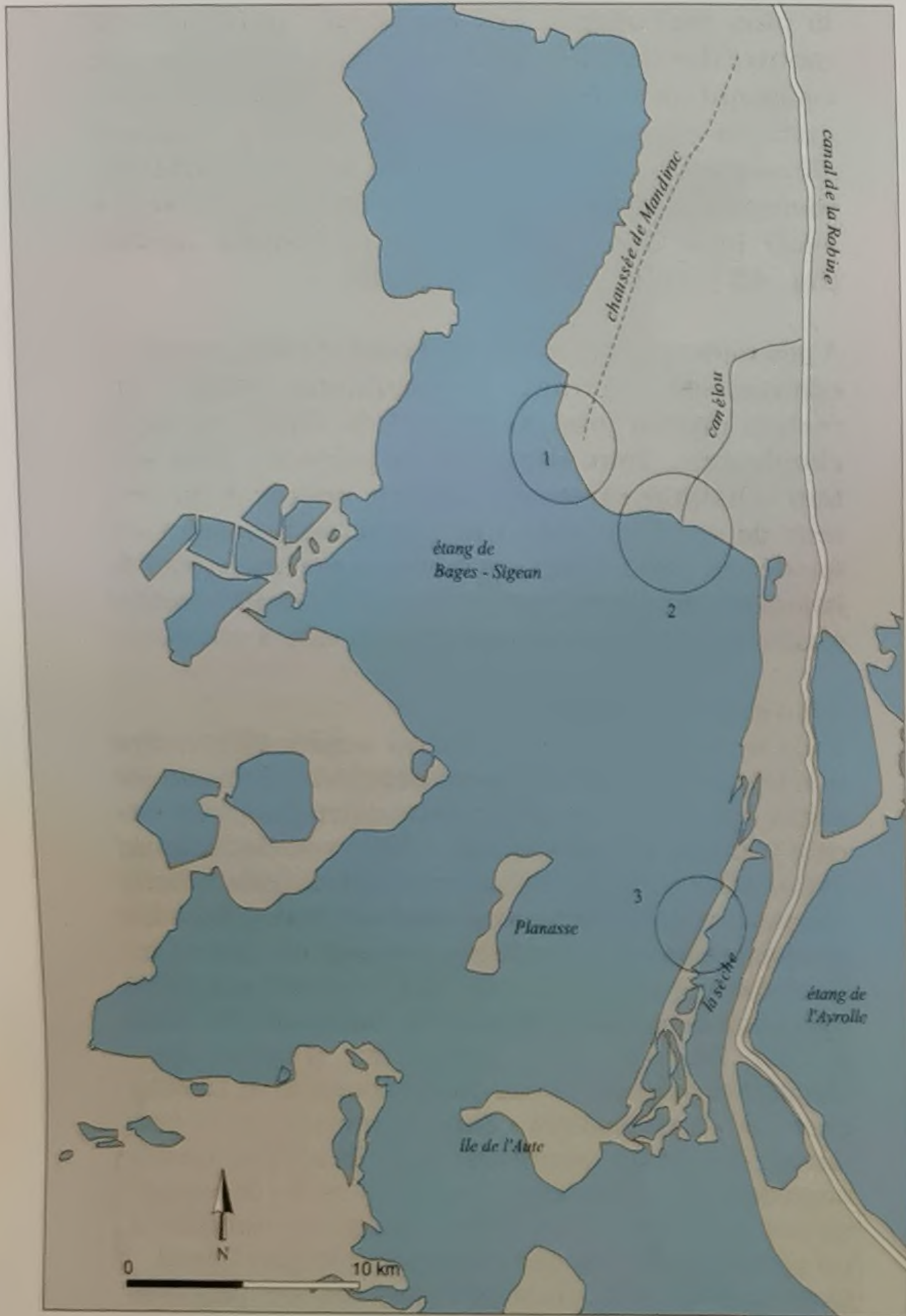


Fig. 44°, 45° - Mandirac, le Castellou : localisation (D.A.O. E. Dellong)

lié à la Robine et qui constituerait, selon certains chercheurs, un ancien débouché de l'Aude (M. Guy, 1955 ; - H. Pineau 1965). Un autre point de découverte, encore mal connu, se localise sur la rive occidentale de l'étang de la Sèche. Ajoutons enfin à ces différents ensembles, des trouvailles terrestres qui tendent à individualiser un gisement situé à proximité du domaine de Mandirac (cf. n° 262 [camp.], 25*-27*).

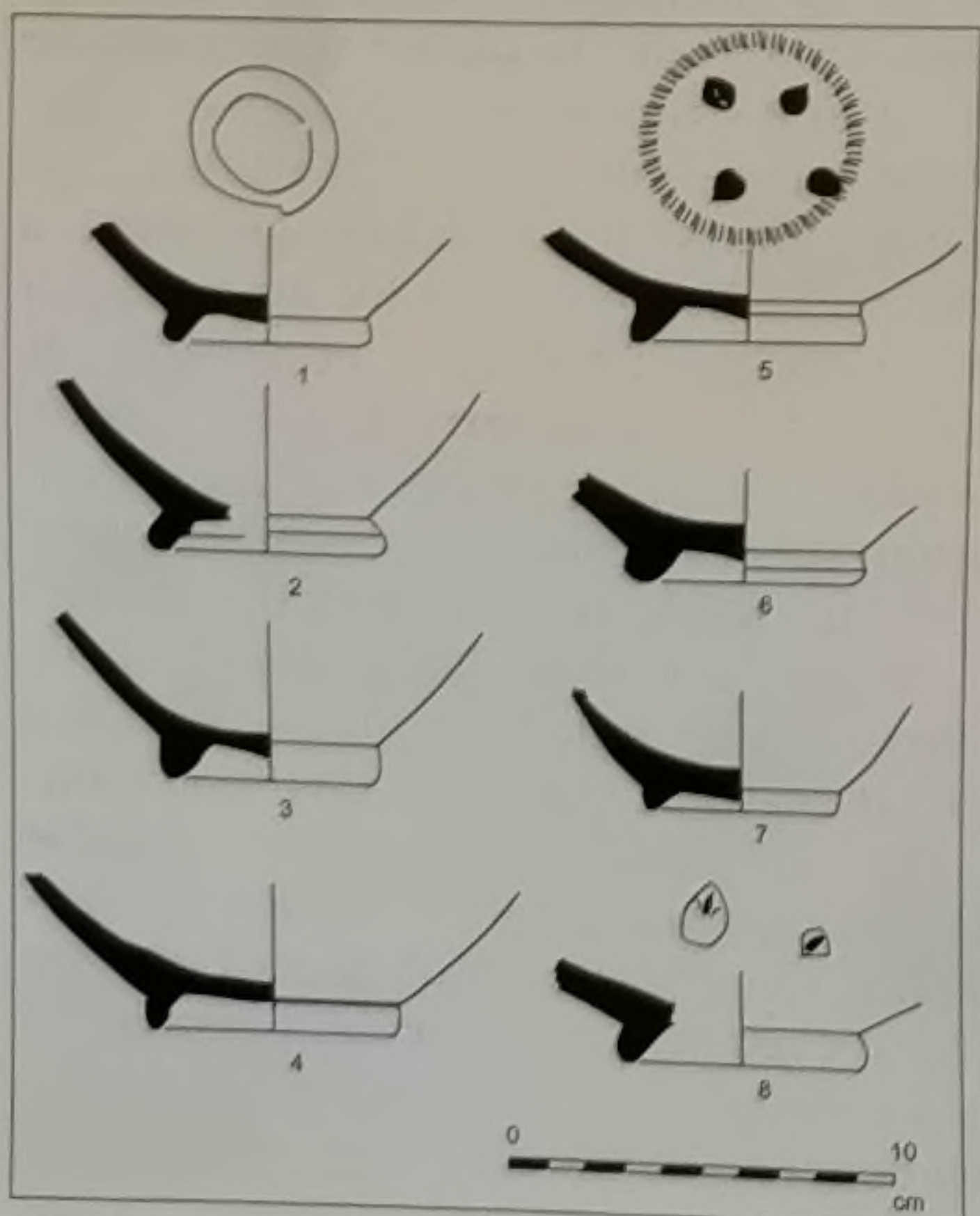
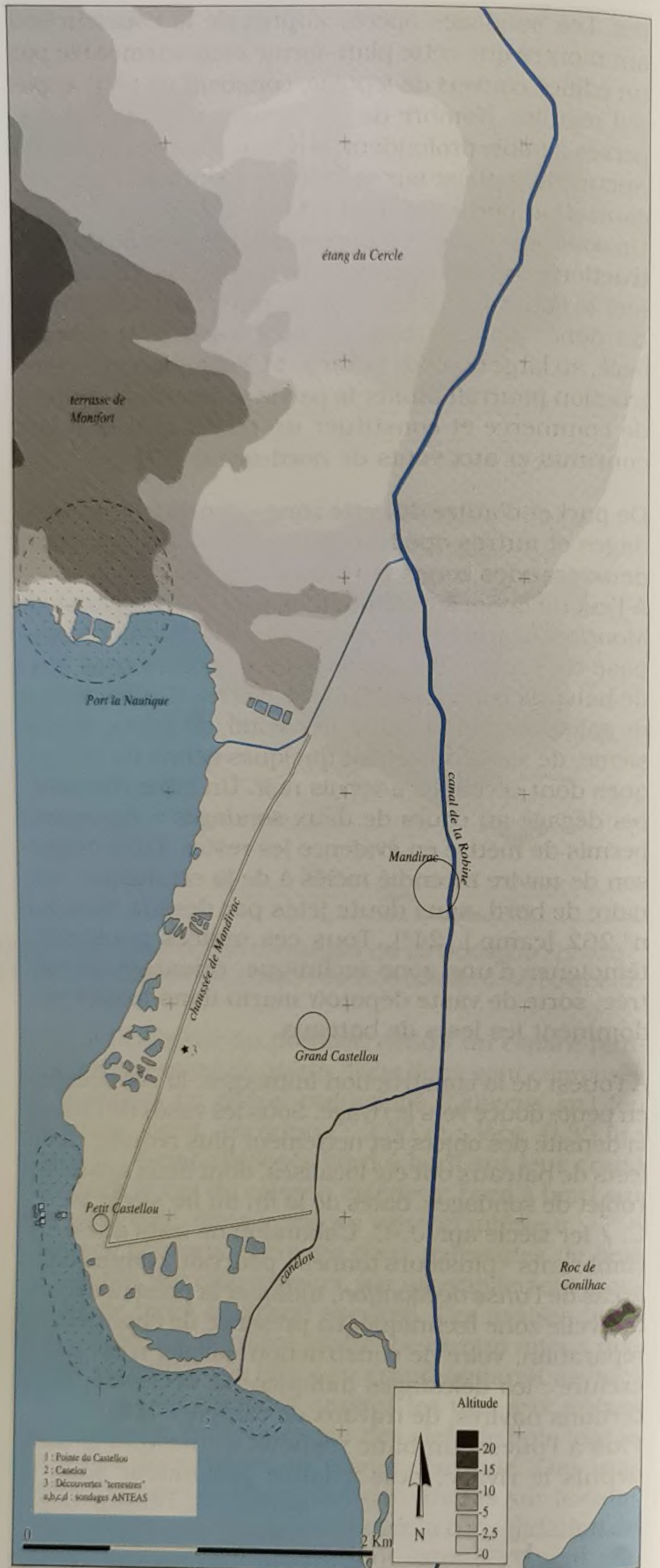
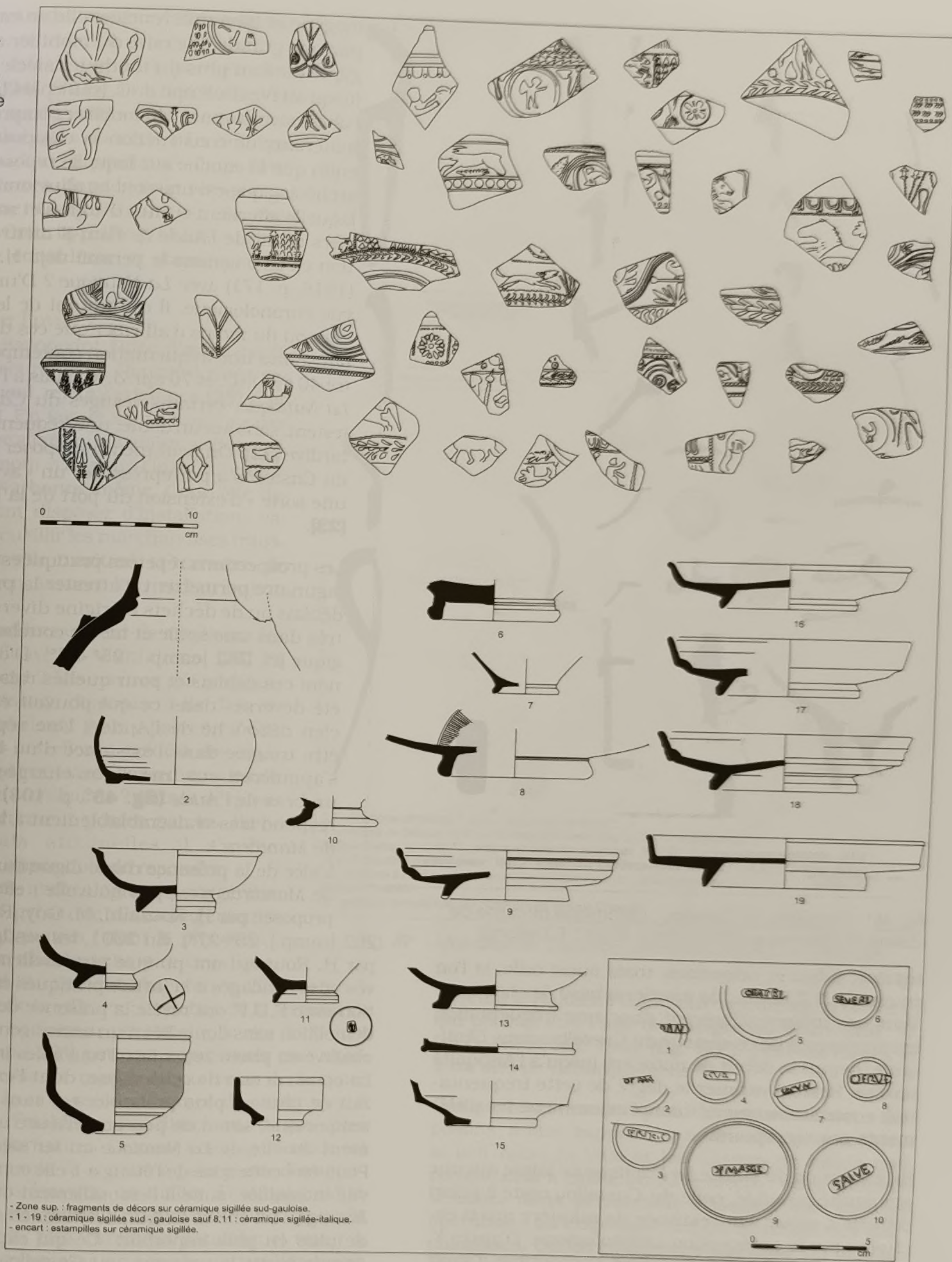


Fig. 46° - Mandirac, le Castellou : céramique campanienne (D.A.O. E. Dellong)

En complément aux sondages subaquatiques pratiqués par A.N.T.E.A.S., les prospections réalisées au Castellou ont permis d'enrichir considérablement le corpus céramique de cette région de l'étang de Bages-Sigean. La céramique (fig. 46°) à vernis noir reste quantitativement peu présente dans le mobilier. Les rares exemplaires identifiés correspondent à une céramique tardive consistant en bols, plats et coupes du milieu du 1er siècle av. J.-C. La sigillée italique était quasiment absente dans les sondages A.N.T.E.A.S. ; elle a livré des types de vases très fragmentaires, à rapprocher des exemplaires trouvés à Narbonne dans les niveaux augustéens. Plusieurs formes sont ainsi attestées (fig. 47°) dans les environs : SIG IT 24/2 ; SIG IT 34/1 ; SIG IT 31/1 ; SIG

Fig. 47° -
Mandirac,
le
Castellou :
céramique
sigillée
(D.A.O. E.
Dellong)



- Zone sup. : fragments de décors sur céramique sigillée sud-gauloise.
- 1 - 19 : céramique sigillée sud - gauloise sauf 8,11 : céramique sigillée-italique.
- encart : estampilles sur céramique sigillée.

IT 11/1 ; SG IT 12 / 5 ; SIG IT 22/23. La céramique sigillée sud-gauloise correspond au mobilier le plus représenté sur le site. Les prospections ont permis la prise en compte d'un plus grand nombre d'estampilles et des types de vases représentés (38 formes). Peu de types de vases de sigillée claire ont pu être identifiés, la plupart des fragments observés s'avérant souvent très érodés. Ce type de céramique (fig. 48°, p. 110) est pourtant représenté par des profils caractéristiques facilement identifiables : coupes CLAIR A 7a, 8a et 3 et CLAIR D 167, CLAIR D 73. La céramique africaine de cuisine est, elle aussi, caractérisée par des formes bien connues (couverts types

Hayes 196, 182, 22), marmites type Hayes 193, 197, 198 et plats type Hayes 23/26). Les amphores (fig. 49°, p. 111) restent souvent difficiles à identifier en raison de la rareté des formes et surtout de l'état des fragments, très altérés. On reconnaît cependant des formes d'amphores italiennes de type Dressella, mais aussi des amphores de l'Antiquité tardive, datables des IIIe-IVe siècles apr. J.-C. Mais le fait le plus ambigu, qui n'est d'ailleurs pas sans poser des problèmes d'interprétation, concerne la présence de matériaux de construction : briquettes de pavement en forme de losange, de forme rectangulaire (*opus spicatum*) de différents modules ; des fragments de

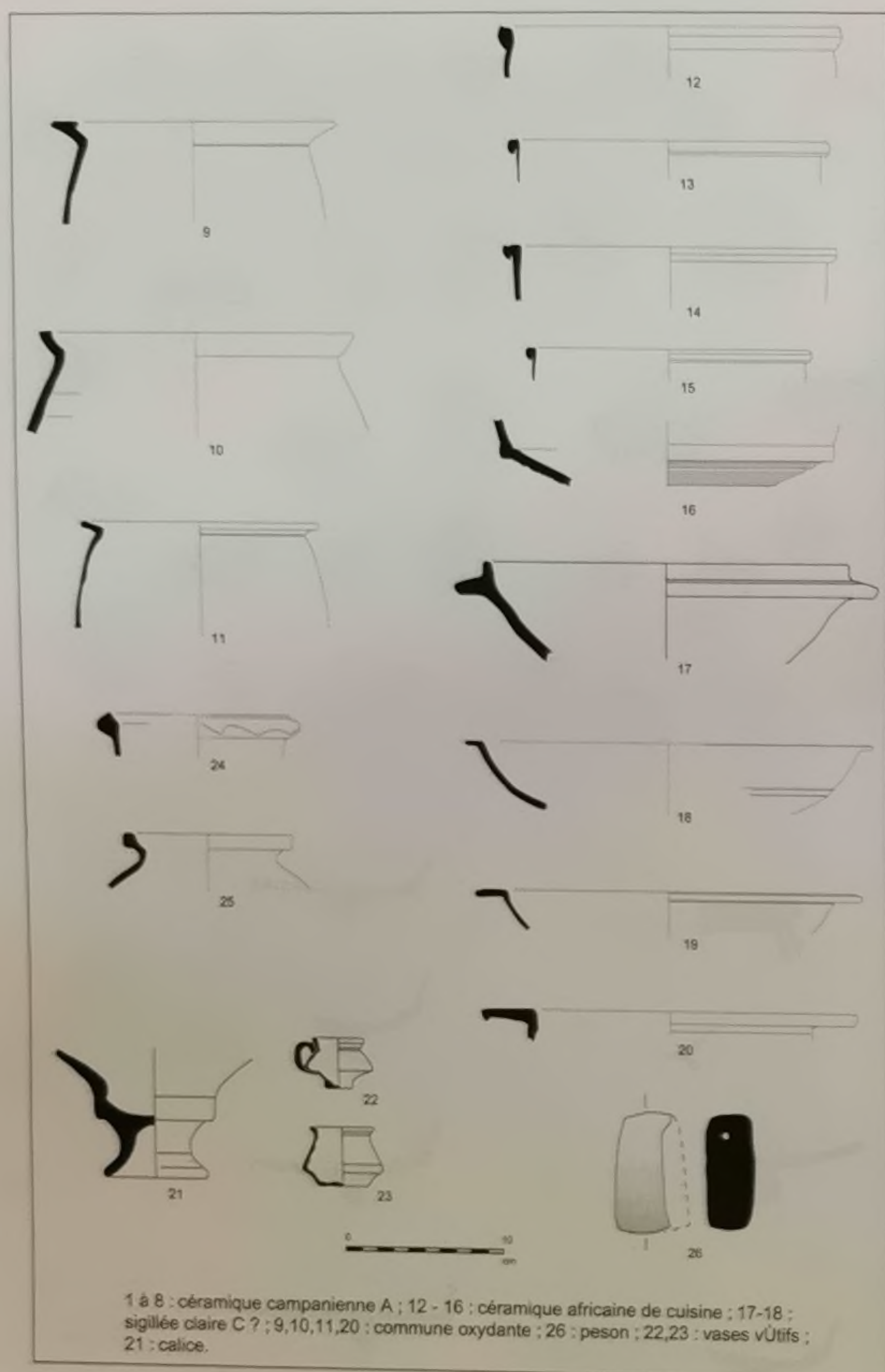


Fig. 48° - Mandirac, le Castellou : céramique africaine de cuisine et céramique sigillée claire (D.A.O. E. Dellong)

tegulae, tubuli et briquettes, mais aussi celle, si l'on en croit A.N.T.E.A.S., de mortier à base de chaux. Tous ces indices suggèrent donc une fréquentation ininterrompue de ce secteur du Castellou dans l'Antiquité, depuis le début de notre ère jusqu'à l'Antiquité tardive. Reste à estimer le degré de cette fréquentation ; nous manquons bien évidemment ici d'éléments pour y répondre.

Si la vocation du site de *La Nautique* ne laisse aucune ambiguïté possible, celle du Castellou reste à priori difficile à saisir, car restituée de manière quasi exclusive par la prospection archéologique. D'après Y. Solier, à la recherche d'un port susceptible d'avoir succédé à celui de *Port-la-Nautique*, « la fonction du Castellou de Mandirac est plus énigmatique. Dans cet ancien îlot placé en face de l'embouchure de l'Aude du 1er siècle et dans le prolongement de la digue signalée par H. Rouzaud, le rivage de l'étang, est jonché de débris de céramiques sigillées datables de la fin du 1er siècle av. J.-C. et du 1er siècle apr. J.-C. Mais aucun vestige de construction n'étant décelable sur la terre ferme, l'existence d'un avant-port semble très problématique » : Y. Solier *et alii*, 1981.

Sur cette partie de rive orientale de l'étang de Bages-Sigean, il s'agit d'une seule et même couche archéologique composée de graviers (forme de petits galets), de tessons, de coquillages et de sable [21]. Ho-

mogène et bien différenciée, elle se caractérise par une grande diversité du mobilier archéologique daté au plus du tût du 1er siècle av. J.-C. jusqu'au IVe siècle apr. J.-C. (voire plus tard), sans cohésion apparente. Un mobilier comprenant des matériaux de construction la compose. Notons enfin que la couche sur laquelle repose la strate archéologique est une couche alluvionnaire dans laquelle alternent strates d'argiles et sables (graviers du lit de l'Aude ?). Faut-il mettre en relation ce site, comme le pensait déjà H. Rouzaud (1916, p. 171) avec *La Nautique* ? D'un point de vue chronologique, il est tentant de les rapprocher ou du moins d'affirmer que ces deux zones ont connu une fréquentation contemporaine entre 40 av. J.-C. et 70 apr. J.-C. Mais à l'inverse de *La Nautique*, certains vestiges du Castellou attestent, sans aucun doute, une fréquentation plus tardive [22]. On peut même supposer que le site du Castellou a pu représenter un « avant-port », une sorte « d'extension du port de la Nautique » [23].

Les prospections répétées pratiquées sur ce site lagunaire permettent d'attester la présence de déblais ou de déchets d'origine diverse concentrés dans une seule et même couche archéologique (cf. 262 [camp.], 25*-27*). D'où proviennent ces déblais et pour quelles raisons ont-ils été déversés dans ce qui pouvait être un ancien débouché de l'Aude ? Une réponse peut être trouvée dans l'existence d'un habitat qui s'appuierait sur une digue chargée d'orienter un bras de l'Aude (fig. 45°, p. 108) et qui correspond très vraisemblablement à la chaussée de Mandirac.

L'idée de la présence d'une digue dans la plaine de Mandirac n'est pas nouvelle ; elle a déjà été proposée par H. Rouzaud, M. Guy, R. Cairou (cf. 262 [camp.], 25*-27*). En 2001, les vestiges aperçus par H. Rouzaud ont pu être ponctuellement retrouvés ; des sondages à la tarière pratiqués en collaboration avec E.D.F. ont révélé la présence de niveaux de démolition sans doute liés à un aménagement linéaire observé en photo aérienne : Trouvailles inédites. La construction de cette digue, dont l'existence paraît de plus en plus probable, est sans doute contemporaine, sinon de peu postérieure à l'aménagement du site de *La Nautique* au 1er siècle av. J.-C. Peut-être cette zone de l'étang a-t-elle connu une activité intensifiée, suite à l'essoufflement du port de *La Nautique*, lui-même lié à un alluvionnement de l'Aude de plus en plus important. Ce qui expliquerait en grande partie la présence, au Castellou, de céramiques postérieures à la date de l'abandon traditionnellement admise de l'avant-port de *La Nautique*. Les tessons trouvés correspondraient donc à des déchets (de cargaisons ?) mêlés. La conséquence de la construction de la digue, un alluvionnement croissant de la zone de Mandirac, (vers le IIIe siècle apr. J.-C. ?) provoque, sinon accélère la formation d'une presqu'île ou d'une île et, peut-être, l'abandon du site. Faut-il rechercher l'emplacement du port intermédiaire, celui qui a pu être en service entre 70 (date de l'abandon de *La Nautique*) et l'Antiquité tardive, dans les environs de Mandirac ? On aurait ainsi (peut-être) affaire, dans cet ancien delta de l'Aude, à des déchets de cargaisons (produits de casse et vaisselle

de bord) issus du transbordement de marchandises, en relation avec un habitat récemment attesté dans les parages de la chaussée [24]. S'il est à rechercher, le véritable port ou du moins l'un de ses constituants, celui qui a succédé à *La Nautique*, doit se localiser à proximité, dans l'intérieur des terres, dans la zone occupée par les bâtiments du *Grand et du Petit Castellou*. Cette hypothèse séduisante mérite d'être considérée et étayée par des fouilles.

3. Et le port fluvial ?

Tout en développant l'idée d'avant-ports, les successeurs de H. Rouzaud n'ont pas définitivement rejeté l'existence [25] d'un port fluvial. En fait, et il faut bien l'avouer, aucune installation portuaire antique digne de ce nom n'a, pour l'instant, été retrouvée à Narbonne même. Cette cité devait pourtant disposer d'installations capables d'accueillir les marchandises transportées par voie maritime et terrestre, de manière à en assurer leur redistribution [26].

Ces débarcadères étaient-ils situés sur les berges du fleuve ou d'un chenal [27] en partie artificiel ? Les navires qui empruntaient ce passage disposaient-ils d'un tirant d'eau suffisant pour y parvenir ? Ces installations ont-elles succédé à des aménagements préexistants contemporains de l'*oppidum* de *Montlaurès* ? Autant de questions régulièrement posées par les chercheurs mais auxquelles il s'avère aujourd'hui impossible de répondre.

Deux indices archéologiques suggèrent pourtant la présence d'aménagements antiques « atypiques » dont la physionomie n'évoque absolument pas ceux que l'on peut habituellement observer en ville même.

Au nord-est de la ville, en contrebas de la terrasse de Narbonne et en secteur phréatique, le site de *Malard* (n° 262 [camp.] 29*) pourrait représenter une alternative intéressante mais, compte tenu de l'espace fouillé et de la non reconnaissance de structures, il reste difficile d'établir un lien direct avec de possibles installations portuaires. Ce vaste aménagement de sol (peut-être une voie ?), constitué pour partie d'amphores remployées (environ un millier d'exemplaires) et pour l'autre de galets d'origine fluviale rapportés (quartz, granit, plus rarement poudingue) visait à drainer et à rehausser un terrain particulièrement humide. S'agit-il d'un aménagement de la berge d'un cours d'eau ou d'une rive lagunaire ? [28]

La même remarque peut être appliquée au site de *Saint-Loup* (262* [ville], 171*), au sud-est de la ville. C'est en aval du pont de l'Avenir, sous la rive gauche du *canal de la Robine*, qu'a été mis au jour, en deux temps, une construction d'époque romaine, reconnue sur 10 m de long environ. Cet aménagement correspond à un épais blocage de béton de chaux mêlé de matériaux divers remployés (éclats de calcaire, de marbre, enduits peints), parementé de moellons en moyen appareil, avec des assises régulières (épais. totale : 7 m). C'est précisément à sa base qu'a pu être reconnu un gisement d'amphores brisées des types

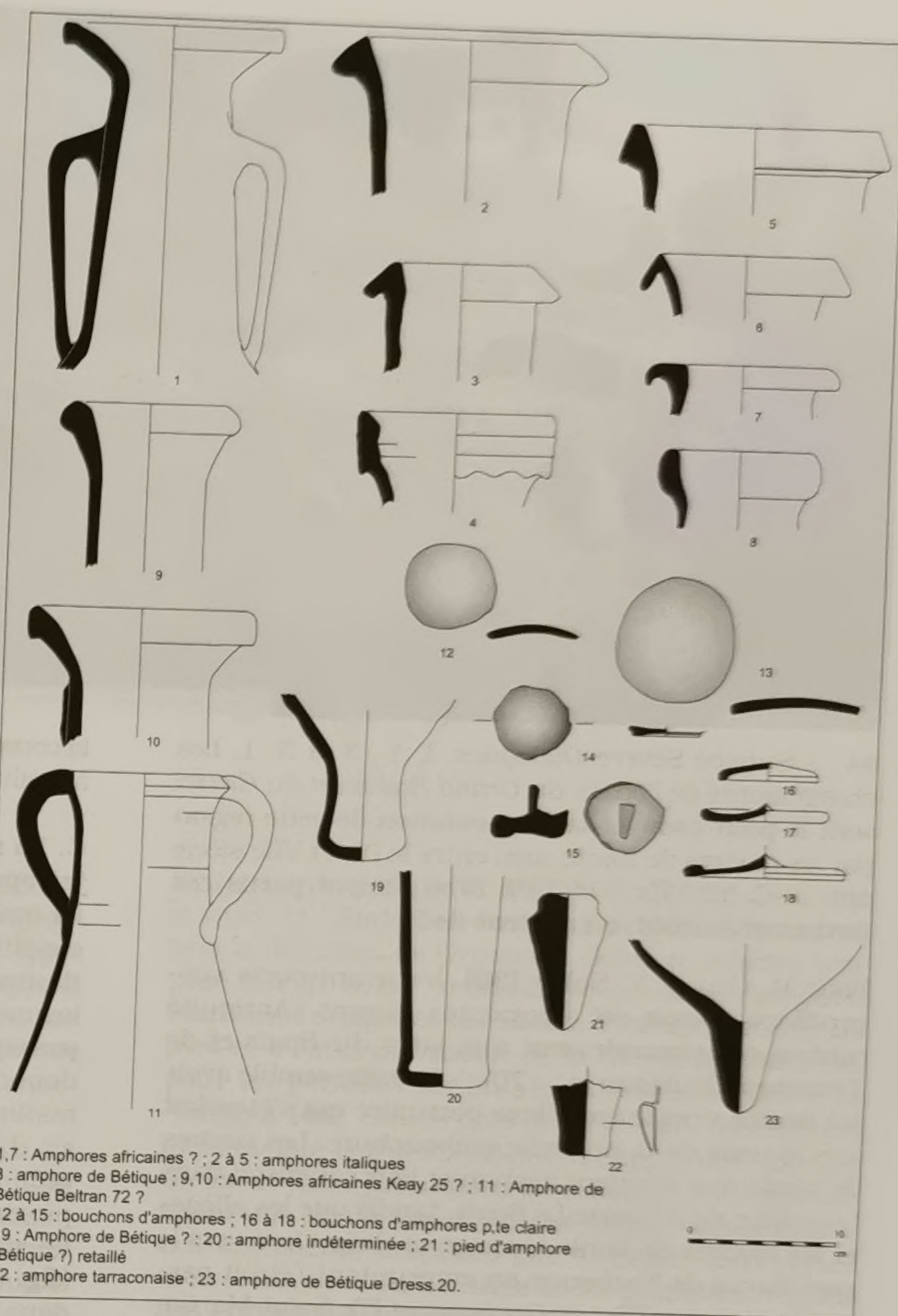


Fig. 49° - Mandirac, le Castellou : amphores (D.A.O. E. Dellong)

Pascual 1, Haltern 70. Cet ouvrage devait recouvrir ce qui pouvait être l'une des berges du fleuve [29] : O. Ginouvez et alii, 1992 (fig. 50°). Peut-on l'associer à un site de débarquement ?

Compte tenu des quelques éléments dont nous disposons, il faut supposer que des allèges assuraient le lien entre la ville et les navires de haute mer, comme cela a existé au XIVe siècle : « des connaissements nous permettent d'assister aux diverses opérations qu'exigeaient l'embarquement des marchandises. On les chargeait à Narbonne sur des barques nommées *capols* qui servaient à la navigation intérieure ; les *capols* les conduisaient jusqu'au grau ; là, transbordement sur des barques capables d'affronter la mer [...] les navires ne pouvaient plus depuis longtemps venir charger directement à Narbonne et l'on sait avec quelle ardeur les marchands narbonnais réclamaient l'établissement d'un grand port à Leucate [...] » : A. Blanc, 1892, p. 99.

B. A la recherche du port de l'Antiquité tardive
Concernant l'activité commerciale de Narbonne, entre le IIIe et le VIe siècle apr. J.-C, il existe un décalage entre la documentation archéologique et les textes littéraires : Ausone, *Ordo Urbium nobilium*, 118-128 ; - Sidoine Apollinaire, *Epistulae et Carmina*, XXIII, vers



Fig. 50° - Saint-Loup, fouilles O. Ginouvez, structures maçonnée endiguant un cours d'eau (l'Aude ?) (cliché J.-M. Falguéra)

44 ; - Sulpice Sévère *Dialogues*, I, 1, 3 et 3, 1. Les chargements de l'épave du *Grand Bassin* et du *Grazel* sont là pour prouver la fréquentation de cette région par les navires de haute mer, entre le IV^e et VII^e siècle apr. J.-C (n° 170, 11*-19*). D'où étaient partis ces navires et surtout, où allaient-ils ?

Pour M. Guy et Y. Solier [30], les avant-ports susceptibles d'avoir été fréquentés durant l'Antiquité tardive correspondraient aux sites du *Bouis* et de *Tintaine* à Gruissan (n° 170) : « le trafic semble avoir été drainé vers le complexe portuaire qui s'étendait aux abords de la nouvelle embouchure. Les navires de haute mer devaient décharger leur cargaison dans le secteur de *Tintaine-Le Bouis*, tandis que les allèges et les navires de faible tonnage se dirigeaient vers le port fluvial de Narbonne en empruntant l'étroit passage qui sépare l'îlot de Gruissan et l'île Saint-Martin. La présence de hauts fonds rocheux est vraisemblablement à l'origine de certains des naufrages : à coup sûr, la navigation dans l'estuaire de Gruissan, exposé au vent dominant, devait être particulièrement délicate lorsque le *Circius*, célèbre par la violence de ses rafales, venait se déchaîner. Dans ce cas, les navires en difficulté pouvaient trouver refuge dans les anses abritées de *Tintaine* ou du *Bouis* » : Y. Solier et alii, 1981, p. 261.

Mais, pour expliquer la concentration d'épaves (n° 170, 11*-19*) dans le secteur de l'étang de *Mateille*, on avance des données géo-environnementales incertaines [31] (fig. 51°), des impressions liées à l'observation du terrain : Y. Solier et alii, 1981, p. 260. D'autant que si les liens entre la ville et *La Nautique* étaient très étroits, concrétisés par un véritable réseau de routes, ils sont plus difficiles à cerner pour Gruissan, secteur n'étant relié à Narbonne que par un itinéraire maritime des plus sinueux. A moins que ces navires aient pu ensuite se diriger vers l'anse des *Galères* [32].

Une fois de plus, seules des investigations plus approfondies permettraient de lever le doute sur cette période encore mal connue. Jusqu'à quelle date continue cette configuration ? Vraisemblablement jusqu'au XIII^e siècle selon Y. Solier, époque à laquelle le fleuve opère son retour dans l'étang de Bages-Sigean [33]. C'est à cette époque que « *La Nautique* renaît sous le nom de *Port des Capelles* » [34] et que s'opère

la construction de canaux destinés, à partir des graus, à faciliter la navigation jusqu'à la cité [35].

C. La navigation dans le bassin narbonnais : sujet opportun ?

La navigation dans le bassin narbonnais est liée aux conditions de l'évolution de la lagune et donc aux restitutions géo-environnementales : le passage entre la lagune et la mer a dû toujours se faire par trois graus, passages naturels creusés dans le cordon littoral dont on a supposé, sans véritable argument, la formation vers la fin du II^e siècle av. J.-C. - I^{er} siècle av. J.-C. : le *grau de la Vieille Nouvelle*, de la *Nouvelle* ainsi que le *grau du Grazel* (« petit » grau) à proximité desquels ont pu être repérés des restes de navires ou de cargaisons d'époque romaine (fig. 35°, p. 101). Plus que jamais, cette navigation dans la lagune, pourtant nécessaire à l'approvisionnement de Narbonne, est restée tributaire des caprices du fleuve *Aude* et plus particulièrement des fluctuations de son débouché et de l'importance de son alluvionnement. Si l'on ajoute à cela le caractère mouvant des graus, on comprend mieux les difficultés auxquelles ont dû faire face les navires se présentant à l'entrée du golfe narbonnais [36]. Selon un schéma traditionnellement évoqué par les chercheurs, sans véritable argument, il semble que la navigation se complique avec la mise en place, progressive, du cordon littoral actuel probablement à partir du II^e siècle av. J.-C. (?) au moment où la colonie de Narbonne est fondée. Selon l'hypothèse d'Y. Solier, la navigation a connu deux phases : entre le I^{er} siècle av. J.-C et le I^{er} siècle apr. J.-C., c'est-à-dire au moment où *La Nautique* est en pleine activité, le passage se fait, de préférence, à partir du grau de la *Vieille Nouvelle* [37], l'*Aude* se jetant à proximité de *La Nautique* ou du moins dans son prolongement, mais dans tous les cas, dans l'étang de Bages-Sigean. A partir du III^e siècle apr. J.-C., son débouché ne se serait plus fait dans l'étang de Bages-Sigean mais dans celui de l'*Ayrolle* [38]. Ainsi, outre l'abandon de *La Nautique*, pourrait s'expliquer, selon Y. Solier, la rareté du matériel du I^{er} siècle av. J.-C. observé à *Mateille* : Y. Solier et alii, 1981.

Si l'archéologie atteste la fréquentation des côtes par

Fig. 51° - Les épaves de Matelle, situation des épaves (D.A.O. E. Dellong, d'après dessin Y. Solier)

les navires de haute mer [39], plusieurs bas-reliefs et inscriptions permettraient de distinguer deux grands types de navires : l'actuaire et la *corbita* (M. Gayraud, 1981) [40].

En fait, cette distinction ne repose sur aucune donnée archéologique. Les fouilles de ces dernières années en Méditerranée n'ont permis d'attester la présence que d'un seul type de navire. Il semble en tout cas envisageable de distinguer, au-delà des techniques de construction mises en œuvre [41], deux modèles d'embarcations dont la différence essentielle devait reposer sur la forme de la quille : prononcée pour les navires de haute mer et peu accusée pour les navires fréquentant la lagune. Quoi qu'il en soit, la coexistence de ces deux types d'embarcations et donc de deux navigations suppose inévitablement la pratique de transbordements, soit bord à bord, soit par l'intermédiaire de quais. C'est de ces opérations de transbordement que provient l'abondant matériel mis au jour à *La Nautique* [42].

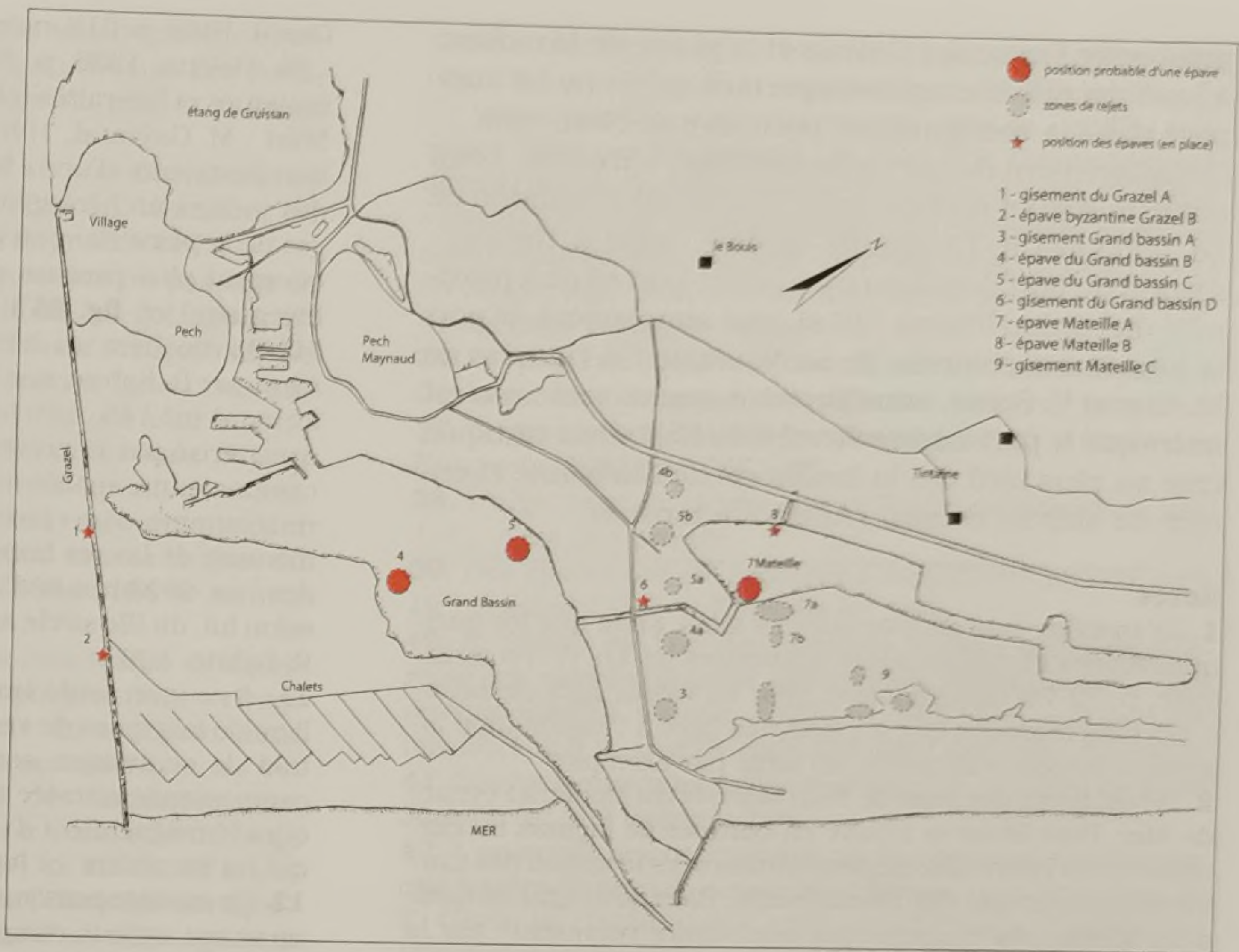
Les navires de haute mer parvenaient jusqu'à *La Nautique* au Ier siècle av. J.-C. : il s'agit là d'un fait acquis par la découverte de « l'ancre Bouscaras » (fig. 52°) : A. Bouscaras, 1994. Pouvaient-ils gagner le port fluvial (s'il a existé) ? La situation évolue-t-elle avec l'abandon de *La Nautique* ?

A-t-il existé des ouvrages construits dès l'époque romaine visant à maintenir cette navigation ? Comme nous l'avons vu, certains d'entre eux ont été pressentis [43], mais d'autres canaux ont été proposés, bien souvent à tort, comme des aménagements antiques...

Conclusion

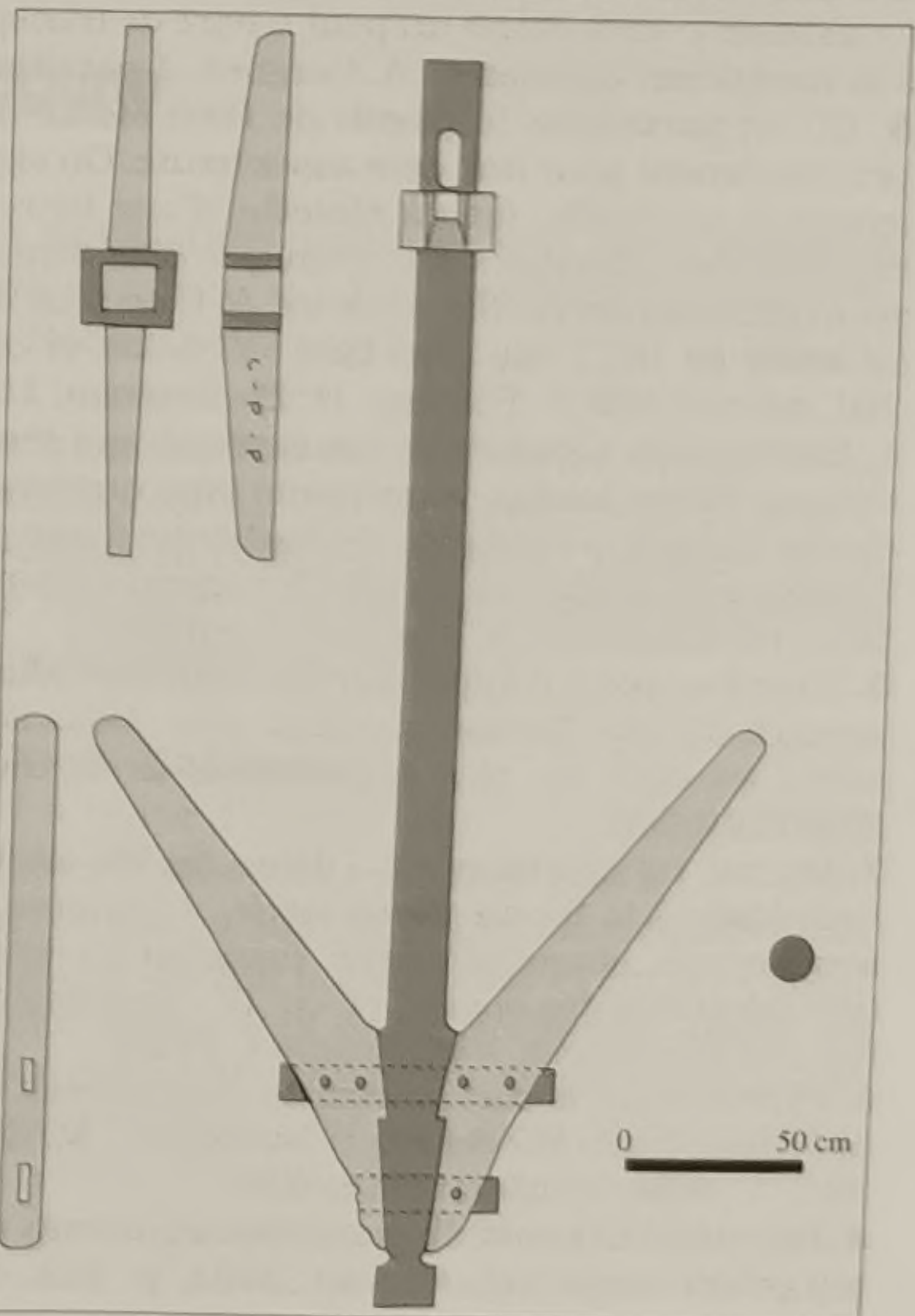
En dépit des progrès incontestables réalisés depuis ces vingt-cinq dernières années, l'image du complexe portuaire de la cité de Narbonne reste des plus lacunaires. Le seul véritable avant-port antique connu et avéré reste *La Nautique*. Il faudrait donc voir dans certains établissements littoraux des aménagements « portuaires » liés à des zones d'habitats plus ou moins denses : appontements ou débarcadères de *villae*, de cabanes de pêcheurs, et autres bâtiments agricoles, attestés par l'archéologie [44].

L'aménagement de *La Nautique* a pu s'opérer dès le IIe siècle av. J.-C., période de fondation de la nouvelle colonie [45]. La fréquentation optimale du site s'observe (de manière très nette) entre -40 et 70, date à laquelle il est abandonné « au profit d'un port non encore localisé ». Faut-il supposer que dès 70, l'alluvionnement de l'*Aude*, qui se jette alors à proximité, est si important qu'il perturbe la navigation et oblige la canalisation ou du moins la rectification d'un de ses bras ? Ce qui pourrait correspondre aujourd'hui à la chaussée de *Mandirac* ?



Ce ne serait qu'à partir du IIIe siècle apr. J.-C. que le bras de l'*Aude* des environs de *Mandirac* aurait pris la direction de *Gruissan*. Selon le schéma proposé par Y. Solier et M. Guy, dès lors, des ports maritimes supposés (*Le Bouis*, *Tintaine*), ancrés au pied et à l'abri du massif de la Clape, auraient pu, pour les périodes les plus tardives, succéder à *La Nautique* [46]. Situés près de *Gruissan*, ils auraient ainsi facilité le transbordement depuis des bateaux de haute mer, jusque sur des allèges qui empruntaient une étroite passe pour se diriger vers le fleuve. Les arguments proposés par Y. Solier sont certes intéressants, mais les sites archéologiques n'ayant pas encore fait l'objet de fouilles, il s'avère difficile d'infirmer ou de confirmer cette hypothèse. Il est aujourd'hui certain que la partie nord de l'étang de Bages-Sigean, immédiatement au sud de la ville, com-

Fig. 52° - L'ancre « Bouscaras » en chêne et en plomb haut. 3,65 m ; poids : 345 kg (D.A.O. E. Dellong, d'après dessin A. Bouscaras)



prise entre l'anse des Galères et la plaine de Mandirac, a joué un rôle bien plus important qu'on ne l'a supposé dans la configuration portuaire de Narbonne. L'emplacement du port intermédiaire, s'il existe, celui qui a pu être en service entre 70 (date de l'abandon de *La Nautique*) et l'Antiquité tardive, reste à trouver : s'agit-il du port fluvial ou d'un avant-port situé à proximité du cordon littoral ? Et si, tout simplement, le port se situait aux environs de *La Nautique* ? A l'inverse de M. Guy et Y. Solier, nous pensons que ce secteur n'est autre que le port tant recherché de Narbonne antique, créé au plus tard dès la fondation de Narbonne et encore en activité durant l'Antiquité tardive.

Notes

1. Le mobilier mis au jour sur ces sites, ainsi que les quelques études ichtyofauniques pratiquées (cf. ch. IV, Protohistoire, p. 72-78) dénotent une mise en valeur agricole beaucoup plus marquée que les activités liées à l'exploitation lagunaire (absence de pêche au large par exemple).
2. Tel est le cas des sites de *Pech Maho* et du *Moulin* à Peyriac-de-Mer. *Pech Maho* se trouve en bordure de lagune, au carrefour de la Berre (axe de pénétration vers le massif des Corbières) et de la voie dite Hérakléenne. Bien qu'éloigné de quelques kilomètres du principal axe routier représenté par la voie Hérakléenne / Domitienne, l'*oppidum* de Peyriac surplombe encore aujourd'hui les rives lagunaires.
3. « Le port, simple mouillage dépourvu de quais, était visité par des embarcations de faible tirant d'eau adaptées au cabotage et à la navigation fluviale » : Y. Solier et *alii*, 1981, p. 254. On supposera donc, comme l'a déjà souligné Y. Solier, que l'échange de marchandises devait se faire « au pied » de l'*oppidum* : sur les berges de la Berre à Sigean, de l'Aude à Salles ou sur la plage à Peyriac-de-Mer ?
4. On citera en particulier : la mise au jour du gisement du *Grand Bassin A*, daté du milieu du III^e siècle av. J.-C. Bien que persiste un doute sur sa nature (dépotoir ? cargaison d'épave ?), les mobiliers qui le caractérisent (présence de coupes d'imitation pseudo-campanienne, notamment de l'officine de Nikias), montrent que les navigateurs pouvaient emprunter la passe de Gruissan pour rejoindre de supposées installations portuaires. Mais lesquelles ? : Y. Solier et *alii*, 1981, p. 253. (cf. n° 170, 11*-19*). Beaucoup plus ancienne mais aussi intéressante, la lettre sur plomb de *Pech Maho* datée du VI^e siècle av. J.-C., qui, outre son témoignage commercial, révèle l'existence d'un type d'embarcation original : l'« akation », sans doute un petit navire de transport adapté à la navigation lagunaire : A. Corgues, à paraître.
5. Cf. en particulier le plomb de *Pech Maho*, déjà évoqué précédemment pour une date assez haute. On signalera également la trouvaille, faite à *Mateille*, d'une lettre sur plomb en caractères ibériques qui, bien que difficilement datable, pourrait remonter au III^e siècle av. J.-C. au plus tôt, voire au II^e siècle av. J.-C. au plus tard : Y. Solier et *alii*, 1981, p. 254, note n° 319 ; - Y. Solier, H. Barbotteau, 1988, fig. 07-8. Inscriptions à caractère commercial, qui témoignent de réseaux ibères locaux, sans doute bien organisés, qui perdurent jusqu'à la fondation de Narbonne à une période où à Tarragone et Ampurias, ce sont les agents commerciaux italiens qui dominent : A. Corgues, à paraître.
6. C'est à ce point d'appui que fait peut-être allusion Polybe lorsqu'il dit que *Narbon* comptait avec *Massalia* et *Corbilo* parmi les villes les plus importantes de la Gaule (Polybe, XXXIV, 10-6-7).
7. Peyriac est abandonné au début du III^e siècle av. J.-C. ; *Pech Maho* à la fin du même siècle. A l'inverse, *Montlaurès* sera occupé, sinon fréquenté, jusqu'au I^{er} siècle av. J.-C. (sur l'abandon des *oppida*, cf. ch. IV - Protohistoire et la notice sur *Montlaurès*, *Narb.* [camp.], 1*-2*).
8. Pour M. Guy, le port préromain se trouverait dans le delta de l'Aude, entre *Montlaurès* et Narbonne : M. Guy, 1973, p. 38 ; - Y. Solier et *alii*, 1981, p. 254.
9. Rejet objectif par M. Gayraud des arguments proposés par ses prédécesseurs (A. Grenier, 1934, p. 483, 687 ; - P.-M.

Duval, 1949, p. 218, note n° 39 ; - H. Rouzaud, 1906-1907 ; - Ph. Hélène, 1936, p. 137, 159-160) : notamment numismatiques et littéraires tel le « faux » témoignage d'Hécatee de Milet : M. Gayraud, 1981, p. 77. Il accepte pourtant volontiers l'existence d'une « bourgade indigène », s'appuyant sur des indices archéologiques aujourd'hui erronés : les vestiges de la *place Bara* ou de la *rue de Nancy* sont chronologiquement plus proches de la fondation (cf. notices du Pré-inventaire) (cf. fig. 35°).

10. On évoquera un dernier site, mal connu, évoqué rapidement par R. Sabrié, sur le lido, dans la commune de Fleury, au nord (n° 145, 18* 14512), au lieu-dit *la Grande-Cosse*, caractérisé par la présence de *dolia*, amphores, céramique campanienne, sigillée italique et sigillée sud-gauloise, poterie commune, d'un « instrument chirurgical en bronze », d'une monnaie de Locres frappée entre 265 et 207 av. J.-C., d'un demi-as de Nîmes et d'une monnaie non identifiée, occupé selon lui, du III^e siècle av. J.-C. au I^{er} siècle apr. J.-C. : M. et R. Sabrié, 1993.

11. A ce jour, seuls trois sondages, d'emprise réduite, ont livré de tels types de vestiges, associés à une faible proportion de céramique accessoire (1 coupelle en céramique campanienne attestée seulement). Ces niveaux archéologiques témoigneraient d'une activité portuaire similaire à celle qui lui succèdera au I^{er} siècle av. J.-C.

12. Un sondage pratiqué en 1993 a permis d'observer en coupe, un niveau argileux, compact et homogène particulièrement épais (80 cm), séparant les niveaux du II^e siècle av. J.-C. des niveaux supérieurs datés de la fin du I^{er} siècle av. J.-C.

13. La présence d'une amphore datée du II^e siècle av. J.-C. dans des niveaux dominés en proportion par de la céramique de la fin du II^e siècle av. J.-C. n'a, a priori, rien de surprenant.

14. Des prospections par piquetage opérées de façon systématique, depuis le rivage jusqu'à 200 m vers le large, ont révélé une importante densité de points durs. Points durs qui témoignent sans aucun doute de rebuts de cargaisons et qui définissent l'emprise du bassin lagunaire occupé par la flotte de commerce. On signalera également la trouvaille capitale de l'ancre « Bouscaras », en position de traction, pièce supplémentaire à verser au dossier (fig. 52°, p. 113).

15. Datation fournie par la couche sur laquelle certains blocs tombés au moment du démantèlement sont venus se poser.

16. Événement qui semble légèrement antérieur au démantèlement.

17. Une prospection par piquetage opérée à l'ouest de la construction a montré des points durs beaucoup moins denses qu'à l'est.

18. L'aménagement circulaire, visible en photo aérienne, pourrait constituer un bassin de réparation (cf. n° 262 [camp.], 24*).

19. Ce secteur a sans aucun doute fait l'objet d'une occupation antique mais les dégâts opérés depuis le XIX^e siècle (zone d'exercice de tir) ne permettent pas de les caractériser.

20. Le chantier de l'île *Saint-Martin* auquel se réfèrent à plusieurs reprises M. Guy ou Y. Solier (M. Guy, 1955) a fait l'objet d'une campagne de fouilles en 1999 (cf. n° 170, 3*-4*).

21. L'ampleur de cette couche s'avère inconnue.

22. Il s'agit, avec l'anse des Galères, du seul site lagunaire, qui plus est proche du port antique, ayant livré en quantité non négligeable du matériel postérieur au I^{er} siècle apr. J.-C. (sur l'anse des Galères : J.-M., F. Falguera, 1994).

23. R. Cairou, 1978, p. 50, S.R.A.

24. Cette hypothèse est partagée par M. Guy : M. Guy et *alii*, 2000, p. 21-23.

25. M. Guy, R. Cairou, M. Gayraud supposent son existence, tout comme P. Verdeil qui reste le seul à le localiser au nord de la ville. Selon Y. Solier, à l'époque romaine : « les débarcadères devaient se répartir sur la rive gauche, peu avant le pont emprunté par la voie Domitienne. Mais ce n'est là que pure conjecture suggérée par la proximité des *horrea* bâtis en bordure de cette voie et de leur fonction commerciale. En fait, il est loin d'être assuré que cet entrepôt ait servi à centraliser les denrées du commerce maritime. A voir les proportions modestes des réduits qui divisent les *horrea*, il est

- plus légitime de les interpréter comme un ensemble de resserres dépendant d'un marché édifié au-dessus. Les docks véritables devaient s'élever en bordure du port » : Y. Solier 1990, p. 34.
- 26.** La supposition de l'existence d'un port fluvial repose sur les observations de Diodore, V, 38, 5 ; - Strabon, IV, 1,6 et 12 ; cf. aussi : J. Rougé, 1966, p. 108-110.
- 27.** Nous n'insisterons pas sur la question du passage de l'Aude à proximité de Narbonne. Pour les géologues (P. Ambert, 1995 ; - P. Verdeil, 1967), l'Aude n'aurait jamais pu creuser un chenal capable de pénétrer la terrasse sur laquelle s'est édifiée la ville, portion qui correspond aujourd'hui à la partie de canal s'écoulant sous le pont des Marchands ou pont Vieux. Ce même pont Vieux est, dans ses bases, considéré comme un ouvrage antique dont la longueur paraît être en contradiction avec la largeur du lit de la Robine actuelle : V. Perret 1968a ; 1969b ; cf. *supra*, p. 99.
- 28.** « On doit donc se garder d'une conclusion catégorique, que seule la découverte d'entrepôt jouxtant le rivage antique autoriserait. Mais il importe de souligner deux faits : l'abondance du lot, hors de proportion avec les besoins d'une simple *villa*, le emploi des amphores dans une large voie du Ier siècle orientée vers une cuvette longtemps marécageuse » : Y. Solier, 1990, p. 80. Au XVIe siècle, un étang salin était encore attesté dans les parages.
- 29.** Selon J.-M. Falguera, l'hypothèse d'un aménagement des berges à proximité de la Robine peut être sérieusement retenue.
- 30.** En 2000, M. Guy ne semble pas avoir changé d'avis en ce qui concerne le Bouis et Tintaine. Si les vestiges archéologiques y sont conséquents, ils ne témoignent pas obligatoirement d'installations portuaires en relation avec le grand commerce (cf. n° 170) : M. Guy *et alii*, 2000, p. 20-21.
- 31.** Cf. ch. I, p. 44-51.
- 32.** L'anse des Galères a fourni, certes en quantité limitée, des amphores du Bas-Empire de type Late Roman IA. Ce matériel provient de 3 sondages aux dimensions réduites pratiqués dans cette zone de l'étang qu'il reste à explorer plus amplement (A.N.T.E.A.S., 1992 ; cf. 262 [camp.] 24*).
- 33.** L'inondation de 1316-1320 est bien connue.
- 34.** Voire plus tôt, peut-être vers le VIe siècle apr. J.-C. (cf. note ci-dessus).
- 35.** La Robine d'Aude dont on pense qu'elle aurait été aménagée en certains endroits de l'ancien lit du fleuve, canal de

- l'Aude et de Sainte-Lucie*. Ce dernier construit au XVIe siècle relie l'étang de l'Ayrolle et celui de Sigean. Indiquant d'après les textes que la construction s'articule à de « vieilles murailles faites par les Anciens » M. Guy et R. Cairou le considèrent comme d'origine romaine. Comme le souligne Y. Solier, « aucun indice ne laisse présumer que ces vieilles murailles sont romaines, elles peuvent avoir été construites au cours du Moyen Age, peut-être au XIVe siècle après le retour de l'Aude dans l'étang de Bages ». Cf. *infra*.
- 36.** On pourrait aussi voir, dans la concentration d'épaves à Gruissan, un témoignage de la difficulté d'accès de cette zone.
- 37.** Ce grau a été fréquenté par des navires : cf. la fouille des Estagnols (26621) n° 266, 10*.
- 38.** L'argument du déplacement fluvial au IIIe siècle apr. J.-C., n'est pas prouvé.
- 39.** Des épaves ont été repérées à Mateille (cf. n° 170, 11*-19*) et aussi à Port-la-Nouvelle (n° 266).
- 40.** R. Cairou est l'un des premiers à s'être vraiment intéressé aux navires romains susceptibles de fréquenter le port de Narbonne (R. Cairou, 1973b, p. 142-154) : sur les bas-reliefs, cf. *R.B.R.*, n° 678, 683, 685, 686, 687, 690, 771, 807.
- 41.** Sur les techniques de construction, cf. la notice de M.-P. Jézégou (n° 262 [camp.], 24*).
- 42.** L'existence des utriculaires narbonnais est attestée par une tessère de bronze, conservée à Nîmes, portant le nom de T. Grati(us) Titian(us) à côté des initiales *C(ollegium) U(triclariorum) N(arbonensium)*. Cette pièce devait faire partie de l'ancienne collection Garrigues (devenue plus tard Fabre puis Séguier, du nom du dernier héritier) : *B.A.C.T.H.*, 1912, p. 105-109, fig. 4 ; - *I.L.G.N.*, n° 571 ; - A. Grenier, 199, p. 32. Le doute n'est donc pas permis quant à la provenance de cette tessère. Il reste toutefois surprenant que les utriculaires ne soient attestés que par une seule mention.
- 43.** Cf. la digue de Mandirac *supra*.
- 44.** Tels le débarcadère potentiel du *Castellas* à Bages (cf. n° 024, 1*) ou celui du *Plan de l'Île* à Peyriac-de-Mer (cf. n° 285, 5*-6*).
- 45.** Les indices chronologiques ont été retrouvés en milieu aquatique ; mais les investigations entreprises en milieu terrestre n'ont pas encore révélé de vestiges antérieurs au Ier siècle av. J.-C. Il est vrai aussi que la zone la plus intéressante du site est aujourd'hui urbanisée.
- 46.** *La Nautique* a livré (dans des proportions il est vrai certes peu significatives), au niveau de l'anse des Galères, des fragments d'amphores tardives de type Late Roman IA.

Annexe : les canaux de la lagune

Le canal est-ouest de Mandirac

Situé à hauteur de Tournebelle, ce canal a été considéré par H. Rouzaud comme antique. Il aurait été creusé entre l'extrémité canalisée de l'embouchure de la Robine et le Roc-de-Conilhac, selon lui, véritable port romain de Narbonne : « Il était au pied du Pech de Roc-de-Conilhac et vers la face de l'île Saint Martin presque au débouché du Grau du Grazel, dans l'ensemble encore dénommé étang de Gruissan. Il a duré de la fin du Ier siècle de notre ère jusqu'à la grande inondation de 1316, c'est à dire 1200 ans environ » : H. Rouzaud, 1914b, p. 167. Il aurait ainsi permis aux navires, au Ier siècle de notre ère, de passer de l'étang de Bages dans celui de Campagnol : H. Rouzaud, 1916, p. 171. L'importance de ce « carrefour » du Roc-de-Conilhac, situé dans l'excroissance que formait dans cette zone marécageuse le delta de l'Aude, ne lui a été suggérée, comme il le souligne d'ailleurs lui-même, que par des impressions de terrain liées à des observations toponymiques. « Ainsi, le mas de Tournebelle garderait encore le sou-

venir de la navigation antique, son nom viendrait de *Torneveles*, le lieu où l'on tournait la voile à la sortie de la Robine pour gagner le port par ce canal », cité par M. Gayraud, 1981, p. 528. Pourtant, les investigations (ponctuelles) de M. Guy (M. Guy, 1955a) et R. Cairou (R. Cairou, 1975), n'ont révélé ni la présence d'un canal, ni celle d'un port à Conilhac. Et M. Gayraud de rajouter : « on ne voit guère l'utilité d'un tel canal à cette époque en ce lieu ».

Canal de Goule Taillade

M. Gayraud a tenté d'établir une mise au point sur ce canal, encore méconnu de nos jours : « ...c'est Pierre de Marca qui l'a signalé le premier. Après avoir décrit le canal de Sainte Lucie, celui-ci écrit : « vient alors un vaste étang aux eaux profondes dans les entrailles duquel a été creusé un canal conduisant à la mer, large d'environ cent pas, long de deux mille, profond de trente deux pieds, contenu entre deux rangées de pierres quadrangulaires cachées sous les eaux et pavé. C'est là que l'Aude, dont les eaux

se mêlent dans ce lit à celles de l'étang, capable de porter des barques et des trirèmes, va se jeter à la mer » (*Marca Hispanica*, 1688, col. 31). De nombreux auteurs en ont affirmé l'antiquité. D'Anville, au XVIIIe siècle, affirmait que « dans la partie de cet étang que [le fleuve] traverse, les Romains lui ont creusé un canal revêtu et paré de grandes pierres jusqu'à l'issue du lac dans la mer qui était bordée de deux fortes levées pour obtenir cette couverture que l'on nomme le *Grau de la Nouvelle* » : D'Anville, 1760, p. 726. Au XIXe siècle, H. Reboul, E. Barry, C. Port ont adopté ces conclusions, et ce dernier a même avancé, pour une raison qui nous échappe, le règne d'Antonin le Pieux pour sa construction : H. Reboul, 1837 ; - C. Port, 1854, p. 6. Le plus fertile en imagination fut Lenthéric qui l'a décrit comme un canal de 30 à 40 m de large, profond de 3 m, avec des ramifications secondaires permettant d'accoster à divers points du rivage, et deux balises sous forme de grandes bornes de 4 m de haut et de 2 m de diamètre : Ch. Lenthéric, 1876, p. 216-220. « Aucun auteur ancien n'a parlé de grau aménagé : Pomponius Mela dit simplement que l'entrée du *Rubresus* est étroite (Mela, II, 5,81). H. Cons qui l'a cherché n'a pu observer qu'un chenal naturel à l'ouest, matérialisé par un haut fond herbeux, et à l'est, par l'extrémité rocheuse, ressemblant à un mur, du petit îlot de *la Nadière* (H. Cons, 1882). Plus récemment R. Cairou a recherché en vain ce fameux canal (1973) » : M. Gayraud 1981, p. 528. Il semble aujourd'hui que ce canal ait été complètement négligé par la recherche.

Canal de l'île de l'Aute

Observé par M. Guy sur photographie aérienne (M. Guy, 1951 ; 1955a), ce canal aurait permis le passage entre l'étang de Bages et celui de Sigean, en évitant de contourner l'île de l'Aute par l'ouest. Aujourd'hui pourtant, la datation de cet ouvrage reste à établir. Un texte de 1252 signale « la jouissance en commune des habitants du Lac et des pêcheurs de Narbonne de l'entier étang de cette ville ». Ils jouissaient en exclusivité de la partie désignée sous le nom de « canal de Laute » : Archives de Narbonne, série AA, note B Le Lac, p. 382. cf. Pech de La Clause, 1965, p. 17. S'agit-il du canal de l'île de l'Aute ou du canal des Romains ?

Canal des Romains

Ce canal d'axe est-ouest, encore visible de nos jours, se situe à la terminaison sud de la langue de l'Ardillon et dans l'axe de la *Robine* de Narbonne qui la traverse. En cet endroit, la *Robine* décrit une boucle appelée aussi *Carragol* destinée à l'embouquer dans le canal des Romains. Deux hypothèses ont été proposées quant à son utilité et à sa datation.

1 - M. Gayraud y voit une réalisation antique, du IIe siècle apr. J.-C., chargée de mettre en relation l'étang de l'Ayrolle et le grau de la *Vieille-Nouvelle* avec l'étang de Bages-Sigean. Ce canal était qualifié au XVIe siècle de *Robina Antiqua*. Les archives dont nous disposons permettent d'affirmer qu'il sert, au début du XVIe siècle, de débouché pour l'Aude, tandis qu'au début du XVIIe siècle, il est restauré et agrandi dans sa partie occidentale. Au cours de cet agrandissement, ajoute M. Gayraud, on remarqua qu'il était enserré de « vieilles murailles faites par les anciens ». P. de Marca observa, peu après ces travaux de

réfection, que les côtés de cet ouvrage étaient « d'énormes murailles de pierres quadrangulaires qui s'élevaient au-dessus de l'eau et sont aujourd'hui en partie rongées par la vétusté, ce qui atteste assez leur origine romaine » : P. de Marca, 1688, col. 31. Pour M. Guy, l'origine antique de l'ouvrage ne fait aucun doute : M. Guy, 1955a.

2 - A l'inverse, P. Verdeil signale qu'en 1345, les experts déclarent que l'Aude tombe dans l'étang de Bages-Sigean et qu'auparavant elle débouchait dans l'étang de Gruissan. Logiquement, « il aurait donc été inutile à l'époque romaine de creuser un canal pour passer dans l'étang de Sigean afin de pouvoir remonter ensuite jusqu'à Narbonne » : M. Gayraud, 1981, p. 529. Cette affirmation suppose donc que la fonction de ce canal est celle d'un passage entre l'étang de l'Ayrolle (*grau de la vieille Nouvelle*) et celui de Bages-Sigean.

Pour légitimer l'antiquité de cette construction, M. Gayraud signale que d'après les archives, la construction de l'ouvrage est surtout une restauration et un agrandissement ; d'autre part, les pierres proviennent de l'île *Sainte-Lucie* dont les carrières ont fourni de la céramique campanienne : H. Rouzaud, 1914 ; - M. Guy, 1955a ; en fait, la molasse de *Sainte-Lucie* a été exploitée aussi tout au long de l'époque moderne.

Se ralliant aux hypothèses de M. Guy (1955a, p. 224) qui le date du Ier siècle apr. J.-C. et d'H. Rouzaud (1916, p. 170) qui propose le Ier siècle av. J.-C., M. Gayraud suggère le IIe siècle apr. J.-C., avant le IIIe siècle apr. J.-C. (époque à laquelle il pensait que l'Aude a pris le chemin de Gruissan). En fait on ignore la date de ce changement.

En 1988, un sondage subaquatique, réalisé par A.N.T.E.A.S., a permis de constater d'emblée deux techniques architecturales différentes. Les observations stratigraphiques, les données architecturales, et les éléments de datation obtenus incitent à penser que « la communication entre la mer et les étangs ne se faisait pas par le canal, nous excluons donc l'hypothèse d'une voie maritime avec le grau de la *Vieille Nouvelle*. Il est probable que le canal a été construit pour endiguer l'eau de la *Robine* et pour prolonger son embouchure dans l'étang en eau profonde, ceci afin de faciliter l'approche des embarcations et les manœuvres de transbordement. Son orientation indique qu'il est en relation directe avec les installations de l'île de *Sainte Lucie* » : J.-M., F. Falguera, 1995. Ainsi, tout en facilitant le transbordement des marchandises et permettant l'accès à l'étang de Bages-Sigean, l'aménagement de ce canal, daté des XVIe-XVIIe siècles, a pu favoriser, pour un temps du moins, le maintien du débouché de la *Robine* dans cette zone. En réalité, il n'a fait qu'accélérer le comblement du lit, obligeant ainsi l'aménagement, au XVIIIe siècle, de la partie terminale du canal de la *Robine*.

Selon J.-M. Falguera, la construction du canal dit « des Romains » aurait été la conséquence du comblement du *Carragol* lui-même, lié au colmatage du grau de la *Vieille Nouvelle*. Ce phénomène « aurait eu pour conséquence l'exécution de travaux afin de dévier la navigation à l'intérieur de l'étang de Bages-Sigean et trouver un nouveau passage praticable au grau de *Port-la-Nouvelle* » : J.-M., F. Falguera, 1994, p. 131.