

LES PORTS ANTIQUES DE NARBONNE

Introduction

La question des ports antiques de Narbonne a fait l'objet de bien peu de recherches, malgré la réputation d'un des plus grands ports de l'Antiquité.

Des légendes plus ou moins fantaisistes, appuyées sur des traditions locales ou des théories relatives à la variation du littoral, ont donné les travaux de compilation de Lenthéric (1), Jourdanne (2) et d'autres.

Une étude objective, mais malheureusement peu précise, a été faite par Rouzaud (3) et complétée par une carte dans le Manuel de Déchelette par A. Grenier (4). Rouzaud a mis en évidence la plupart des sites qui constituent l'ensemble portuaire de Narbonne. Il a découvert (5) le fait primordial qui est l'inexistence du port maritime urbain et la division du port en avants-ports (St-Lucie) et port fluvial urbain, complétés par des ports suburbains sur les étangs (Capelle). La mise au point de Rouzaud est cependant obscure quant à la topographie, et sa chronologie des sites portuaires est souvent basée sur peu de choses (indices toponymiques...). C'est cependant un excellent point de départ pour une étude des ports car les faits fondamentaux y sont bien définis et les hypothèses antérieures fantaisistes définitivement écartées.

Le but de ce travail est non de faire une étude complète des ports, ce qui est impossible dans l'état actuel des fouilles, mais de refaire un point de départ plus conforme aux besoins d'un tel travail au point de vue topographique surtout.

(1) CII. LENTHÉRIC, *Les villes mortes du golfe du Lion*, Paris, 1879.

(2) G. JOURDANNE, *Les variations du littoral narbonnais examinées au point de vue de la concordance des données géologiques avec les descriptions des géographes de l'antiquité*, dans *Bulletin de la Société d'Études Scientifiques de l'Aude*, III, 1892.

(3) ROUZAUD, *Note sur les ports antiques de Narbonne*, dans *Bulletin de la Commission Archéologique de Narbonne*, T. XIII, 1914 et T. XIV, 1916. (Je désigne l'ouvrage par *Les ports* dans les notes; pour distinguer les deux parties: « I page 180 » désigne la page 180 du Tome XIII; « II page 160 » désigne la page 160 du Tome XIV).

(4) GRENIER, *Manuel...* de Déchelette, T. VI n. 2, pp. 483 et suivantes.

(5) LENTHÉRIC avait déjà senti la chose, mais son exposé n'est pas très explicite.

on a trouvé un fond d'amphore marseillais en champignon. Peut-être des recherches plus complètes montreraient-elles des débris d'habitats, mais l'essentiel du site est bien la plage de débarquement en relation avec la voie et un petit oppidum en arrière.

L'île de l'Auto

Située au centre de l'étang de Sigean, en face du promontoire de Port Mahou, l'île renferme de nombreux vestiges, mais surtout une station préromaine située dans la crique Ouest de l'île. Cette crique est bien abritée des deux vents dominants par les reliefs de l'île. La plage est jonchée de débris d'amphores et, sur le talus qui la domine, des vestiges d'habitat ont été sondés. La fouille a révélé deux niveaux distincts d'habitat. Le plus ancien est daté des III^e-II^e siècles a. C., par de la céramique campanienne (Type A), de la céramique « Ibérique » décorée et grise de la côte catalane, et des amphores italiques. Le niveau supérieur a du Campanien plus évolué, les habituelles céramiques « Ibérique » et grise, des amphores italiques. On peut le dater du plein 2^{ème} siècle a. C., aux environs de la conquête. Deux faits dominants dans cet habitat :

1) une quantité d'amphores très grande, hors de proportion avec les besoins d'un simple habitat;

2) une construction très primitive, très éloignée, quant au style, des habitations contemporaines d'Ensérune par exemple, et qui contraste avec la grande quantité de matériel importé.

Faits qui, avec la situation privilégiée du site, donnent plus de poids à l'hypothèse d'un débarcadère commercial en ces lieux.

La Nautique (Capelles)

A 4 km au sud de Narbonne, sur le rivage Nord de l'étang de Bages, se trouvent les vestiges de Capelles. Ce site, connu depuis longtemps et cité par Rouzard dans son étude des ports, d'un accès facile, n'a cependant jamais été étudié sinon par quelques fouilles sporadiques.

Le port de Capelles est constitué par une plage limitée par une petite falaise qui supporte le plateau où se trouvait l'agglomération romaine (fig. 2).

La plage est tout ce que l'on peut considérer comme lieu de débarquement. On ne connaît pas de quais, mais il a pu en exister qui

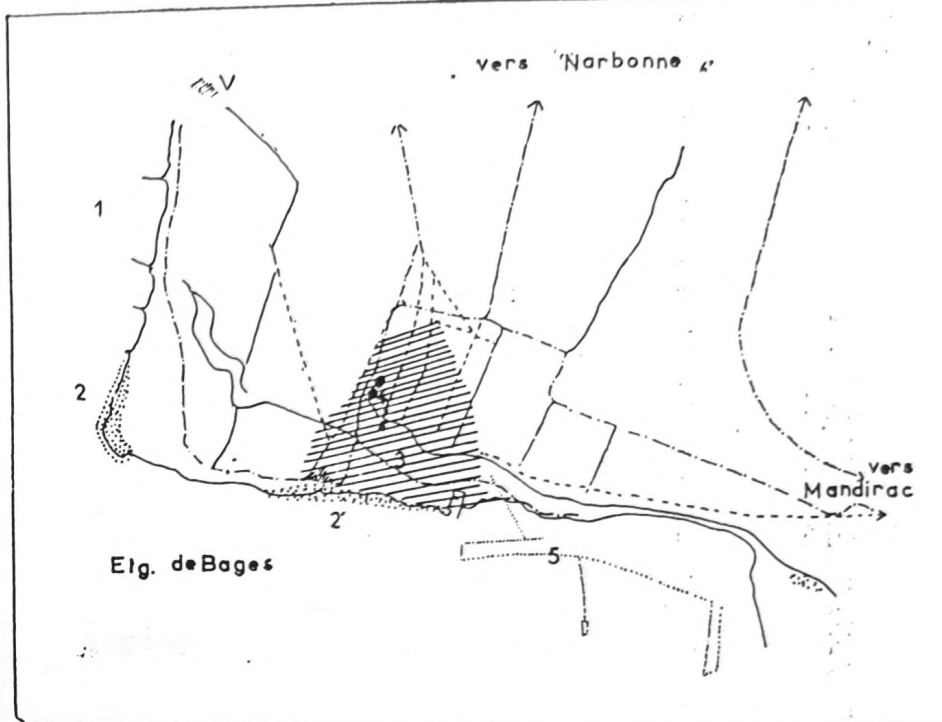


Fig. 2 - LA NAUTIQUE - 1: Quais de terre utilisés au moyen âge. — 2-2': Plage couverte de poteries romaines et d'amphores. — 3: En grisé, l'agglomération romaine. — 4: Les taches noires marquent l'emplacement des dépôts de poterie de la Graufesenque. — 5: Traces visibles sur la photo aérienne de quais noyés sous l'étang. — E: Ruines d'un égout, dans le prolongement des traces d'une voie sur la photo. En pointillés: traces de voies anciennes sur la photo. Points-tirets: routes actuelles. — V: Ruines d'une ville romaine d'époque tardive (III-IV s.).

sont enfouis dans la vase de l'étang ou détruits, car il y a un grand nombre de blocs équarris en pierre de St-Lucie réutilisés dans les constructions modernes. On a trouvé des amphores italiques du I^{er} siècle draguant le petit port de la Société Nautique (1).

On connaît à l'Est et à l'Ouest de la partie centrale du site de bandes de plage jonchées aussi de débris céramiques. Ce sont sans doute

(1) Peu après que j'ai eu écrit ces lignes, Mr. Lafourcade prospectant peu plongés sous marine pour rechercher des navires, a aperçu des restes de mâts sous les eaux de l'étang. Ceci ayant attiré mon attention, j'ai repris l'étude sur les photos aériennes et effectivement on y voit des lignes blanches correspondant sans doute à ces quais, que j'ai ajoutés en pointillés sur mon plan. J'ai voulu citer cela en note et non modifier mon texte pour montrer comment se font les découvertes dans un ensemble aussi vaste, où un grand nombre d'observations et beaucoup de temps permettent seuls d'aiguiller peu à peu l'esprit vers une vérité plus précise.

des extensions du port à une époque de trafic particulièrement important. Les tessons de Graufesenque y sont nombreux et appartiennent tous à la « période de transition » de cet atelier.

En arrière de la plage centrale il y a les ruines de toute une agglomération. Des ruines d'habitations et des égouts ont été fouillés autrefois par Molins, puis par la Commission Archéologique de Narbonne. Mais les résultats sont inédits (1). On voit encore pas mal de vestiges dans l'herme et le bois de pins qui couvrent cette zone.

Plus en arrière le plateau, planté de vignes, est jonché de vestiges sur une grande étendue. Le point le plus intéressant est un dépôt d'ordures qui a l'exceptionnel intérêt d'être constitué presque uniquement de vaisselle de la Graufesenque. On y a déjà fait plusieurs sondages autrefois. Mais rien de précis n'a été publié. On sait seulement, d'après Rouzaud et Molins, qu'il y a là un tas de débris de la casse en cours de transfert de Millau à Narbonne, de céramiques destinées à l'exportation. Les récoltes les plus récentes (1925) ont été faites à la suite d'un défoncement par Mr Poncin, et sa collection montre un maximum pour la période dite de « splendeur » de cet atelier. Il y a aussi des types primitifs en petit nombre, quelques arétins très rares qui ne viennent peut-être pas de ce dépôt mais d'un autre point de l'habitat et quelques types tardifs. Mais en gros il faut retenir pour ce site les dates de 25-70 après J.-C.

Dans le reste de l'agglomération on trouve assez rarement des tessons plus tardifs de céramiques sigillées claires. L'habitat s'est donc perpétué au cours du 2^{me} siècle après J.-C. Mais il est évident, sur le terrain, que cette phase est moins importante que celle du 1^{er} siècle.

Bref, nous avons là un ensemble se rattachant indubitablement à une activité portuaire au 1^{er} siècle. Une fouille systématique pourra préciser la chronologie et le mode d'utilisation.

St-Lucie (Cauquène) (fig. 3 à 9)

C'est à St-Lucie (Cauquène dans le travail de Rouzaud) (2), que se trouvent les vestiges les plus spectaculaires du port antique. Le canal

(1) Sauf une liste de marques de poteries de la Graufesenque, dont d'ailleurs beaucoup sont mal lues. Voir *Bulletin Archéologique du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1907, XLIX; 1904, CXXV; 1905, CIX-CXIV-CXVI et pp. 16 à 31.

(2) ROUZAUD, *Les ports antiques de Narbonne*, T. II, pp. 170. Je suppose connues les données essentielles du travail de Rouzaud, tout au long de ma note, et je conseille de l'avoir en lisant ces pages.

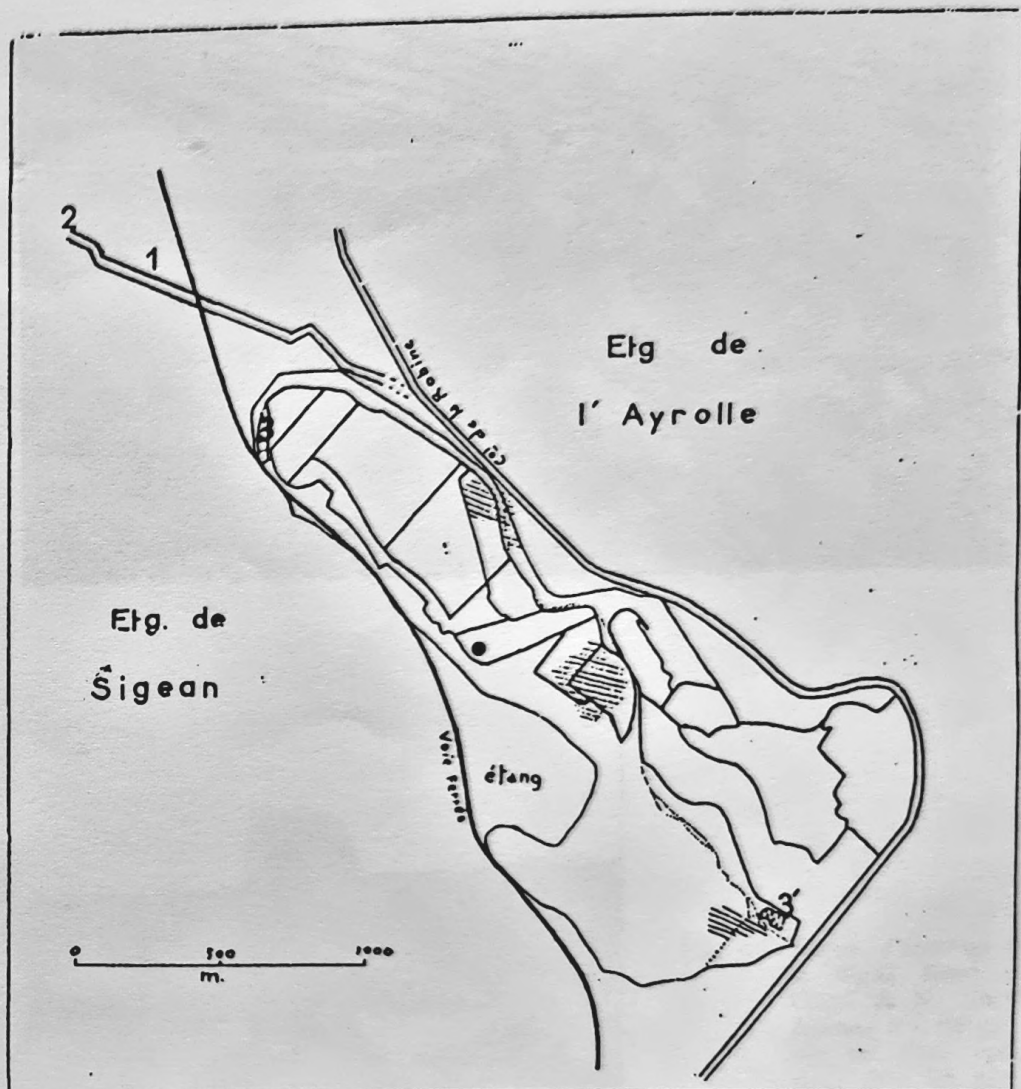


Fig. 3 - ILE ST-LUCIE - 1: Canal romain. — 2: Prolongation récente du canal (1611) (en pointillés). — 3 et 3': Carrières - De la carrière 3 sont extraites les pierres du canal. Le point noir marque l'emplacement d'une petite station préromaine. En grisé: zones d'habitat d'époque romaine.

de St-Lucie est le seul vestige du port vraiment bien conservé et il mérite une description un peu détaillée (fig. 3).

Ce canal, couramment appelé « Canal des Romains » est situé au nord de l'île; la partie Ouest est encore très bien conservée mais, vers l'Est, à partir du point où la voie ferrée le recoupe, les atterrissements, provoqués par l'isolement de la partie d'étang comprise entre la voie et le canal de la Robine, l'ont en grande partie recouvert. On suit bien son tracé sur les photos aériennes jusqu'aux maisons de St-Lucie. Au-

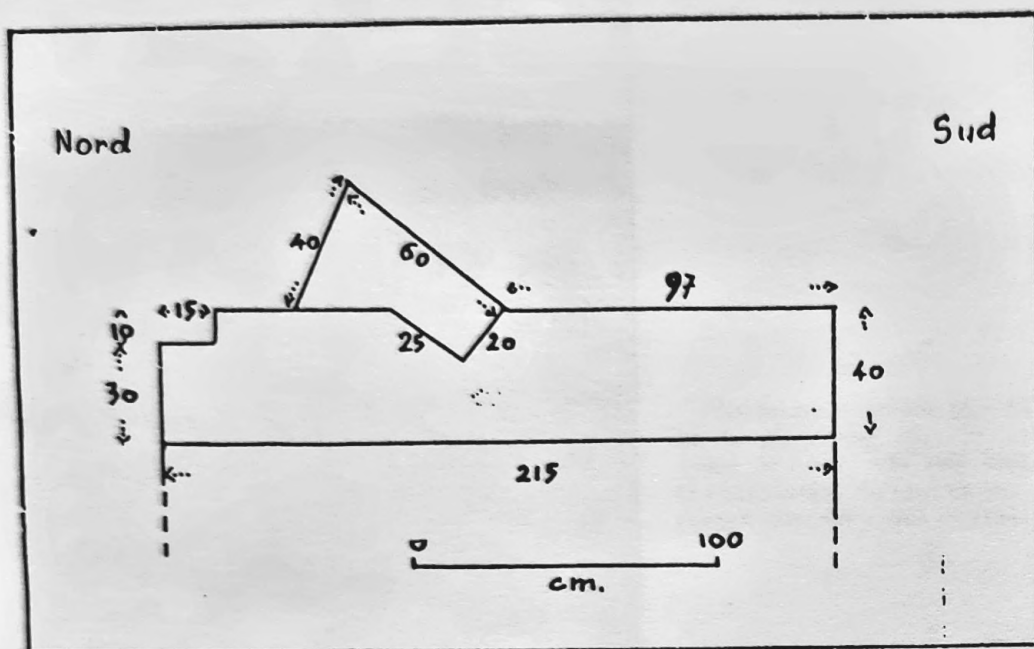
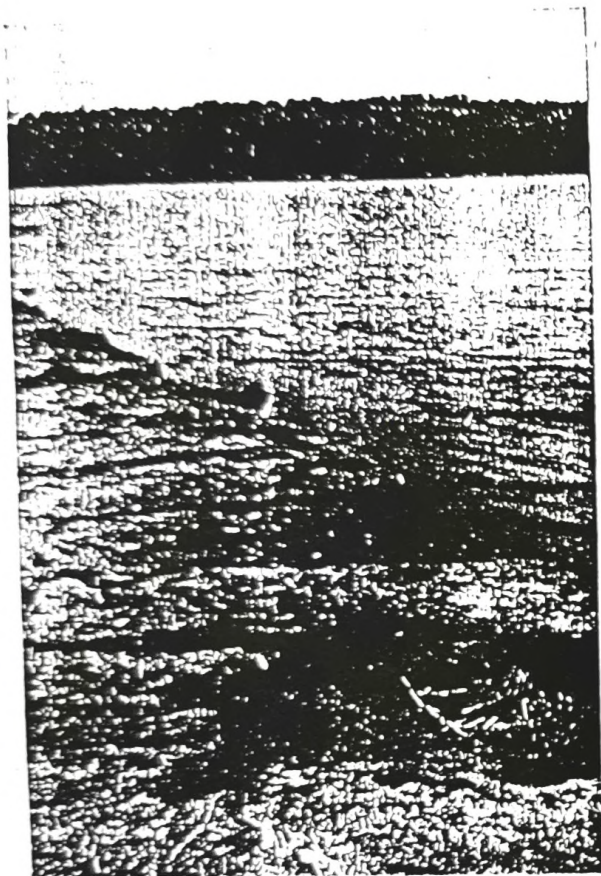


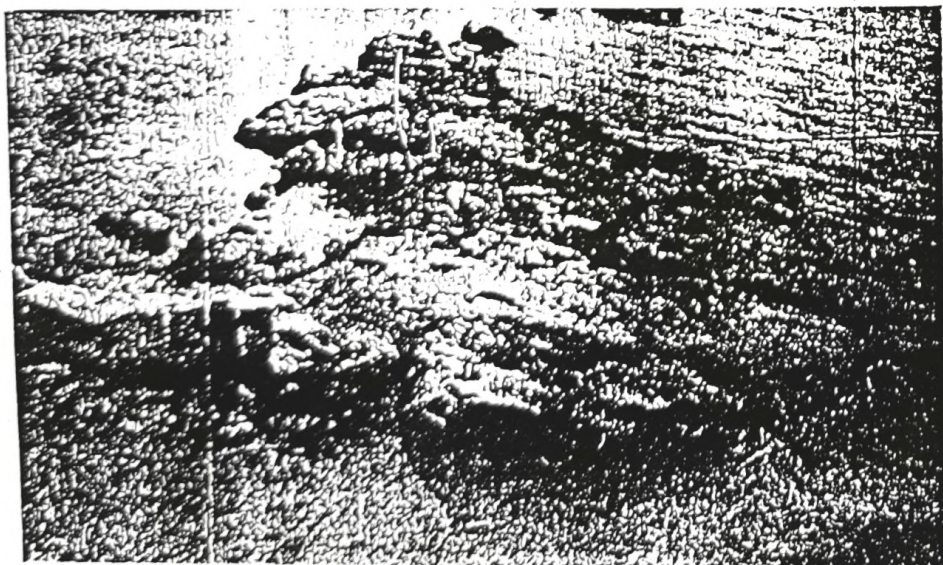
Fig. 1 - Digue Nord du Canal de St. Lucie. On voit sur la photo et sur la coupe le système d'ancrage sans mortier de l'arête de la digue. A gauche petite encoche de 10x15 dont la destination est énigmatique. On la voit tout le long de la digue partout où elle a été conservée.



Fig. 5-6 - Bornes d'amarrage de la digue Nord et Canal de St. Luc. Aucune n'a été trouvée en place encastrée dans les vestiges du quai. Peut-être ne sont-elles pas contemporaines. L'ouvrage primitif ont-elle été ajoutée au cours des nombreuses réparations.



*Plateforme terminale (fig. 8)
de la digue sud (fig. 7) du
Canal St Lucie. On voit bien
la construction du quai en par-
paings assemblés sans mortier.*



delà, vers l'Est, les travaux d'établissement de la Robine ont complètement fait disparaître les vestiges; il est impossible de savoir où il débouchait dans l'étang de l'Ayrolle.

Large de 25 m le canal est bordé de 2 digues de forme différente (fig. 4, 5, 6, 7, 8). La digue Sud, simple alignement de grandes pierres équarries, forme un quai de 2 m de large. La digue Nord comporte les mêmes éléments formant quai mais surmontés d'une « échine », sans doute destinée à protéger le canal des vagues par grand vent du Nord. On voit sur les photos et la coupe le système d'ancrage de cette échine sur le quai, qui se fait par gravité, sans usage de mortier. Aux extrémités du canal deux plateformes circulaires terminent les deux quais. Tout le long du quai Nord gisent des bornes d'amarrage (cf. fig. 5-6). Il est remarquable qu'aucun trou n'est prévu pour les tenir dans le quai lui-même. Elles sont toutes en dehors du quai côté étang. L'une d'elles debout, semble encore en place. On voit sur la photo que le haut de son socle est plus haut que le quai. D'autre part une rainure de 10 x 1 cm entaille tout le bord supérieur du quai côté Nord (cf. fig. 4). Dans la vase de l'Étang au Nord du quai gisent sur quelques mètres des qua-

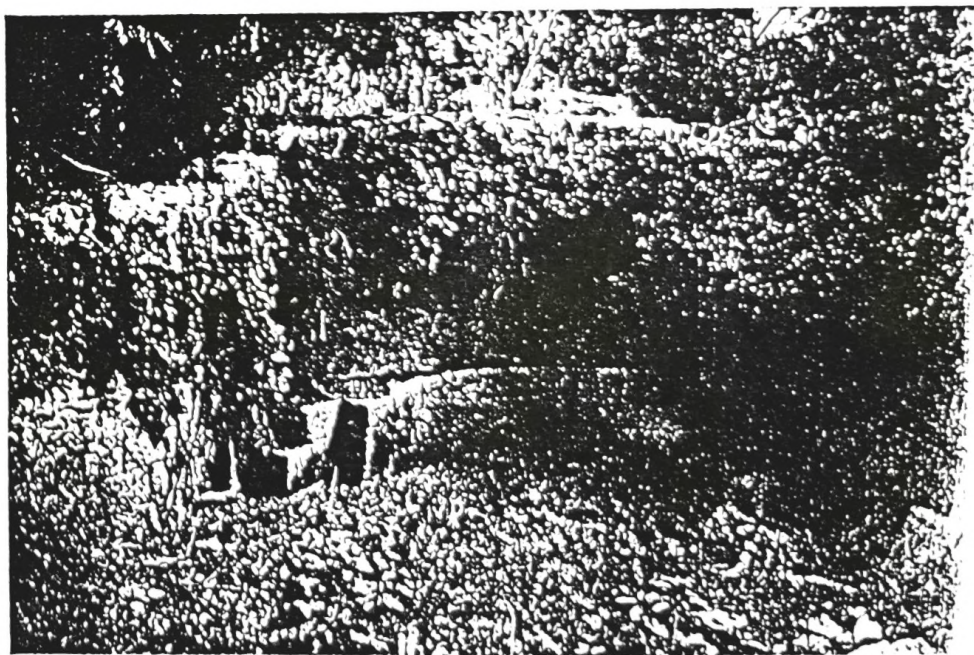


Fig. 9 Ruines (Chapelle?) du monastère de St-Lucie, sur l'emplacement d'une chapelle romaine qui l'a précédé.

tités de pierres. Tout ceci me fait penser que les vestiges actuels sont les substructures d'un ouvrage plus important, en bois peut-être, qui aurait disparu. Il faudrait faire des fouilles pour élucider la chose.

Date du canal — Comme l'a dit Rouzaud, les pierres du canal sont extraites de la carrière située à la pointe Nord de l'île. On voit encore bien les endroits d'où on les a tirées. Rouzaud a trouvé dans la carrière des poteries à vernis rouge mais aussi quelques tessons campaniens. Personnellement je n'ai trouvé qu'un tesson rouge (Graufesenque?) très abîmé. A côté de la carrière, j'ai trouvé dans un trou creusé par les Allemands des tegulae très épaisses, mais pas de tessons datables. La végétation a tout envahi et on ne voit plus grand chose en surface. Les trouvailles de poteries qui datent la carrière feraient remonter la construction du canal aux tout premiers temps de l'Empire; vers le dernier quart du premier siècle a. C. au plus tard.

Une deuxième carrière a pu être utilisée pour la construction du canal ou au moins pour celle des habitations antiques du plateau. Elle a été certainement utilisée à la fin du I^{er} siècle. En effet dans les déblais se trouvent des tessons d'amphores et un petit habitat à poteries à vernis rouge de style assez tardif occupe l'herme voisin à l'Ouest. Un chemin à ornières, complètement abandonné actuellement, relie directement cette carrière à la zone du canal au Nord de l'île. Souvent dédoublé, il montre qu'il a du être l'objet d'un trafic intense: soit que la pierre ait été utilisée pour les constructions du Nord de l'île, soit exportée par les installations portuaires de la zone du canal.

L'île St-Lucie possède d'autres vestiges importants par leur étendue mais mal conservés. Ce sont des zones d'habitat que j'ai indiquées en grisé sur la carte. L'une se trouve dans la crique où Rouzaud voulait voir le grand port préromain et romain primitif de Narbonne. Dans les friches qui montent en pente douce de la crique vers le plateau, on trouve de nombreux débris (tuiles, amphores, moellons, fragments de marbre) qui montrent qu'il y a eu là des habitations. Les débris datés sont exclusivement de la céramique sigillée rouge. Quelques tessons que j'ai ramassés font penser à quelque chose d'assez tardif (fin du I^{er}-II^e siècles après J.-C.). Mais jamais je n'ai vu de campanien, ni d'arétin. Il y a un petit habitat préromain sur la falaise au N-O de la crique, mais très localisé et très pauvre.

Autres vestiges d'habitations bien plus riches et plus importants sont sur le plateau qui domine le rivage Est de l'île. Là se trouvent des

vestiges très riches, où le marbre abonde. On peut localiser un tas d'ordures où la vaisselle est surtout de la Graufesenque et de la sigillée claire. On aurait donc un habitat un peu tardif (fin du I^{er}-II^e siècles et plus tard). Dans les environs immédiats se trouvent les vestiges du monastère de St-Martin de Cauquène. Je donne une photo des ruines (fig. 9) d'une chapelle que l'on voit au milieu des vestiges envahis par la végétation. C'est le monastère dont parle Rouzaud. Il est probable que les ruines de la villa et du monastère ne font qu'un. Le nom même (établissements vers la fin du IV^e-V^e siècles) fait bien penser que l'établissement religieux a fait suite directement à une villa gallo romaine, comme c'est fréquemment le cas dans notre région.

Ainsi, nous voyons à St-Lucie deux ensembles :

1) le canal et ses dépendances datant de la fin du I^{er} siècle av. J.-C. ;

2) les restes d'un grand domaine gallo-romain du I^{er} siècle apr. J.-C. qui va donner le monastère à la christianisation de la province. Dépendant probablement du domaine, des annexes à fonctions commerciales : le « port » (1) petit établissement, port de pêche ou privé, et la carrière du Sud.

Il faut mentionner aussi le petit habitat préromain sur la falaise Ouest.

St-Martin (cfr. fig. 10 à 16)

L'île de St-Martin est la terminaison Sud du massif de la Clape. La partie Sud de l'île est une très grande crique en croissant, ouverte au Sud et abritée du vent par les collines calcaires qui forment le reste de l'île (fig. 10).

Cette crique est bordée par des ruines importantes par leur étendue. Autour de la maison de St-Martin, sur plusieurs hectares, on trouve de vestiges divers. La partie grisée sur la carte représente leur étendue approximative. Les vestiges de constructions sont en deux parties (fig. 11). En premier lieu, un mur en petit appareil, tout près de la maison actuelle, d'une quarantaine de mètres de long, avec des dérivations perpendiculaires. Un peu partout autour traînent des débris de pavemen-

(1) Cf. le diplôme de Charles le Chauve de 844 cité par ROUZAUD, *Les ports* t. 2, p. 280.

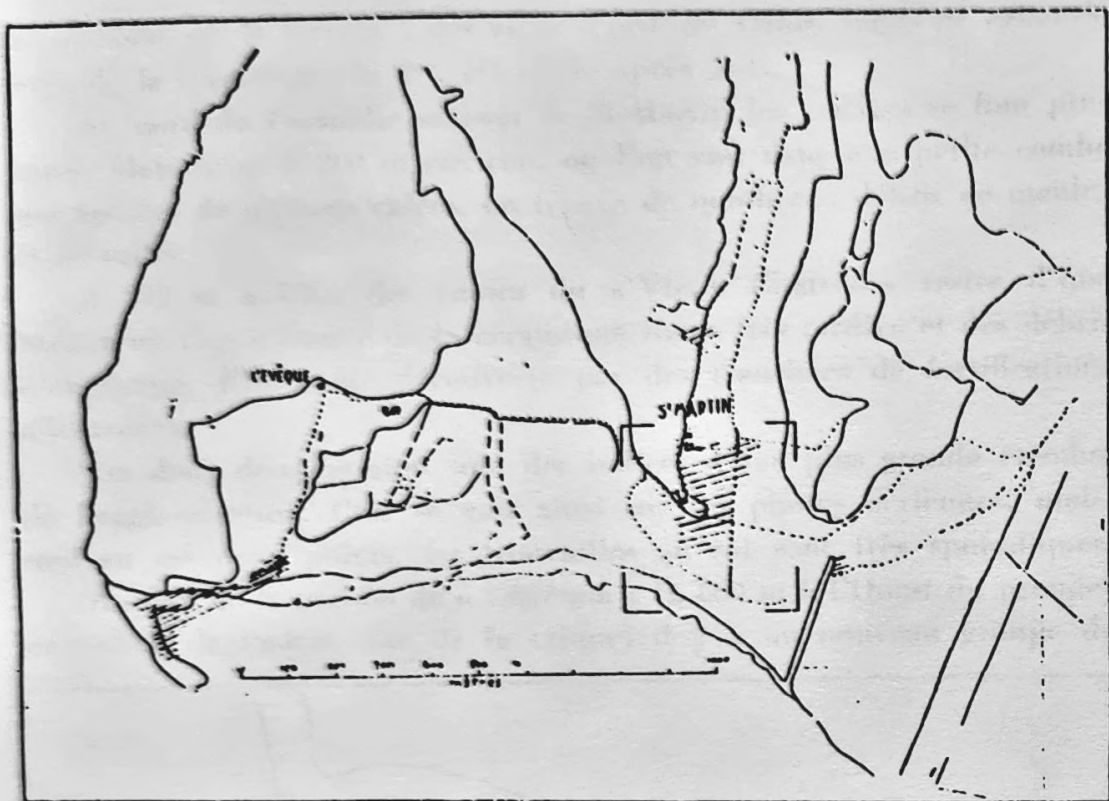


Fig. 10 - Plan d'ensemble des vestiges du sud de l'île St-Martin. En grisé zones d'habitat. En tirets traces de digues ou canaux sur la photo aérienne. Le cadre délimite l'agrandissement du plan des ruines de St-Martin.

« en arêtes de poisson ». Près de là, à 50 m à l'Est, on a trouvé autrefois une tombe sans mobilier dans une fente de rocher (fig. 16).

A 100 m plus au Sud, une petite éminence porte des ruines appelées localement « Le Vieux Château ». Les ruines (voir plan fig. 12) comprennent un grand bâtiment de 35 x 20 m orienté NO-SE. Les murs sont construits en blocage et recouverts de brique pilée. Divers murs divisent le bâtiment et quoique tout soit recouvert de décombres on voit bien leurs traces sur la photo aérienne (en pointillé sur le plan, photo fig. 13-14).

Au Nord de ce bâtiment, sous un grand tas de pierres qui représente d'autres constructions, on voit émerger la roche qui constitue l'éminence portant les ruines. Dans cette roche calcaire sont creusés des fonds de cabanes analogues à ceux des oppida préromains de la région (Mont-

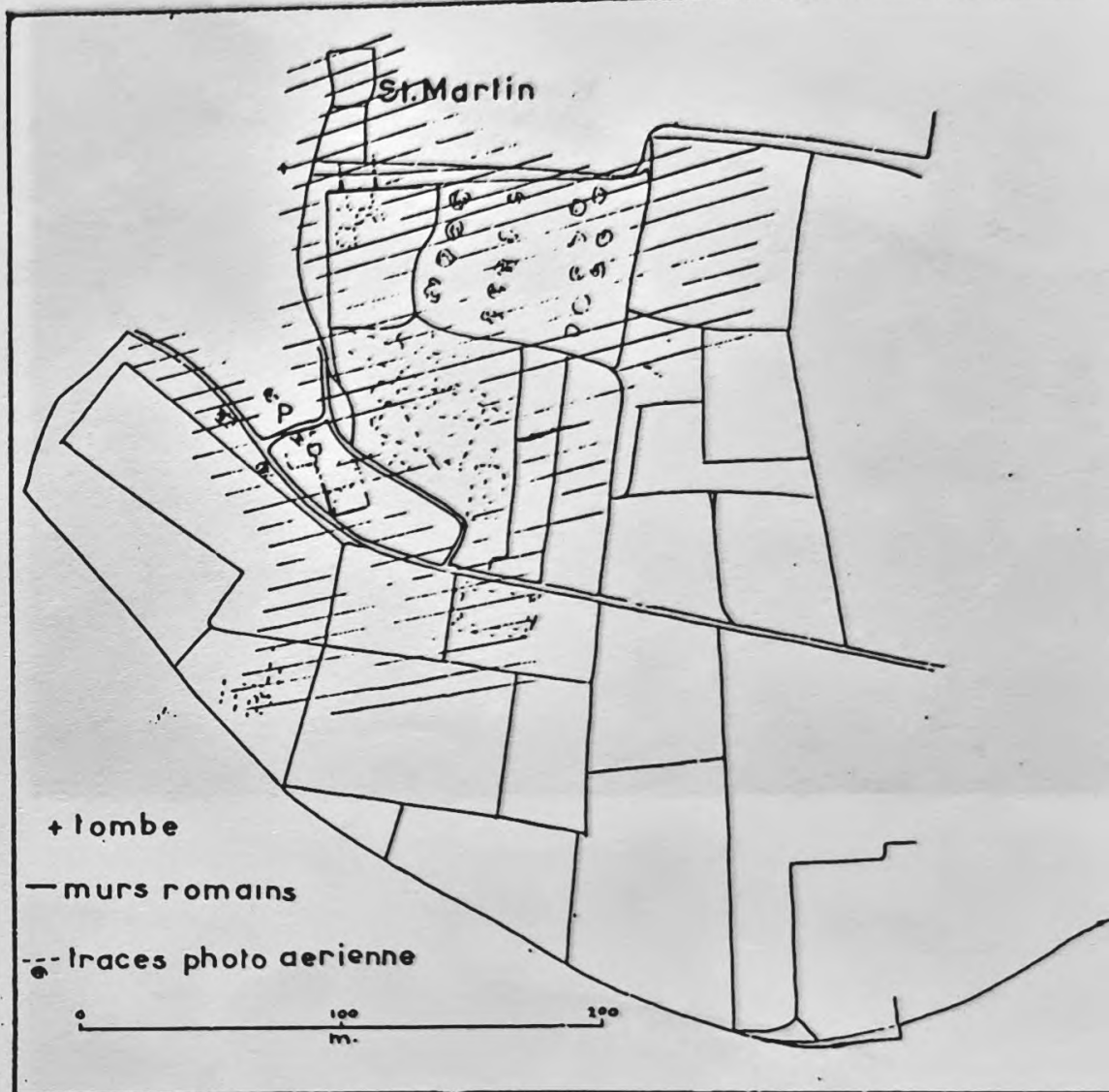


Fig. 11 - Plan des ruines de St-Martin. En grisé la zone où l'on voit des vestiges sur le sol. Les fonds de cabanes préromaines sont situés dans la zone non grisée marquée P.

panien, arétin (1), Graufesenque, sigillée claire et plus récente. Bref signes d'une occupation qui a duré depuis le 1^{er} siècle av. J.-C. jusqu'au IV^e et jusqu'à nos jours avec une moindre importance.

On voyait sur la photo aérienne des traces de murs qui ont été relevées sur le plan (fig. 11). Entre autre, les alignements de cercles

respondant sur le terrain à des amas d'ordures (silos, fonds de cabanes) avec de la céramique du 1^{er}, II^e siècle après J.-C.

Au nord de l'actuelle maison de St-Martin les vestiges se font plus rares. Mais jusqu'à 200 m environ, où l'on voit dans une petite combe des vestiges de maisons rasées, on trouve de nombreux débris de meules et de tuiles.

A 200 m à l'Est des ruines du « Vieux Château » restes d'une maison où l'on a trouvé de la céramique rouge très tardive et des débris d'amphores. Elle a été découverte par des tranchées de fortifications allemandes.

Ces deux derniers sites sont des indices d'une plus grande étendue de l'agglomération. Ceci se voit aussi sur les photos aériennes, mais, sauf en ces deux points, les trouvailles au sol sont très sporadiques.

Au Sud de la maison de « l'Évêque » (à 800 m à l'Ouest du premier ensemble, de l'autre côté de la crique) il y a un nouveau groupe de

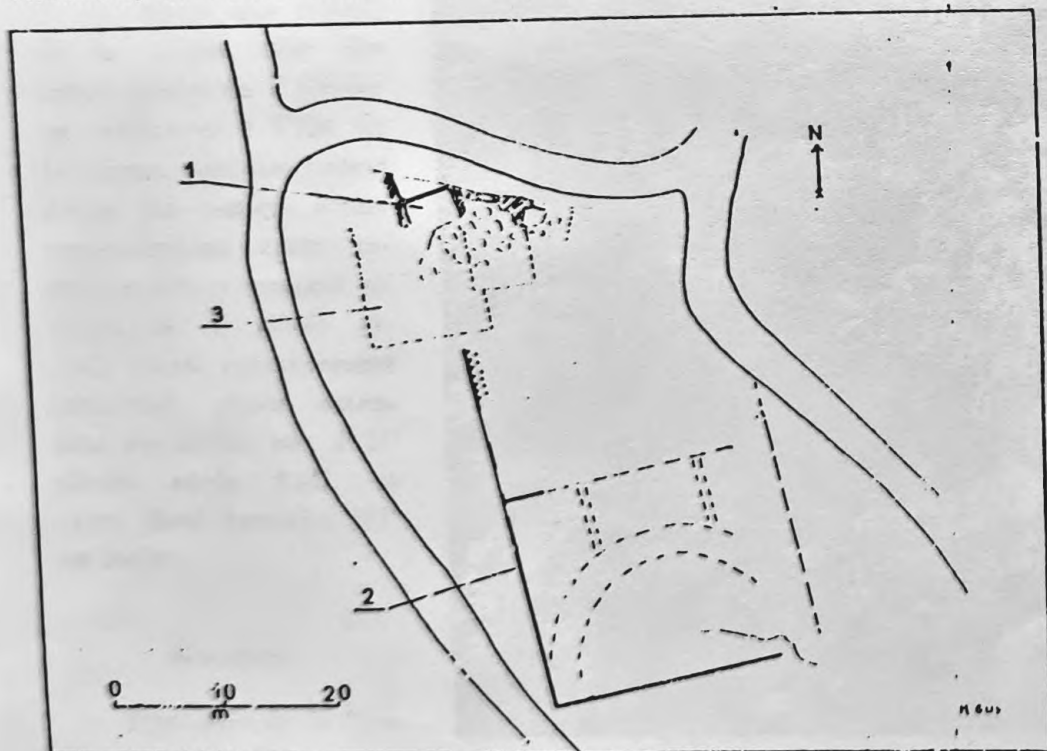


Fig. 12 - Ile St-Martin. Les ruines romaines du « Vieux château ».

- 1 — Fonds de cabanes préromanes taillés dans le roc.
- 2 — Ruines d'un bâtiment romain. En noir murs en blocage. En pointillés traces de la photo aérienne. Les points noirs indiquent une aire bétonnée.
- 3 — Ruines des bâtiments visibles au sol en un grand tas de pierre et sur la photo aérienne (traces en pointillés).



Fig. 13-14 - St-Martin - Deux vues du terre que forment les ruines du « Vieux Chateau ». En haut mur romain en blocage de 15 m de longueur. En bas vue de l'extrémité sud du terre qui a dans les 2 à 3 m de haut. Tout à droite un mur vu en coupe; au premier plan, au ras du sol, on voit un autre mur perpendiculaire au premier.

ruines. La plage qui longe l'étang de l'Ayrolle est jonchée de tessons d'amphores. Près de là, un tas de pierres mêlées de *tegulae* représente sans doute les vestiges d'une habitation. On y a trouvé quelques tessons de la fin du I^{er} ou II^e siècle après J.-C.

La crique elle-même est complètement ensablée. Plusieurs indices font penser qu'elle a du servir de port: on y trouve parfois des tessons d'amphores et des clous de bronze; les photos aériennes montrent des traces sans aucun rapport avec la topographie actuelle et qui dessinent un grand bassin; en arrière duquel on voit des traces de murs bien typiques. Bref, sinon une certitude, de sérieux indices d'utilisation de cette crique (cf. fig. 10, dessin en tirets).

En résumé, nous avons à St-Martin: une crique bien disposée, très vaste, pouvant avoir servi de port; une plage à débris d'amphores à la sortie du bassin que constitue la crique, avec des ruines datées du I^{er} siècle; en arrière et à l'Est de la crique, près des points d'eau, les vestiges d'une agglomération assez vaste; ce site remontant au moins au I^{er} siècle av. J.-C. (mais certainement antérieur), d'une extension maximum aux I^{er}-II^e siècles après J.-C. et ayant duré jusqu'au VI^e au moins.

Mandirac

Tout près de la Nautique, à 1 km SE, se trouvent les installations de



Fig. 15 - St-Martin. Deux fonds de cabane préromains. Dans le premier a été trouvé un tesson cau-

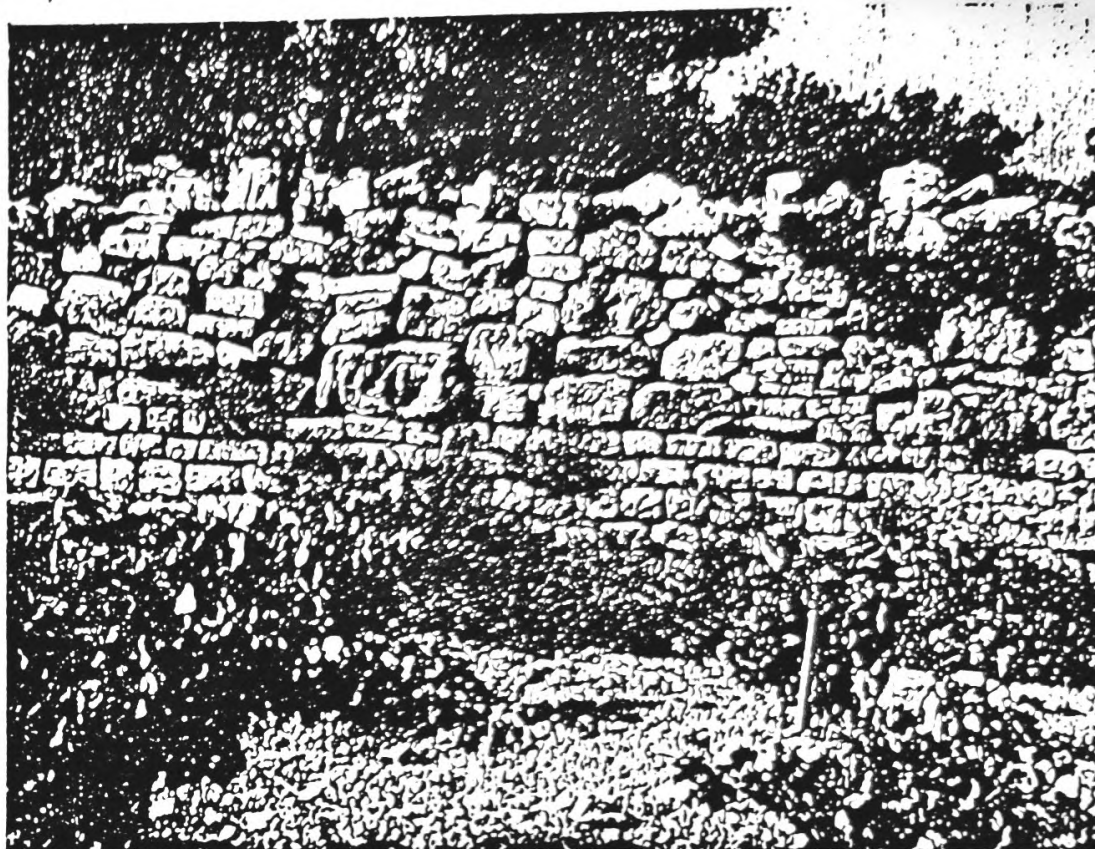


Fig. 16 - *St-Martin*. La base de ce mur de soutènement est un mur romain en appareil, assez irrégulier. On a retrouvé en arrière, au cours de travaux agricoles, des murs perpendiculaires qui s'en détachent. Ces murs sont pointillés sur la fig. 11, dessinés avant la trouvaille d'après la photo aérienne, ont 40 cm d'épaisseur et se trouvaient sous 20 cm de terre seulement. Les photos utilisées étant à l'échelle du 1:25.000, on voit les possibilités infinies d'une telle méthode. Ce fait m'a étonné moi-même malgré l'habitude de l'utiliser et la confiance que j'ai eue dans sa précision (Photos I.G.N. de Narbonne 1946, n. 32 et 33). Le stéréoscope utilisé grossit quatre fois environ.

plus dispersées. D'autre part tout est ici recouvert par 80 cm à 1 m de vase.

Elles sont constituées par les diverses embouchures de l'Aude, plus ou moins canalisées suivant les époques. On en connaît des traces fragmentaires sur le terrain, plusieurs cours enchevêtrés sur la photo aérienne; un ensemble très vaste et très complexe, dû aux variations fréquentes du cours de l'Aude dans cette zone marécageuse.

On connaît cependant plusieurs ensembles datés romains.

lisée au I^r siècle. On voit sur les photos aériennes la tracé de l'Aude correspondant.

Plus récemment on a découvert à l'angle du chemin du Grand Castellou et de la Chaussée de Mandirac des tombes assez tardives, probablement chrétiennes, au cours d'un labour.

Plus au Sud on connaît une branche de canal de direction sensiblement Est-Ouest, assez bien conservée. Des canalisations agricoles ont permis d'apercevoir des restes de quai ou de constructions sur ses bords, mais pas de débris datés.

Enfin tout à fait au bord de l'étang, dans le prolongement de la Chaussée de Mandirac et de ce deuxième canal, Mr Ribéro a découvert dernièrement une plage jonchée de débris céramiques. On y trouve de tout depuis le campanien « A » jusqu'à de la Graufesenque très tardive. Je n'ai pas vu de sigillée claire cependant et les tessons les plus fréquents sont de la Graufesenque de moyenne époque (plein I^r siècle).

La toponymie: *Chaussée de Mandirac*, *Tournebelle* (Tourne voile), *Le Castellou* (Castellum), donne d'autres indices. Mais tout cela n'est pas bien éclairci et reste sans liaison.

La solution de Rouzaud consistant à faire passer l'Aude le long de la Chaussée de Mandirac, puis à tourner à angle droit à Tournebelle, pour retourner de nouveau au Nord, afin de déboucher à Conilhac, ne peut pas tenir à l'examen des lieux et surtout des photos aériennes. Rouzaud a ajouté bout à bout des tracés indépendants, d'époque différente.

Cependant il reste que:

- 1) il y a eu dans la zone du Castellou un établissement portuaire au I^r siècle (fouilles et trouvailles de Rouzaud puis Ribéro);
- 2) qu'il y a au bord de la Chaussée de Mandirac des tombes du III^e-IV^e siècles là où Rouzaud aurait fait passer l'Aude;
- 3) qu'il y a un autre canal perpendiculaire à la Chaussée mais non daté;
- 4) la photo aérienne montre des méandres et des dériviations « fossiles » de l'Aude assez enchevêtrées.

Avant de pouvoir ordonner nos connaissances à ce sujet il faudra sonder les vestiges connus pour pouvoir les définir avec plus de précision.

LES GRAUS

« Grau » (1) est le terme qui désigne la communication d'un étang et de la mer. Il y a trois graus entre le système des étangs et la Méditerranée. Du Nord au Sud: le *Grazel* à Gruissan; le *Grau de La Vieille Nouvelle* entre les îles St-Martin et St-Lucie; le *Grau de La Nouvelle* au Sud de St-Lucie.

Le Grazel (Petit grau)

Fait communiquer l'étang de Gruissan et la mer. Il comporte deux passes successives: entre la mer et l'étang le *Grazel* proprement dit, où a été découvert un navire byzantin (2), dont on voit encore des restes dans l'étang. Il contenait un lot de monnaies le datant du VI^e siècle. A Gruissan même, pas de vestiges romains à ma connaissance sur le rocher qui commande la passe et qui porte le poste médiéval dit « Tour de Barbe-rousse ». En arrière, un passage resserré fait communiquer l'étang de Gruissan et celui de Campignol. Ce passage était dit au Moyen âge « Goule d'Aude », « les Portes de la mer ». Rouzaud a placé là, sur ce rocher, son Port de Conilhac. Mais des recherches minutieuses, favorisées par l'établissement de rizières dans ces parages et une longue fréquentation des lieux (3), ne m'ont jamais rien donné de romain. Cependant, au Nord de l'île St-Martin, sur le rocher qui resserre le passage, il y a quelques vestiges où l'on trouve en quantité des tessons d'amphores, mais les seuls tessons fins rencontrés sont émaillés ou de poterie grise médiévale. On n'y a cependant pas fait de sondage. Sur l'autre rive, un peu à l'Est, quelques petits vestiges romains très pauvres sur un site de très faible étendue, sans doute cabane de pêcheur.

Le Grau de la « Vieille Nouvelle » (4)

Débouché du système d'étangs Campignol-l'Ayrolle. Rouzaud y signale des vestiges Romains. On voit en effet, à côté d'un ancien hameau

(1) Du latin *gradus*.

(2) J. Yeué, dans *Bulletin de la Commission Archéologique de Narbonne-Narbonne*, T. IX, 1907, p. 416.

(3) Je fouille depuis plusieurs années un village néolithique sur le Roc de Conilhac même.

(4) Le nom peut paraître curieux. Mr. Campardou en donne une explication astu-

de pêcheurs, des restes de murs rasés, qui ont du servir de carrière pour tirer la pierre des maisons des pêcheurs. Des tessons d'amphores très nombreux, dans une dépression entre la mer et l'étang, marquent le passage du « Grau » antique légèrement au Sud du tracé actuel. Les restes de murs sont mal datables mais quelques tessons de céramique rouge recueillis dans les ruines ne laissent aucun doute. Je ne dirai pas plus de ce site encore peu exploré. Les photos aériennes montrent une grande trace rectiligne qui coupe l'étang à hauteur du Grau et qui peut correspondre à une digue fermant l'entrée des étangs suivant la tradition des ports antiques. Ceci est en cours d'étude.

Le Grau de la Nouvelle

Bouleversé par le port actuel de la Nouvelle, il ne montre aucun vestige antique. Il est d'ailleurs, semble-t-il, d'utilisation récente. Le canal de St-Lucie servant à faire la communication Étang de Sigean-Étang de l'Ayrolles-la-Mer, n'aurait pas de raison d'être s'il y avait eu un Grau à la Nouvelle (sauf pour faire un port à deux entrées, ce qui est fréquent cependant).

Vestiges de Phares

Je ne connaissais pas de vestiges pouvant correspondre à de telles installations. Sans doute les vestiges de la Vieille Nouvelle ont-ils comporté un feu. De même, au Nord de St-Martin le rocher habité durant le Haut Moyen-Age correspondrait plutôt à un poste de garde, avec phare peut-être, qu'à une habitation qu'on verrait mal en un lieu aussi peu propice.

Dernièrement, Mr Campardou a découvert à St-Michel, sur le plateau de Caussargues qui domine la rive Ouest de l'Étang de Sigean, une construction comportant, à côté d'autres vestiges de bâtiments, une grande plateforme de 8,30 x 2,30 m attenante à un cellier contenant deux Dolia. Il estime que cette plateforme peut-être la base d'un phare avec le cellier à huile attenante. Ces vestiges sont datés par du campanien (vers 50 av. J.-C.) jusqu'à une époque très tardive (1).

ciuse. Nouvelle ne vient pas de nouveau: mais comme Tournebelle = Tourne voile, Nouvelle = Noue voile. Le grau est en effet l'endroit où l'on « noue » la voile pour naviguer à la rame ou à la parteguo (perche). Vieille Nouvelle veut dire l'ieux Grau sans doute par rapport à la Nouvelle, d'utilisation récente.

(1) Fouilles inédites.

Le Clamadou ou Port Mahon (à Sigean)

Vestige dont on a souvent parlé, mais dont on sait bien peu de chose. Je ne m'attarderai pas aux hypothèses plus ou moins fantaisistes qui en faisaient un port Carthaginois (Magon...?) et dont Rouzaud (1) a fait justice. Contrairement à ce que dit cet auteur, le quai n'est pas en pierres de St-Lucie; c'est un calcaire d'un faciès différent quoique de même âge, qui vient du promontoire même où est implanté le quai. Les blocs qui le constituent n'ont pas été taillés au ciseau comme ceux du canal de St-Lucie. On ne connaît pas de documents qui donnent une date et l'archéologie ne donne pas grand chose à ce point de vue sans sondage. Si l'on était sûr que le toponyme « Clamadou », qui se rapporte sans aucun doute à la bataille de la Berre, soit le nom du quai lui-même plutôt que celui du cap tout entier, on aurait la certitude que le quai est antérieur à cette bataille.

Le Canal de l'Aute (voir fig. 1)

La face Est de l'île de l'Aute est bordée d'un canal de direction sensiblement N. S., actuellement à peu près complètement enfoui dans la vase. Son extrémité Sud est bordée de quais de pierre sur une faible distance. Un fait remarquable est la similitude frappante du mode de construction avec le quai de Port Mahon qui est tout proche. On sait que ce canal est antérieur à 1252, date à laquelle il est cité dans les archives de Narbonne (2). On trouve des tessons sur ses bords mais jamais de tessons romains. Toujours des poteries émaillées médiévales ou grossières atypiques. Ce canal a la fonction d'un port à double entrée: en effet un canal de jonction est complètement inutile sur le flanc d'une île, qu'il suffit de contourner (3).

Conclusions

Pour la commodité, l'exposé des conclusions est fait en 5 parties, correspondant à 5 « phases » de l'évolution du système portuaire:

(1) ROUZAUD, *Les ports antiques de Narbonne*, cit.

(2) MOUYNES, *Inventaire des Archives de Narbonne antérieures à la Révolution*. Série AA, p. 97.

(3) Je ne donne pas de carte détaillée de l'île de l'Aute, ayant trop peu de données qui vailent d'être portées sur une telle carte.

- 1) Période préromaine
- 2) Naissance du port romain
- 3) Développement du port et son apogée
- 4) Décadence du port romain
- 5) La question des ports du haut moyen âge (1).

Période préromaine

Les auteurs antiques ne mentionnent pas de port à Narbonne avant Polybe (II^e siècle av. J.-C.).

Les vestiges archéologiques comprennent de simples débarcadères sur les plages, sans installations, dispersés sur l'étang, sans liaison apparente.

Aucun n'est antérieur au III^e siècle av. J.-C., semble-t-il. En tout cas c'est au III^e-II^e siècles av. J.-C. que leur développement est maximum.

Donc, il semble que s'il y a eu un port préromain à Narbonne il est postérieur au IV^e siècle av. J.-C. Antérieurement le commerce maritime gréco-marseillais n'a pas touché la rade narbonnaise. Les produits grecs des grandes cités indigènes de Montlaurès, Ensérune etc. seraient venus non directement par mer mais par route à partir des comptoirs d'Agde ou Emporion. Ceci semble confirmé par le fait que la Voie Hérahkénne était un passage franc pour les grecs et les indigènes et que le brigandage y était réprimé (Timée rapporté par le Pseudo Aristote), et que les auteurs antiques parlant de cette époque (av. le III^e siècle) mentionnent Narbonne en tant que ville ou marché mais jamais et tant que port, alors qu'ils parlent abondamment des ports de la côte.

Pour toutes ces raisons il semble que le gros du commerce antérieur au III^e siècle s'est fait par la route et que s'il y a eu quelques relations maritimes elles n'ont pu être que très limitées et sporadiques, n'ayant pas donné d'établissement permanent les concrétisant.

Il est difficile de comprendre pourquoi cet état de choses a changé, vers le milieu du III^e siècle probablement, époque à laquelle on voit apparaître les débarcadères préromains des étangs. Cependant on peut

(1) Je n'insiste guère sur cette période sinon pour situer dans le temps divers vestiges dont j'ai dû parler parce qu'ils ont été souvent considérés comme romains (Le Canal de l'Aute, Port-Mahon, le Port de Conilhac de Rouzeud). Il faut espérer

noter qu'à cette époque le commerce se fait moins avec Marseille, semble-t-il, qu'avec l'Italie (trouvailles de poterie campanienne (1) d'amphores italiques). La même époque voit des événements obscurs ravager les *oppida* voisins (invasion Volque?). C'est aussi, à peu près l'époque du passage d'Annibal et de la rupture des indigènes avec Marseille. Autant de faits qui ont sans doute une relation avec la naissance du port; mais tout cela est encore très obscur.

Naissance du port romain

On note le fait que les débarcadères dont on a parlé plus haut disparaissent vers la fin du II^e siècle, semble-t-il (fouilles de l'Autirac).

Complètement indépendant, un nouvel ensemble naît dans le courant du I^{er} siècle av. J.-C.: 1) trouvaille de poteries campaniennes vers Mandirac à l'embouchure présumée d'un bras de l'Aude; 2) canal de St-Lucie, daté par du campanien; 3) phare (?) et habitation de St-Martin à Sigean; 4) ensemble de St-Martin où l'on trouve du campanien et de l'arétin parmi les vestiges.

Donc, le port semble se développer sur les données suivantes. L'Aude débouchait alors dans l'étang de Sigean, au Sud de Mandirac. Peut-être parce que le Grau de la Nouvelle était impraticable, ou plutôt pour avoir deux entrées, on réunit les deux groupes d'étangs par un canal. Simultanément, un avant-port (St-Martin) s'établit à l'entrée de l'étang ainsi que d'autres annexes ou villas sur le rivage.

Le port aurait donc fonctionné ainsi: les navires de haute mer abordent vers St-Martin (étang de l'Ayrolle) (2); il y a transbordement sur des bateaux plats, puis par le canal de St-Lucie et l'Aude transport vers le port fluvial de Narbonne (3).

Développement et apogée du port

Vers le début du I^{er} siècle après J.-C. on trouve de nouveaux sites: 1) quais au bord de l'Aude à Mandirac; 2) naissance du port de Capelles - La Nautique (vers 25 après J.-C.); 3) pullulement des habitats sur la côte des étangs et dans les îles (tout les I^{er} et II^e siècles, les

(1) Dans la mesure où la poterie Campanienne l'est réellement.

(2) Dans *Le Origines de Narbonne* Mr. H. Hérisson.

habitats sont localisés sur les étangs du système de Bages Sigean): 1) réseau routier important Capelles-Narbonne (cf. fig. 1 et 2).

Il semble donc que le port se développe ainsi: le trafic augmentant, on crée deux ports pour décongestionner le port fluvial urbain: Mandirac et Capelles-la Nautique, reliés à Narbonne par route et sans doute directement accessibles aux navires de haute mer. Simultanément grande extension de l'habitat sur les étangs de Sigean et Bages et à l'entrée du port (St-Lucie et St-Martin).

D'où deux faits importants: l'Aude et le port fluvial peu commodes (1) sont abandonnés, ou presque, au profit de ports sur les étangs reliés par route aux marchés narbonnais. D'autre part: localisation du trafic et de l'habitat dans le système d'étangs Bages-Sigean. Pas de ports romains dans les parages de Couilhac, comme le disait Rouzaud d'après la toponymie.

Le port occupe alors une surface de « quais » considérable (Mandirac, La Nautique, St-Lucie, St-Martin), indices du trafic énorme de cette époque.

La décadence

La description des sites montre qu'on peut retenir comme fonctionnant encore vers 150: 1) St-Martin encore bien développé; 2) St-Lucie (canal et villas); 3) la Nautique, bien que presque abandonnée.

Il semble que Mandirac soit abandonné, on n'y a fait aucune trouvaille de cette époque.

Donc nous voyons le port fonctionnant toujours sur le même principe (un avant port: St-Martin; le canal de St-Lucie; un port relié par route: la Nautique et sans doute aussi le port fluvial), mais réduit en surface, le trafic ayant dû baisser beaucoup.

La décadence va s'accroître et le port va végéter au cours des siècles suivants pour devenir, sans doute dans l'état des ports préromains, un site « fantôme » qui a laissé des traces dans la littérature, la toponymie, mais rien ou presque sur le terrain. Indices d'un retour à des installations précaires qui, dans ce domaine, comme dans celui de l'organisation des routes ou du confort urbain, marque la régression de la civilisation matérielle au Moyen-Age.

(1) Les mêmes difficultés auront bien existé au Moyen-Age et nous sont rapportées avec beaucoup de pittoresque dans les archives. Lire à ce sujet *L'inventaire des Archives de Narbonne antérieures à la Révolution de Mouynès* (déjà cité), ou ce que dit Rouzaud dans sa note à divers endroits.

La question des ports du Haut Moyen-Age

Dans l'exposé topographique ont été cités des vestiges mal datés à l'Aude et Port-Mahon, des indices et des vestiges à St-Martin et Ste-Lucie qui se rapportent à des sites du Haut Moyen-Age.

Rouzaud a donné des indices toponymiques pour étayer sa thèse du Port de Conilhac. Les archives donnent quelques renseignements précieux.

Peut-on ainsi dégager quelques faits qui permettraient d'orienter les recherches sur la décadence du port romain et l'état des ports médiévaux?

Les vestiges

Canal à l'île de l'Aude antérieur à 1.252 (1). Ce canal a la fonction d'un port à double entrée et non d'un canal car il relie deux étangs qui sont déjà reliés naturellement en eau profonde (3 à 4 m).

Digue de Port Mahon sans doute contemporaine (cf. l'exposé topographique). L'ensemble évidemment en relation avec Sigean et la voie d'Espagne.

St-Martin. Tant par la toponymie (St-Martin) que par des vestiges: existence d'une agglomération vers les IV^e-V^e siècles.

Ste-Lucie. Port joint à un monastère. Vestiges encore visibles. Cité en 844 (2).

Grazel. Navire Byzantin coulé dans le grau. Indice d'un trafic au VI^e siècle.

Vestiges aux « portes de la Mer » en arrière du même grau.

Indices toponymiques et Archives

Rouzaud (3) a signalé les lieux dits de l'étang de Campagnol « la-Luegnas », « Goule d'Aude », « Les portes de la Mer » tous utilisés au Moyen-Age (4).

D'autre part le rapport des experts de 1346 (5) relatif à l'inondation de 1316 dit que l'Aude « tombe maintenant dans l'étang de

(1) MOUYNES, op. cité, p. 97.

(2) MOUYNES, op. cité, p. 12.

(3) ROUZAUD, *Les ports antiques de Narbonne*, T. II, p. 167.

(4) MOUYNES, op. cité, p. 20, 1231, p. 156, 1396.

(5) MOUYNES, op. cit., Annexes de la série AA, p. 336.

Sigean ». Donc, fait important, avant 1316 l'Aude se jettait dans l'étang de Campagnol-Gruissan de l'autre côté de la barre de l'Ardillon.

A la fondation de Narbonne et jusque vers 200 au moins, l'Aude se jettait dans l'étang de Sigean (voir plus haut au sujet du port romain). Avant l'inondation de 1316, elle se jettait dans l'étang de Campagnol. *Donc, a un moment entre ces deux dates elle a changé de lit.* Ce changement a aussi bouleversé la topographie du port puisque les indices toponymiques indiquent un port dans cet étang de Campagnol-Gruissan (Las Lucgnas, les Portes de la Mer) vers le XIII^e siècle au plus tard et qu'on n'y connaît pas de Port Romain, et très peu de vestiges de cette époque.

Les vestiges du Nord de l'île St-Martin ainsi que le navire de Grazel, tout en n'étant que des indices, montrent que cette fonction portuaire a pu avoir lieu déjà vers le V^e-VI^e siècle, précipitant la décadence du port romain de l'étang de Bages-Sigean.

Les ports du Haut Moyen-Age et du Moyen-Age seraient alors un système complètement différent du port romain installé dans l'étang de Bages-Sigean, comprenant deux ensembles: dans l'étang de Gruissan-Campagnol un port du type du port romain primitif: le Grazel; Port de Conilhac (avant port), Port fluvial; Narbonne; dans l'étang de Bages-Sigean des petits débarcadères privés (St-Martin, Ste-Lucie) ou en relation directement avec la voie d'Espagne (l'Aude, Port Mahon). On retourne ici à l'état de chose preromain.

Bien entendu, tout ce qui concerne la disparition du port romain et les ports médiévaux est très flou, mais c'est une mise au point nécessaire avant la poursuite des recherches, qui devront s'orienter dans la prospection des parages de Mandirac pour étudier le cours de l'Aude, clé du problème.

Le but des travaux à entreprendre est l'étude de détail des divers sites romains et preromains signalés, de manière à préciser et à modifier si besoin est, la conception que l'on a pu se faire de la genèse et de l'évolution du système portuaire antique de Narbonne (1).

MAX GUY

(1) Depuis la rédaction de cet article, quelques sondages ont eu lieu, entre autre à *La Nautique*. Là, Mr POISSON et moi avons fouillé un dépôt de céramiques. La fouille a confirmé les dates données dans cette note par des trouvailles de monnaies et de poteries (Compte rendu à paraître dans le Bulletin de la Commission Archéologique de Narbonne).