

H. ROUZAUD

NOTE

SUR LES

PORTS ANTIQUES DE NARBONNE



Narbonne,
CAILLARD, imprimeur.
1917.

Bibliothèque Maison de l'Orient



141014

Note sur les Ports antiques de Narbonne

Note sur les Ports antiques de Narbonne

La question des *Ports de Narbonne* est encore aujourd'hui à peu près entière ; son étude n'ayant jamais été poursuivie dans la réalité et sur le terrain, quoique abordée de façon incidente en divers écrits fort connus. Une seule note spéciale leur a été consacrée, celle du regretté M. Tournal, fondateur de notre Musée ; elle a été glissée, sous forme de note en bas de page, dans le grand travail de M. Boudard sur la Numismatique ibérienne (1859).

Malheureusement, cette note constitue moins un travail personnel et objectif de notre savant devancier qu'un résumé des idées courantes qu'on avait de son temps, lesquelles ne lui sont donc pas entièrement imputables et représentent plutôt la survivance des premiers bégaiements de l'érudition locale.

Je la reproduirai à la fin de ce petit travail, ne serait-ce que pour montrer combien mes vues diffèrent de ce que l'on admettait autrefois.

Je donnerai ensuite un petit résumé bibliographique et même, si je le puis, une petite carte de la rade narbonnaise avec les ports et embouchures de l'Aude aux diverses époques.

Port maritime de Cauquène.

Un diplôme de l'an 844, par lequel l'empereur Charles le Chauve confirme à David, ancien abbé de St-Martin de Cauquène devenu abbé de St-Laurent sur Nielle, diverses possessions et notamment «*cella quae dicitur Caucana, quae est super litus maris,..... cum portu secus monasterium in maris littore sito* », nous dit clairement que l'île de Cauquène (aujourd'hui Sainte-Lucie) a possédé un port.

Comment pourrait-il d'ailleurs en être autrement puisque ce vieux nom de *Cauco* ou *Kauco* (1) dont *Caucana*, *Cauquène* ou *Kauchène* semblent être des formes adjectivées (2), se retrouve dans *Cauco Illiberri* et signifie d'après tous les auteurs Port d'Illibéris, ce qui porte à penser qu'il est l'équivalent même du latin *portus*? d'où, *insula Cauquena* ne peut signifier autre chose que *insula portuensis*, l'île du port.

J'ajoute immédiatement, du plus ancien *port maritime* de la rade narbonnaise; de celui qui a été fréquenté pendant près d'un millénaire, d'abord par les navires grecs de Marseille et d'Emporion, ensuite par ceux des Romains, et dont le souvenir s'était totalement perdu.

Il existe encore cependant, très nettement dessiné sur la face ouest de l'île de Sainte-Lucie, un peu au-dessous du travers de l'île de l'Aute, dont le nom semble encore nous dire que c'est par là qu'on allait jadis atterrir en quittant la haute mer.

(1) En 782, l'évêque Daniel réclame pour l'église de Narbonne l'entière possession de *insula Kauco*. Voir *Hist. de Lang.*, Privat, t. II, preuve 6.

(2) Comme *NEREN*, de nos antiques monnaies de bronze, paraît être la forme adjectivée de *NARO*, nom primitif de Narbonne tel qu'on le voit dans la première édition d'Avienus (Venise, Pisanus, 1488), dont fac-simile partiel a été publié par M. C. Jullian (*Rev. étud. anciennes*, t. VIII, 1906).

J'avais été frappé en visitant minutieusement et à plusieurs reprises cette île de Cauquène, où d'aimables possesseurs m'ont toujours si bien accueilli, par cette conque ensablée que la voie ferrée sépare aujourd'hui de l'étang de Sigean et que l'on distingue très bien, dès qu'on a quitté la station de Sainte-Lucie, en allant vers La Nouvelle en chemin de fer.

Sur la blanche falaise qui la circonscrit et la domine, sur les talus qui la bordent au nord et à l'est, j'avais recueilli ou simplement remarqué des débris d'amphores et des fragments d'écuelles à vernis noir et pâte rouge (poteries campaniennes) (1), qui m'intriguèrent beaucoup, surtout en l'absence de traces bien nettes d'habitations, parce qu'ils annonçaient déjà une certaine fréquentation de cette bordure de l'île dès les temps préromains.

Directement exposée au vent dominant (Cers ou N.-O.), c'est-à-dire en eaux très peu profondes et dès lors peu dangereuses quand les flots tumultueux de nos étangs sont chassés vers la mer ; absolument abritée et en eaux calmes quand les vents du large rendent la côte maritime intenable et font monter lesdites eaux, cette conque (2) d'une quarantaine d'hectares de superficie me semblait être le refuge naturel, le port rêvé pour ces navires de la haute antiquité, qu'on tirait à terre dès que la navigation active aboutissait à son terme.

(1) A propos de ces poteries, encore si peu étudiées et si peu connues au point de vue chronologique, j'ai cru devoir dernièrement utiliser (*Bull. de la Com. archéol. de Narbonne*, 1914) un renseignement verbal à moi fourni par M. Schulten dès 1907. Plus familier maintenant avec cette céramique, qui abonde dans les camps romains de Numance (150 à 133 av. J.-C.), ce savant m'a fait connaître dernièrement que les *palmettes et rosaces* se voient fréquemment sur les vases noirs recueillis dans ces fouilles célèbres ; il faut donc corriger l'indication que j'avais cru devoir donner et retenir que ces ornements persistent jusqu'à la fin du II^e siècle avant notre ère.

(2) Ne serait-ce pas de la racine grecque de *Concha* (ΚΟΥΧΗ) que viendrait précisément le terme de *Cauco* ou *Kauco* et finalement la forme adjective de *Cauquène* ?

Je me proposais même de faire dans les sables actuels de ce port naturel quelques tranchées profondes et des tamisages, pour essayer de retrouver quelques débris datés, comme il devait fatalement en tomber des navires qui pouvaient y avoir jadis stationné. Je me disais enfin, hanté par la signification admise du nom antique de Collioure, que le nom seul de l'île semblait bien confirmer les suggestions fournies par le seul aspect du terrain.

Je n'osais cependant m'aventurer à parler d'un fait aussi considérable, trouvant un peu extraordinaire que l'un des ports de la Narbonne antique et certainement le plus ancien, eût à ce point échappé aux écrivains et historiens de tous les temps aussi bien qu'aux chercheurs locaux.

Je n'ai plus aujourd'hui les mêmes hésitations et puis affirmer, sans crainte d'être ultérieurement démenti, que l'un des *ports maritimes* de la primitive Narbonne est bien à Ste-Lucie et qu'il n'attend que des fouilles, en quelques sorte confirmatives, pour se manifester plus clairement.

Le texte, que j'ai voulu placer en vedette au début de cette note, disposera favorablement, je l'espère, les plus incrédules. Il est tombé fortuitement sous mes yeux à la lecture de l'*Inventaire des Archives de Narbonne*, ce qui revient à dire que les répertoires les plus incommodes peuvent encore fournir d'utiles indications.

Dès que la note de M. Mouynès (Invent. série AA. page 12) m'eût montré l'association des deux noms de Cauquène et du Port, je m'enquis du document où elle avait été relevée et en parlai à notre excellent archiviste, M. Tissier. Le premier mot de celui-ci, tant l'idée d'un port à Sainte-Lucie parut neuve et inattendue, fut que M. Mouynès avait peut-être mal interprété quelque mauvaise copie d'archives !

Je lui répondis aussitôt qu'il n'était pas possible de

voir une chose réelle, déjà reconnue et devinée sur le terrain, ainsi inventée par erreur. Heureusement, il ne s'agit pas de copie ou d'un document de seconde ou troisième main ; nous avons affaire à un texte plusieurs fois publié et de façon satisfaisante, ce qui est encore plus extraordinaire : l'original est aux Archives de l'Aude (série H. 11) où M. Mouynès l'a connu ; un *fac-simile* lithographique en a été donné en 1873 par M. l'abbé Verguet ; le texte imprimé figure au *Recueil des Historiens de France* (t. 8, p. 457), au *Gallia Christiana* (t. VI, col. 414), dans le *Recueil de Baluze* (*Capit. Reg. Franc.* app. LXV, col. 1451) et dans *l'Hist. de Languedoc* (Privat t. II, preuve 111). Chacun pourra donc retrouver facilement la mention positive de ce port, restée incomprise depuis tant de temps ; ce qui revient à dire qu'en cette question, les textes avaient été presque aussi négligés que le terrain lui-même.

Quand l'observation directe manque ou n'attire personne, les textes doivent naturellement rester muets et comme inexistants, puisque nul n'éprouve la tentation de chercher ce qu'ils pourraient bien signifier.

C'est pour cela sans doute qu'on s'est tant payé de mots jusqu'ici en fait d'histoire locale et surtout de topographie antique ; aussi, voyons-nous les affirmations les plus étranges (1) persister des années et même des siècles dès qu'un écrivain quelconque les a livrées au public.

(1) Au nombre de celles-ci, il n'en est pas de plus typique que celle de la *Croix* dite *d'en Sabourre*, d'où l'on a tiré délibérément *Suburra*, par assimilation avec Rome et en supposant, sans autre preuve, que les quartiers infâmes de l'antique Narbonne s'étendaient jusque là ! Ce monument vulgaire tire simplement son nom de celui d'un homme, *en Sahorre*, dont la famille était sans doute issue de la localité du Conflent encore ainsi dénommée (Sahorre, canton d'Olette, arrondissement de Prades, Pyrénées-Orientales).

Il suffit pour s'en convaincre de relire la sentence arbitrale du 22 février 1352 (AA. 111, XI^e Thal. fol. 41, Mouynès p. 354) où l'on trouve, à propos

C'est pour cela encore que tout ce qu'on a écrit jusqu'ici sur les variations du littoral depuis l'époque romaine, sur les changements du cours de l'Aude et les colmatages, sur le port antique de Narbonne et même les voies romaines, etc., est à refaire presque entièrement ou, du moins, à revoir et à vérifier sur le terrain. On ne peut plus aujourd'hui se contenter d'écrits surannés et se payer de mots ; il faut des observations directes et des objets matériels pour comprendre un peu le passé, appuyer ou corriger les textes, se faire une opinion quelque peu acceptable quand les textes manquent.

Ce sont des trouvailles matérielles et des observations, en quelque sorte continues, qui m'ont permis d'éclaircir un tant soit peu la question encore intacte des origines de Narbonne et je n'ose dire encore que j'ai fait le dixième du chemin qu'il faudrait parcourir !

Quoi qu'il en soit, je me permets d'en résumer ici les grandes lignes, en attendant une publication plus étendue et documentée, ne serait-ce que pour marquer la voie aux continuateurs éventuels et faciliter la lecture des notes qui pourront suivre :

La ville actuelle, sur la rive gauche de l'Aude et dans la seule moitié dite encore Cité, occupe très incomplètement l'emplacement de la Narbonne romaine et celle-ci, dès la conquête, s'éleva vraisemblablement sur le site de l'*emporion* ou marché des temps gallo-grecs.

Avant l'installation des Romains en nos pays, la ville indigène ou centre politique était à Montlaurès (1), à

des limites du Vesq (*fiscum*) de Cité : « *de meridie cum condaminis montalium de Olivis et cum flumine Atacis et cum campo magistri Johanni Saorre, via publica de Gruyssano et Ricardella in medio.* » C'est seulement au XVII^e siècle, ce nom de famille étant éteint ici, que ladite croix est dite *d'en Sabourre* et qu'on tire aussitôt de cette graphie corrompue l'étrange affirmation de *Suburra*.

(1) A l'époque où rien ni personne ne pouvait me fournir ici une lueur quelconque sur ce site trop négligé, j'ai cru un instant et de très bonne foi

quatre kilomètres à l'ouest, dans l'intérieur des terres, comme je l'ai reconnu le premier. Cette station primitive des temps de l'indépendance ayant été dépeuplée ou abandonnée peu après l'arrivée des nouveaux maîtres, la cité romaine et le marché se trouvèrent désormais réunis sur le site actuel; ce qui explique fort bien que les antiquités de la période grecque soient à Montlaurès principalement et toutes celles de la période romaine à Narbonne seulement.

J'ai donné récemment (1) la raison et la date de l'installation de la ville-mère à distance du primitif lieu de trafic, et ne désespère nullement de pouvoir relier bientôt les temps de Montlaurès ou de l'hellénisation à des périodes bien plus reculées et tout aussi inconnues de mes devanciers.

Le Port des allèges à Narbonne.

Le port maritime ou station d'atterrissage des temps antiques étant sur le flanc de Cauquène, c'est-à-dire à une vingtaine de kilomètres de Narbonne, les marchandises qui venaient de la mer avaient encore un long et pénible trajet à effectuer avant d'atteindre le marché ou lieu de trafic.

D'autre part, aucune route de terre n'ayant jamais

que Montlaurès était une nécropole de la Narbonne pré-romaine (V. *Bullet. de la Com. archéol. de Narb.* 1905) et j'ai fait connaître des antiquités qu'on était loin d'y soupçonner.

Mieux documenté par de nouvelles trouvailles, j'ai eu la bonne fortune de pouvoir me corriger moi-même et, dès 1907, dans une note où il y a peu de choses essentielles à reprendre, j'ai fait connaître que Montlaurès était plus et mieux qu'une nécropole et représentait le site même de la ville mère de Narbonne. J'ai aujourd'hui le sentiment très net que cette manière de voir fera son chemin.

(1) *Bull. de la Com. archéol. de Narb.* 2^e livraison de 1913.

existé entre l'île de Sainte-Lucie et la ville avant la création du canal actuel, c'était seulement par eau, à travers nos étangs ou rade et ensuite par le fleuve, qu'on devait forcément les véhiculer.

Pour effectuer ces transports nécessaires, soit pour traverser la rade soit surtout pour remonter le cours sinueux de l'Aude, il est évident que les navires de haute mer, à moins d'avoir un tirant d'eau bien inférieur à un mètre, ne pouvaient guère être utilisés.

La rivière était loin d'avoir alors la profondeur et la hauteur d'eau de notre Robine actuelle, puisqu'elle coulait librement, sans écluses de retenue, entre des berges naturelles et dans un lit largement ouvert ; son niveau supérieur devait être donc jadis à plus de 2 mètres au-dessous du niveau des eaux du canal actuel (1).

C'est ce que montrent fort bien d'ailleurs les ruines des maisons gallo-romaines, ensevelies sous les jardins et bâtisses actuelles du quartier de Rolland, sur la rive gauche au sortir de la ville, c'est-à-dire en aval dans la direction de la mer.

Là, des sols d'habitations et des mosaïques antiques se trouvent actuellement sous les eaux, ou tout au moins dans une sorte de couche aquifère, et il est impossible d'admettre qu'on les ait établies originellement dans de pareilles conditions. Les caves et mosaïques de ces maisons furent certainement créées en terrain sec et c'est bien ultérieurement qu'elles ont été envahies ; la preuve que c'est bien l'exhaussement artificiel des eaux de la Robine par le moyen d'écluses qui est la seule cause de cet envahissement, c'est que la couche d'eau souterraine

(1) L'écluse de Sainte-Lucie (terminée en 1870) élève les eaux de 0^m80 au-dessus du niveau moyen des eaux du port actuel de La Nouvelle ; l'écluse de Mandirac (terminée en 1821) les surélève de 1^m40 au-dessus de celles qui suivent vers Ste-Lucie, ce qui nous donne 2^m20 de surélévation totale à Narbonne, à partir de l'écluse du Moulin de la ville.

de tout ce quartier baisse rapidement de plus d'un mètre, ce qu'on voit aisément dans les puits et norias, toutes les fois qu'on met le canal à sec pour y faire des réparations (1).

Le cours de l'Aude en aval de Narbonne était donc assez comparable, à l'époque romaine, à ce qu'il est actuellement vers Coursan et Fleury ; il est même possible qu'il y passât moins d'eau jadis qu'il n'en passe actuellement à Coursan. Dans ces conditions, qui soutiendrait encore que les navires de haute mer ont pu remonter le cours de l'Aude et arriver jusqu'au Pont de Narbonne ?

Les hauts fonds du fleuve et de certaines parties de nos étangs, aussi bien que les variations continuelles du niveau des eaux (2), sont des accidents qui ont ici toujours existé, autrefois comme de nos jours, et ils ont dû à toute époque s'opposer à l'approche des gros vaisseaux.

Il fallait donc, nécessairement, décharger jadis ces derniers dans les parages lointains de Sainte-Lucie ; diviser leurs cargaisons sur une battellerie plus légère, sur des bateaux plats ou alléges, susceptibles de traverser les étangs sous l'impulsion des rames ou de la perche (3), faciles à tirer ensuite le long des berges fluviales par des hommes (ou des animaux ?)

Visiblement, quand on connaît l'état des lieux et qu'on se rend compte du peu de changements éprouvés par la rade ou le fleuve depuis les temps historiques, toute une flotille de barques légères, montée par une nombreuse

(1) La dernière mise à sec, dont j'ai pu suivre les effets, est d'août 1904.

(2) Dans les étangs ou rade, pendant les longues périodes de vent de Cers, où la baisse des eaux atteint parfois plus d'un mètre ; dans le fleuve aux périodes de sécheresse.

(3) Quant on voit avec quelle aisance et quelle rapidité les riverains de nos étangs poussent encore leurs barques plates sur les hauts fonds, on en vient à croire qu'ils répètent automatiquement des gestes ancestraux et que la navigation *à la partega* (*pertica* = perche) a toujours été le mode traditionnel de propulsion en ces milieux ?

population d'ouvriers libres ou d'esclaves au service des commerçants, a dû longtemps exister ici pour assurer les transports entre l'île de Cauquène et le marché antique. C'est ce que laissent d'ailleurs entrevoir nos inscriptions, où les naviculaires sont plusieurs fois mentionnés. (V. *Hist. de Lang.*, édit. Privat, t. xv, nos 38, 119, 147, 204, 206).

Et tant que le trafic n'a pas été trop considérable et le fleuve impraticable, deux ports paraissent avoir suffi aux besoins du commerce primitif : un *port d'atterrissage* à Cauquène, pour les navires de haute mer ; un *port fluvial* pour les barques légères, dans les adjacences du marché, peut-être même dans les lieux encore désignés par les vocables significatifs de *Barques de Cité* et *Barques de Bourg*, dits au moyen âge à *las Naus*.

Aux temps antiques, comme de nos jours, on n'a pu voir à Narbonne, aux abords du Pont vieux, décoré par nos antiquaires locaux du nom latin de *Pons vetus* (1), que des barques fluviales et jamais de véritables vaisseaux. Le fleuve n'a jamais été largement accessible ni en aval ni en amont de Narbonne et tous ceux qui ont affirmé que la navigation *maritime* atteignait Narbonne directement ont, d'après moi, ajouté au sens du texte de P. Mela et méconnu l'état des lieux.

(1) Ce pont antique, sur lequel passait la voie Domitienne, a été longtemps seul ici et il n'a pris l'épithète de *vieux*, qu'après qu'on en eût bâti un *nouveau*. Celui-ci, dit primitivement *Pont de Belvezer* et plus tard *Pont des Carmes*, fut créé en amont, d'abord en bois (fin du XIII^e siècle) et puis en pierre (début du XIV^e), à trois arches et deux piles ; il fut démoli en 1800, époque où on le refit, presque sur place, à une seule arche, en même temps qu'on créa (ou répara ?) la Porte Neuve de nos remparts.

Jusqu'à la fin du XIII^e siècle, un seul pont, dit simplement le *Pont de Narbonne*, et deux gués assuraient ou permettaient le passage du fleuve aux abords de la ville : un gué en amont, dit *Gua de Cabra picta*, au lieu où est le *Moulin du Gua* actuel ; un gué en aval, vers le champ d'en Sahorre, dit *Gua dal Borgny*, en face du terroir de Caytivière, actuellement dit « Gleizes » du nom d'un ancien tenancier.

Le magnifique bas-relief qui décore la porte de notre Hôtel-de-Ville n'est donc que la traduction artistique d'une idée fausse, suggérée à Viollet-le-Duc par ceux qui n'ont jamais compris ce qu'était autrefois le Port de Narbonne : un corps en plusieurs organes nécessairement éloignés.

Pour mieux me faire comprendre et en finir avec une erreur tenace et sans cesse colportée, je dirais volontiers que les choses se passent actuellement à peu près comme dans l'antiquité, depuis que le Port de La Nouvelle remplit le rôle tenu autrefois par celui de Cauquène ; les grands vaisseaux ne stationnent-ils pas toujours loin de nous et les barques du canal ou les wagons du chemin de fer ne remplissent-ils pas encore l'office de la batellerie intermédiaire des temps antiques ?

Il n'y a donc, en quelque sorte, rien de changé, parce que les conditions essentielles de la rade et du fleuve sont restées sensiblement les mêmes, parce que la ville et la mer sont toujours à même distance.

Si les grands navires de l'antiquité avaient pu atteindre directement le marché de Narbonne, le port d'atterrissage de Sainte-Lucie eût été inutile ; or, cette lointaine escale, désormais incontestable dans sa réalité, était aussi indispensable que le port actuel de La Nouvelle.

La réalité du port de Cauquène, dont l'existence est affirmée ici pour la première fois, est donc une des plus claires preuves de la non-navigabilité de l'Aude en aval de Narbonne, en ce qui concerne les navires de haute mer ; si en amont il n'y avait plus aucune navigation, ce qu'on a déduit très justement du texte de P. Mela (*nisi ubi Narbonam attingit nusquam navigabilis*), il faut comprendre qu'en aval de la ville, du pont de Narbonne à l'île de Cauquène, il n'a jamais été possible de faire circuler qu'une batellerie accessoire, à peine comparable pour l'importance et le tonnage à celle qu'on voit actuellement sur notre canal de la Robine.

Il faut donc interpréter le texte de P. Mela comme suit: *l'Aude n'est nulle part navigable, si ce n'est à partir de Narbonne (vers la mer)*. Ce qui n'exclut nullement le correctif qui s'impose et qu'on peut formuler ainsi: *et la seule navigation qui puisse atteindre cette ville n'est même que de la catégorie fluviale*.

En un mot, c'est à la lettre qu'il faudrait prendre le curieux vers de Lucain (1):

Mitis Atax latias gaudet non ferre carinas

écrit sans doute pour nous marquer tout autre chose, mais exprimant bien l'idée que les vaisseaux marchands de Pouzzoles ou d'Ostie n'ont jamais pu entrer dans l'Aude et atteindre directement la capitale de la Province.

Port occasionnel à Capelles.

Il existe encore, en face du village actuel de Bages, sur les talus de la rade Narbonnaise et dans le territoire du grand domaine viticole dit actuellement Montfort, un point intéressant où de nombreuses antiquités ont été recueillies.

Je veux parler du site où notre jeune *Société nautique* a créé tout récemment un petit port pour les embarcations de plaisance et où, quelques années avant, notre ami le capitaine Molins opéra quelques fouilles (1904-1905).

Cette localité est connue depuis longtemps ici sous les désignations de *Port de Capelles* ou *Port des Galères*, qu'on retrouve sur les cartes et documents; il serait au moins étrange, on en conviendra, qu'elle eût reçu de tels noms si elle était toujours restée étrangère aux choses de la navigation.

(1) Pharsale I, vers 403.

Tout récemment, on a voulu n'y voir cependant qu'un lieu de plaisir des temps gallo-romains; je me hâte de dire, sans autre commentaire, que cette affirmation, un peu trop dénuée de preuves et même de vraisemblance, n'a pas rencontré d'adhérents.

J'aime mieux ajouter simplement que j'ai suivi de très près et avec la plus cordiale sympathie les fouilles de M. Molins, interrompues à la suite d'une peu brillante campagne de presse, et que j'y ai glané quelques documents.

Depuis lors, soit à l'occasion du creusement du port de ladite Société Nautique, soit pendant les travaux nécessités par la construction de quelques chalets, j'y suis retourné bien des fois et toujours utilement.

Voici une énumération rapide des trouvailles qu'on y a faites presque sous mes yeux :

1^o Substructions ou fondements arrasés de constructions gallo-romaines de petit appareil, couvrant une surface de 2 ou 3 hectares; deux réservoirs ou citernes, avec leurs parements de chaux grasse et tuileaux pulvérisés; un grand égout solidement maçonné, où un homme peut se tenir facilement debout, perpendiculaire au rivage et s'ouvrant autrefois dans les eaux de l'étang; cet émissaire se divise en deux branches de section moindre, après une quarantaine de mètres de parcours, pour desservir au moins deux groupes d'habitations; nombreux débris de pavement des appartements antiques, en petites briques posées de champ et mosaïques peu riches; nombreux débris de mortiers enduits de couleurs, du revêtement intérieur de certains logis; amas considérables de tuiles plates, à rebords, quelques-unes demi-cylindriques, des toitures antiques, etc. Toutes choses pouvant aussi bien avoir appartenu à une grande villa gallo-romaine qu'à un petit centre habité, *vicus* ou port.

2^o Une statue de marbre blanc, représentant Hercule

vêtu de la peau de lion et tenant la massue, qu'on peut voir actuellement au Musée de Narbonne; cette statue a beaucoup souffert dans l'antiquité et paraît avoir été longtemps exposée dans un lieu public, plutôt que préservée de toute injure dans les dépendances d'une villa particulière.

3° Enormes amas d'huitres de la grosse et excellente variété méridionale dite *Pied de cheval*, dont les coquilles ont été séparées et laissées sur place. Ces huitres, qui surabondent également dans les ruines antiques de notre ville, ont été visiblement récoltées dans la rade narbonnaise quand celle-ci avait de suffisantes communications avec la mer; elles pullulèrent pareillement dans l'étang de Thau (1900-1910), à la suite de quelque afflux plus considérable d'eau de mer, notre littoral méditerranéen possédant toujours assez de sujets adultes pour fournir, à la fin de chaque hiver, des nuées de larves errantes, propres à se fixer en eaux calmes (étangs ou rades maritimes) et s'y transformer en naissain.

Enfin, d'abondants débris de la moule commune, des dents de dorade, quelques hameçons de bronze, trouvés parmi les susdites coquilles d'huitres, semblent déjà nous prévenir en faveur d'une station ou port de pêche à Capelles.

4° Une abondance réellement surprenante de poteries rouges en terre sigillée, unies et ornées, hors de proportion avec la vaisselle propre d'une simple villa.

Ces poteries, dont j'ai pris sur place de très nombreux échantillons sans diminuer les récoltes du capitaine Molins, offrent cela de particulier qu'elles paraissent le plus souvent neuves et, malgré leur état de fragmentation, n'avoir point servi aux usages domestiques; leur vernis n'a pas souffert, on n'y voit point de traces d'usure sur les reliefs et les cassures sont plus nettes que celles qu'on peut constater sur les fragments usagés recueillis en ville.

C'est moi qui ai appelé l'attention du capitaine Molins sur ces particularités, lui faisant même remarquer, sur le fond intérieur de certains vases plats, les restes du sable qu'on mettait pour empêcher les adhérences des poteries vernies, empilées dans les fours pour la cuisson. Je lui ai donc suggéré l'idée qu'on devait peut-être voir en tous ces débris *la casse* ou déchet commercial de cette poterie avant son embarquement ?

Venue presque toute de la Graufesenque, ainsi que le prouvent les estampilles (1), apportée ici, à dos de mulet (2) (ou par chariots?), des montagnes du pays ruthène, pour être répandue ensuite par le commerce maritime sur les côtes d'Espagne et d'Afrique, dans les îles de la mer latine et aussi sur les côtes d'Italie, où l'on est quelque peu surpris de retrouver ces imitations gauloises des produits arrétins; Narbonne a dû être, par sa position même, le port d'embarquement préféré de cette marchandise fragile et l'abandon de la casse est naturel au point d'aboutissement de la route de terre.

Tout cela, d'après moi, parle déjà en faveur d'un trafic commercial à Capelles, au temps des susdites poteries sigillées.

5° Un grand dolium à grains, en terre cuite, découvert en mars 1912 lors de la construction du chalet Sauzy, dont la partie supérieure, reconstituée sur mes instances et placée au Musée, porte une double inscription et constitue un document de la plus haute importance.

Cette inscription, gravée *après cuisson*, se rapporte sans doute possible à la contenance ou capacité de ce grand

(1) V. Bull. du Comité 1905, pp. 16-31 où ces marques de potiers ont été publiées, après révision des lectures par M. J. Déchelette.

(2) Le fait que des poteries, presque analogues, nous arrivent encore du fond de l'Andalousie, à dos d'âne ou de mulet, mêlées de foin et contenues dans de grands filets de corde, me fait croire à ce genre de transport dans les temps antiques, de préférence au transport par voitures.

vase, qu'on n'eût jamais songé à jauger d'après moi s'il n'eût été placé à demeure dans un endroit public et un lieu de commerce.

Jamais, à ma connaissance, un dolium ainsi marqué n'a été trouvé dans une maison particulière ou un fond de cabane et cela se comprend; dans une habitation privée, un silo ou un dolium servent à la conservation d'une provision quelconque de grain, qu'on renouvelle quand elle est épuisée, mais il n'y a aucun intérêt ni aucune utilité à en déterminer et surtout à en afficher la contenance exacte d'une façon visible et permanente.

Il en est tout autrement, on en conviendra, dans un lieu de trafic, où un grand récipient, jaugé d'avance et accepté pour sa contenance avérée, peut dispenser de la corvée des mesurages de détail.

En même temps qu'il nous donne donc quelque appui en faveur de la réalité d'un petit port de trafic au lieu de Capelles, ce précieux dolium est encore un témoin irrécusable du commerce narbonnais des céréales vers le temps du Haut Empire, qui est précisément l'époque de la floraison des poteries sigillées de fabrication gallo-romaine.

Cela dit, voyons maintenant ce que signifient les deux inscriptions, encore inédites, qu'on voit au col de ce grand vase.

L'une d'elles, longue de 43 centimètres, porte les signes ou caractères suivants :

LXXXVII § XVIII

L'autre, placée à la suite et à petite distance, occupant un espace long de 33 centimètres est comme suit :

XXCVII § XVIII

Le premier signe, en forme de double L ou T renversé est une notation ancienne du nombre 50, laquelle, suivie

de XXXVII = 37, nous donne 87 unités d'une première grande mesure de capacité à déterminer.

Dans la deuxième inscription, où se voit le signe C = 100, précédé de XX = 20 qu'il faut en retrancher, nous voyons encore reparaître ces mêmes 87 premières unités, ce qui prouve jusqu'à l'évidence que les deux inscriptions expriment, avec variantes graphiques, une seule et même contenance.

Pourquoi donc a-t-on péniblement gravé sur terre cuite et dure, deux fois la même chose sur le col de ce vase si ce n'est pour en affirmer plus clairement la capacité?

Je crois, pour ma part, que la notation première, L = 50, a été démodée à un certain moment; ce qui la rendait peut-être incompréhensible ou peu claire à quelques trafiquants, au point qu'on a cru devoir l'expliquer, la traduire en quelque sorte, au moyen d'une notation plus connue du vulgaire, celle où intervient la lettre C = 100.

Et comme ces deux inscriptions paraissent, à première vue, avoir été gravées en même temps, il se pourrait que ce vase eût été jaugé au moment où le signe L = 50 commençait précisément à tomber en désuétude?

Je crois que les plus abondants débris céramiques du Port de Capelles, peuvent nous permettre de donner à ce moment une date assez approximative: Le bol gaulois de forme 37 est relativement rare à Port de Capelles; ce qui y domine absolument c'est le vase caréné de forme 29 avec ornementation de beau style, toutes choses qui me font songer au début de l'industrie figuline de la Graufesenque. Celle-ci, visiblement, interrompt l'importation en notre Midi des poteries arrétines unies, de celles marquées tout au moins *in planta pedis*, qui sont *ici infiniment rares* alors qu'elles abondent en Italie, autour des lieux de production, comme on peut le voir aux vol. xi et xv

du C. I. L. Et tout cela serait du temps de Claude, d'après mes supputations, c'est-à-dire peu éloigné du milieu du 1^{er} siècle de notre ère.

De plus compétents pourront nous dire si cette appréciation est ou non en concordance avec les résultats acquis de la chronologie épigraphique, à l'endroit de laquelle je dois confesser mon ignorance.

Pour ce qui est maintenant de la contenance du vase lui-même, dont les dimensions du col et de la panse peuvent être rapprochées des vases entiers similaires que possède le Musée de Narbonne, je dirai tout d'abord qu'elle ne peut pas s'éloigner beaucoup de 20 hectolitres.

Dans ces conditions, que les seules données épigraphiques seraient impuissantes à préciser, les 87 premières unités de volume de nos deux inscriptions ne peuvent être que des *amphores* de 26 litres, puisque $87 \times 26 = 2262$ litres, soit 22 hectolitres 62 litres.

Quant aux vingt-trois unités de mesure suivantes, plus petites que l'amphore et soumises à l'obligation d'être contenues plus de 18 fois dans cette dernière, elles ne peuvent être que des *setiers*, dont les 24 faisaient l'amphore, comme l'indiquent d'ailleurs les S (barrées), qui se trouvent au milieu de chaque inscription (1).

Et comme le setier romain était à notre litre comme 24 est à 26, c'est-à-dire à peu près équivalent, nous pouvons établir que la capacité totale du dolium jaugé de Port de Capelles était de 22 hectolitres et 80 litres, soit 23 hectolitres en chiffres ronds.

Avant de se vendre au poids, comme actuellement, les grains se sont longtemps vendus ici en sacs de 1 hectolitre; les marchands de Capelles avaient donc jadis à leur disposition un récipient commode, permettant de mesurer à la fois l'équivalent de 23 de ces sacs.

(1) Les inscriptions dud. dolium doivent donc se lire : [*Amphorae*] LXXXVII S(*extarii*) XVIII.

Les quelques faits que je viens d'énumérer semblent donc parler en faveur d'un petit port à Capelles, vers le temps du Haut Empire. Des navires ont dû venir, semble-t-il, y embarquer et y décharger certains produits et cela, pendant une durée de temps limitée, ne paraissant guère avoir dépassé une centaine d'années.

À une époque plus récente, par suite de pénurie d'eau dans le fleuve et pendant les réparations qu'on effectuait pour y rétablir la circulation, les bateaux marchands furent pareillement obligés d'aller atterrir ou décharger leurs marchandises à Capelles, et nos Archives communales (AA. 103, fol. 106, v^o) contiennent à cet égard des documents suggestifs.

Une lettre de Louis XI, de l'année 1469, écrite sans doute à la suite de quelque plainte de nos Consuls, dit en effet : « *Depuis aucuns temps en ça, par grandes inundations la paissière d'Aude a esté rompue et la dicte rivière espandue par les maraiz en manière que les navires ne peuvent à présent venir ni aborder en laditte ville, mais vont aborder a certain lac appellé de Capelles, distant de ladicte ville de demye lieue ou environ.* », ce qui oblige finalement à transporter les marchandises par la voie de terre en délaissant le fleuve.

Qui nous dit que pareille nécessité ne s'était pas produite longtemps auparavant, de l'an 50 de notre ère à l'an 150, par exemple, qui est environ le temps des poteries sigillées ruthènes, et qu'elle n'était pas déjà sous la dépendance de quelque obstacle momentané à la navigation fluviale ?

Rien ne parle plus éloquemment, d'après moi, en faveur des difficultés traditionnelles de cette navigation, que cette variété des points d'atterrissage que nous trouverons, aux diverses époques, dispersés sur le pourtour de notre rade. *Réparer le fleuve*, pour supprimer les transbordements et retards de la route de terre, a été ici

l'objectif constant et même le continuél souci de nos édiles (1), au Moyen Age et à la Renaissance ; tout semble nous dire qu'il en a été de même longtemps auparavant, jusqu'au jour où le fleuve, maîtrisé et canalisé, n'a reçu que le volume d'eau nécessaire et suffisant, ce qui n'a été complètement réalisé qu'à la fin du XVIII^e siècle.

Enfin, ce nom même de *Capelles* ou *Capeilhes*, qui n'avait encore frappé personne, n'est-il pas lui-même significatif ?

Il s'applique, en effet, d'après les documents compulsés, au site anciennement habité (*lieu de Capelles*) où sont les ruines et déchets gallo-romains ; à une petite élévation (*Pech de Capelles*) en bordure de l'étang ; à une langue de terre (*pointe de Capelles*), qui s'avance dans les eaux salées ; aussi bien qu'à une partie plus ou moins bien circonscrite de la rade elle-même (*lac ou anse de Capelles*).

Il me paraît peu probable, dans ces conditions, que ce nom de lieu puisse provenir d'un nom d'homme, parce qu'un particulier n'a jamais pu posséder ces terres ou ces eaux à titre privé.

Pourquoi n'y verrions-nous pas alors la survivance du nom collectif de ces marchands (ΚΑΠΕΛΟΙ) qui y trafiquaient depuis les temps gallo grecs ? S'il y a jamais eu un point de notre littoral où les influences grecques ont été durables et persistantes, c'est bien celui où s'éleva Narbonne, puissante ville barbare de commerce, tributaire obligée des deux grandes cités ioniennes de Marseille et d'Emporion.

Depuis le temps de l'importation des vases grecs, que je suis le premier à avoir signalés ici, jusqu'au milieu du Haut Empire, le parler et l'alphabet des grecs ont été familiers aux Narbonnais ; de cela témoignent assez les

(1) V. aux Arch. communales (série AA. et annexes) les nombreux documents sur les droits de robinage, les réparations de l'Aude et des ponts, les rectifications de parcours, etc., jusqu'au jour où, excédée par ces dépenses, la ville cède son fleuve ou son canal à la Province du Languedoc (1776).

légendes de nos premières monnaies, les plus anciens graffites sur poteries (marques de possesseurs gravées à la pointe du couteau) et même quelques inscriptions ultérieures sur marbre.

Je crois donc, finalement, à l'existence momentanée d'un port au lieu de Capelles et je soupçonne même, comme je l'exposerai plus bas, que l'activité de ce port occasionnel a coïncidé avec quelques grands travaux effectués sous les premiers empereurs, pour améliorer précisément la rade et le fleuve.

Le grand Port romain

Il était au pied du pech ou roc de Conilhac et vers la face ouest de l'île de Saint-Martin, presque au débouché du grau du Grazel, dans l'ensemble encore dénommé étang de Gruissan. Il a duré de la fin du 1^{er} siècle de notre ère jusqu'à la grande inondation de 1316, c'est-à-dire 1200 ans environ.

La réalité de ce grand port en ce point de notre rade narbonnaise, où personne encore ne l'avait soupçonné, se déduit d'un certain nombre de faits, dont voici un petit résumé :

1^o Du nom du tènement où l'Aude canalisé fut conduit par les Romains et qui fut dit pendant tout le moyen âge *las luegnas* (1) (= *ligna*), les vaisseaux !

2^o Du fait que l'embouchure de la Robine en ce point, dite jadis *goule d'Aude* (2), est encore représentée là par un lieu-dit significatif : *les portes de la mer*.

3^o Du fait que l'arrière-lit aboutissant à cette embou-

(1) Indépendamment des phrases significatives de nos archives : *Si barcas o autres lens portan merces... tot legn e gale o barca cuberta...*, etc. Voir encore les mots *Leny* (catalan) et *Leno* (espagnol), tirés du latin *lignum*, qui désignent encore les grands vaisseaux de haute mer. L'antique Grèce n'avait-elle pas aussi un cap dit *Xylophage*, du nom des vaisseaux qu'il semblait absorber ? *Fusta*, autre dénomination romane de bois, a été aussi employée pour désigner les vaisseaux.

(2) V. Reconnaissance à l'archevêque du fief de *las leignes* et moitié du Roc de Conilhac, lieu dit *goule d'Aude* et Robine. (Invent. de l'archev. vol. I, fol. 96).

chure est encore nettement marqué par une dépression de terrain, au sud du dit Roc ou Pech de Conilhac, en des atterrissements à peine émergés, vers les dites portes de la mer.

4° Du fait qu'on voit encore, sur la face sud du Roc de Conilhac, une entaille profonde et régulière, creusée de main d'homme dans les calcaires durs de ce piton, ce qui ne peut représenter qu'une portion de route de terre suivant la Robine de jadis et allant vers le port antique.

5° De la teneur du rapport des experts de 1346 (1) où il est dit que la Robine (Aude canalisé et entretenu) « tombe maintenant dans l'étang de Sigean et qu'il faut « l'y laisser, parce qu'il y a là plus de profondeur d'eau ». Ce qui prouve que la grande inondation de 1316, celle qui changea le cours de l'Aude et dont j'ai découvert la mention dans la Chronique de Saint-Paul (2), creusa un nouveau lit à la Robine à travers les limons émergés de la barre de l'Arduillon et porta la nouvelle *goule d'Aude* en face de l'île de l'Aute.

Le fait de vouloir délibérément l'y laisser, au lieu de la ramener dans l'étang de Gruissan qu'elle venait de quitter, montre assez que 1200 ans de déversement des eaux de l'Aude en cet étang avaient comblé et atterri, comme cela se voit bien aujourd'hui, toute la partie est de la rade narbonnaise. Cette portion orientale, où fut si longtemps le grand port de l'époque romaine, est dite maintenant

(1) V. Archiv. municip. Annexes de la série AA, p. 336.

(2) V. Catel. *Hist. comtes de Toulouse*, p. 173 et *Hist. de Languedoc*, éd. Privat, t. V, preuve 9, où les ravages de la plus grande de nos inondations sont notés, par l'auteur de la dite Chronique, comme un fait-divers de grande importance. D'autres ont vaguement avancé la date de 1320, mais la Chronique seule fixe la date précise de l'événement : *anno millesimo trecentesimo decimo sexto, videlicet quarto idus octobris, hora quâ gentes communiter cœnabant et per totam noctem fuerunt diluvia aquarum in Narbona, propter quarum inundationem fuerunt circa CCC domus dirutæ et circa L personæ mortuæ.*

étang de Campagnol et étang de l'Ayrolle, mais il n'y a plus guère de fond d'eau qu'aux abords du grau de Narbonne, vers la Vieille-Nouvelle, entre les plages maritimes de Saint-Martin et Sainte-Lucie.

6° Si la langue de terre de l'Ardillon a pu recevoir le nouveau lit de la rivière en 1316, c'est qu'elle était émergée à cette époque; d'autres faits établissent qu'elle l'était bien avant. De telle sorte que cette barre d'atterrissement, résultat obligé de l'action contraire et alternative de nos deux vents dominants (le Cers et l'Autan) sur les limons dégorgés par le fleuve dans notre rade, reliait déjà l'île de Cauquène aux terres de Mandirac à l'aurore des temps historiques. De ce fait, le lac *Rubresus*, qui n'a jamais eu depuis l'époque romaine d'autres limites que celles de notre rade actuelle dans son ensemble, se trouvait divisé en deux bassins séparés : celui de l'est correspondant à notre étang de Gruissan; celui de l'ouest, encore représenté par notre étang de Bages et de Sigean. Le premier communiquait avec la mer par deux graus, celui de la Vieille-Nouvelle, dit autrefois grau de Narbonne, et celui de Gruissan ou du Grazel; l'autre, où se trouvait le port primitif de Cauquène, communiquait avec la mer par le grau du cap Romani, devenu plus tard, après réparation sérieuse, le canal ou port Saint-Charles, dit aujourd'hui Port de la Nouvelle.

Pour utiliser tous les graus de notre littoral, faciliter aux navires de haute mer l'accès dans les eaux tranquilles de notre rade, atteindre aussi plus facilement les embouchures variables de l'Aude ou Robine, les Romains du 1^{er} siècle durent couper la barre de l'Ardillon par un canal est-ouest, faisant communiquer entre elles les deux portions de notre rade.

Ce canal de jonction existe, encore visible, en avant de Sainte-Lucie; il est bordé de quais en pierres de taille et en partie comblé. Il a un peu plus d'un kilomètre de

longueur et, sans courbure ni inflexions, suit une ligne droite qui de la Vieille-Nouvelle se dirigerait sur l'île de l'Aute.

L'extrémité occidentale de ce canal de jonction dépasse de plus de 200 mètres la voie ferrée de Narbonne à la Nouvelle, d'où on l'aperçoit fort bien dès qu'on arrive en face de l'île de l'Aute.

Ce canal, que l'on a considéré de tout temps ici comme romain et sur lequel P. de Marca s'extasiait au xvii^e siècle, est qualifié de *Robina antiqua* dans une sentence arbitrale de 1332 (1), ce qui est déjà une haute présomption d'antiquité puisque, du xiv^e siècle aux temps gallo-romains, aucune période spéciale de prospérité ne s'aperçoit pour Narbonne, hors les temps de la Paix romaine.

Je crois très fermement qu'il a été construit vers le i^{er} siècle de notre ère, pendant l'utilisation passagère du port de Capelles, dont j'ai parlé dans un paragraphe antérieur; je crois pouvoir donner de cette opinion une preuve indirecte :

La carrière d'où l'on a dû tirer les moëllons de ce canal, lesquels sont de la molasse marine de Sainte-Lucie, se voit encore, comme carrière abandonnée, sur le flanc ouest de cette île; or, tous les abords de ce chantier désert sont jonchés de débris de poteries antiques (amphores et écuelles) qui ne peuvent guère représenter que la vaiselle usuelle des ouvriers carriers.

Et tous ces débris, que je connais bien, sont au moins des débuts de l'ère chrétienne, s'ils ne sont même quelquefois un peu antérieurs (débris de vases campaniens); aucun autre débris plus récent n'y ayant été rencontré, j'en conclus que la carrière est abandonnée depuis cette époque et, à cause de sa proximité du dit canal — elle n'est pas à plus de 400 mètres de la pointe de « Mour

(1) Archiv. municip. Annexes de la série AA., p. 355.

« de Falcou », qui surplombe la gare actuelle de Sainte-Lucie — j'en déduis qu'elle n'a guère été utilisée que pour les quais de ce grand ouvrage.

7^o C'est également pendant le 1^{er} siècle de notre ère que d'autres grands travaux furent exécutés dans les parages de Mandirac (1); une nouvelle Robine, avec des quais de pierre de taille, fut creusée pour conduire les eaux de l'Aude vers le Pech de Conilhac, où les vaisseaux de haute mer purent stationner.

Sur le trajet du chemin rural actuel dit « chaussée de Mandirac », parce qu'il est précisément établi *sur un des quais de la Robine romaine*, des travaux exécutés dans la propriété de M. Bories-Azeau ont fait retrouver l'autre quai parallèle, avec ses alignements de pierre de taille, et aussi des amas de poteries sigillées du 1^{er} siècle en arrière de ces pierres taillées. Tous ces débris, laissés par les travailleurs sur les lieux où ils ont peiné et stationné, nous donnent la date de la construction de cette Robine romaine conduisant au port. L'identité de ces poteries avec celles du port de Capelles indique bien qu'on a creusé la Robine romaine de Mandirac pendant l'utilisation passagère de ce port occasionnel.

Je n'ai pas recherché les dits quais de pierre vers l'ancienne goule d'Aude et le lieu des Portes de la mer ; mais j'ai le pressentiment qu'ils existent sous terre aux abords du grand port, parce que là aussi, en pleines alluvions fluviales, il a été nécessaire de consolider les berges de la Robine.

(1) Le canal romain, du bout de la chaussée au Pech de Conilhac, faisait presque un angle droit. Cet angle est dit, dans certains documents du moyen âge le *recoïn de Tornevetes*. Nom lumineux, d'où est sorti la forme Tournebelle (nom d'un domaine actuel), indiquant qu'on y tournait la voile des allèges et qu'on s'aidait souvent du vent pour aller de Narbonne au port, en descendant le cours du fleuve

Des fouilles les feront venir tôt ou tard à notre connaissance, comme des dragages dans le vieux port nous restitueraient à peu près sûrement des objets datés, tombés des navires qui ont stationné 1200 ans. Ne pouvant exécuter moi-même de semblables travaux, je me contente de les signaler aux chercheurs futurs.

Le port lui-même ne paraît pas avoir eu des quais de bordure comme nos ports modernes; c'était un bassin en eau profonde, qu'on avait sans doute creusé et amélioré, où les vaisseaux étaient ancrés. Les transbordements devaient se faire de barque à barque, par approche des allèges fluviales; peut-être aussi déchargeait-on sur les quais de la Robine, vers sa terminaison ?

Le port romain de Narbonne ne ressemble donc à aucun autre grand port de l'antiquité (voir article PORTVS du *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines* de Saglio-Pottier). Les grands navires de mer s'ancraient en rade, vers la terminaison du fleuve canalisé, et les quais commerciaux et magasins étaient en ville, sur les confins de la grande route de terre. C'est sans doute l'absence de grands travaux d'art, môles, quais, bassins ou magasins, inutiles dans ces conditions; l'inexistence de grandes ruines dans les adjacences de la mer, qui ont fait méconnaître si longtemps les notions générales ou les découvertes un peu inattendus qui sont exposées dans ce travail.

M. Camille Jullian m'ayant demandé si je connaissais des restes de phares aux abords du port, je suis obligé de déclarer que je n'en connais point de bien certains; mais je dois ajouter que le rocher de l'ancien château de Gruissan, sur le grau du Grazel, et les ruines romaines de la propriété Portes, à Saint-Martin, sur le grand grau de la Vieille-Nouvelle, peuvent parfaitement avoir été le site de tours à signaux lumineux.

Au cap Romani également, sur le grau de l'étang de l'ouest, il y a des ruines romaines et des amas de poteries

sigillées (1), comme dans la propriété de mon ami le commandant Portes, mais j'ignore si l'on a encore affaire à une petite villa gallo-romaine ou à un phare (2), qui serait là encore très indiqué.

Utilisation de la « Robina antiqua » et canal de Sainte-Lucie.

La grande catastrophe de 1316 a donc porté le débouché de la branche narbonnaise de l'Aude dans les adjacences de Sainte-Lucie et les eaux tombent maintenant dans le bassin ouest de notre rade.

Il s'agit de lui donner une terminaison fixe dans ces terrains bas et presque mouvants de l'Ardillon, de lui construire une embouchure ou nouvelle goule, bordée de quais, analogue pour la solidité à celle de la goule romaine de Conilhac.

Mais les temps sont durs de 1316 à la fin du xv^e siècle et Narbonne traverse une longue période de misère et de ruine industrielle; l'argent manque visiblement pour les grands travaux publics et la besogne à faire (*réparer le fleuve*, comme disent nos archives) est immense.

C'est depuis Sallèles, où l'on va désormais placer le barrage d'alimentation, jusqu'à la nouvelle goule d'Aude de Sainte-Lucie et même jusqu'au grau du cap Romani, qu'il va falloir poursuivre les travaux !

On s'avise alors d'un expédient, que l'état des lieux et les raisons d'économie nous permettent de deviner : on

(1) Elles m'ont été signalées en ce point par deux chercheurs de La Palme, MM. Soucaille et Dr Pélissier, qui explorent avec zèle et intelligence les abords de leur résidence et qui ont fait de très intéressantes trouvailles.

(2) Pour le rocher de Gruissan, la question du phare peut être élucidée. S'il y subsiste des débris de poteries sigillées, il y eût certainement une tour à signaux lumineux et des gardiens, parce que dans un tel site on ne peut songer à une ville romaine. Cette vérification aurait déjà été faite sans les soucis du temps présent.

va, par un grand crochet, conduire le nouveau lit fluvial dans la *Robina antiqua*, de telle sorte qu'on aura des quais tout faits et une goule d'Aude en pierres de taille, qui ne coûteront rien. Le vieux canal de jonction des deux étangs va changer de destination et ne sera plus que la terminaison de l'Aude canalisé.

Cette adaptation n'est affirmée dans aucun de nos documents écrits, au moins à ma connaissance, mais nous avons une preuve de sa réalité dans une plainte des pêcheurs de Gruissan qui, gênés par la suppression de la communication entre les deux étangs, obtiennent des consuls de Narbonne (1) un passage pavé, sur le bord de la nouvelle robine, pour passer leurs barques, à sec, par dessus la berge, dans le canal qui seul permet désormais l'accès de l'étang de Sigean et de Bages.

La décision des consuls est de l'an 1512, c'est-à-dire à peine postérieure à la nouvelle destination de la *Robina antiqua* et à son occlusion du côté du levant, ce qui est lumineux.

Les deux portions de notre rade ne communiquent donc plus; les deux graus du Grazel et de la Vieille-Nouvelle ne sont plus utilisables par les navires de mer et le contact de ces derniers avec la batellerie fluviale ne va plus se faire que dans les parages éloignés du port Saint-Charles, devenu plus tard le port actuel de La Nouvelle.

Les cartes de Cassini éditées avant 1789 montrent très bien cette curieuse terminaison de la nouvelle Robine, avec le grand détour du *Cargol* ou *Caragol*, ainsi dénommé peut-être par assimilation populaire au contournement de la coquille du colimaçon ?

(1) Archives de Narbonne, 1^{re} Thal., fol. 202. Il est même dit dans cette pièce que le dit passage pavé ou glissière sera « au bastardel » c'est-à-dire au barrage par lequel on a dû fermer l'embouchure orientale de cette Robine antique.

Cette nouvelle embouchure a été utilisée 300 ans, de 1500 environ à la grande révolution, mais elle s'ensabla souvent et il fallut y faire plusieurs fois de coûteuses réparations: une de celles-ci, ordonnée par les Trésoriers de la province le 23 mars 1611, est celle de l'entrepreneur marseillais Tourrevielhe, qui prolongea vers l'Aute les quais de la *Robina antiqua*. La dernière, a été effectuée, de 1760 à 1770, par le père du sieur Figeac (1), ingénieur de la province de Languedoc.

Enfin, vers les dernières années du règne de Louis XVI, une réparation décisive est enfin réalisée, qui abandonne définitivement la *Robina antiqua* et porte résolument l'embouchure de notre canal dans les eaux du port de La Nouvelle, en contournant à l'est et au sud toute l'île de Sainte-Lucie. Les cartes de Cassini éditées au début du XIX^e siècle, quand nous ne possédions pas encore les belles cartes de l'État-major, montrent déjà cette ultime terminaison de notre canal de la Robine. Les travaux de ce prolongement furent effectués par l'ingénieur Ducros de Saint-Germain, le même qui posséda le domaine de Montlaurés, acquis de Madame de Solas, veuve de Chef-debien; cet ingénieur nous a même laissé une belle carte du nouveau canal, gravée sur cuivre, qui comprend toute la région depuis Sallèles jusqu'à la mer.

Je pourrais donner ici, à propos du *canal de Closque* et du *Pilon* qui en marquait l'origine, les raisons qui motivèrent les travaux du canal autour de Sainte-Lucie, mais il faut savoir se borner et je reprendrai tout cela plus tard quand je publierai mon ouvrage sur Montlaurés et

(1) Notes manuscrites d'un contemporain, M. Amadou, à moi communiquées par M. Armand Borjes, ancien-notaire. Tout ce qui concerne la chaussée de Cuxac et le cours inférieur de la Robine a d'ailleurs été élucidé par notre excellent archiviste et ami, M. Tissier, dans sa brochure sur *La Robine de Narbonne*, publié dans les travaux de Congrès du Sud-Ouest navigable, Toulouse 1905.

les origines de la Narbonne antique, celle-ci étant fille de la rade et de la route.

Distance de Narbonne au port maritime.

Le célèbre géographe d'Anville fait remarquer (1) que la distance que Pline (2) marque de Narbonne à la mer (xii milles) est fort convenable. Par contre, celle que Catel indique (3) et qui a été retenue par M. de Valois et le père Hardouin (vii milles) n'est pas recevable.

Je trouve, pour mon compte, que ces distances sont toutes deux exactes, à la condition de savoir à quelles choses et à quel temps elles s'appliquent.

Pline, très vraisemblablement, parle de la distance du port maritime qui existait peu avant son époque, c'est-à-dire du port de Cauquène ; tandis que Catel, qui ne disposait sans doute que de documents datant de quelques siècles, ne parle visiblement que du port du moyen âge, de celui de *Las Luegnes*, qui était bien à vii milles, soit 41 kilomètres, distance réelle de Narbonne au pech de Conilhac.

Ainsi, la différence qui avait frappé d'Anville et qu'il ne pouvait comprendre, puisque les migrations du port maritime sont restées si longtemps inconnues, arrive comme une confirmation indirecte des vues que je m'efforce de faire accepter.

Nous voyons ici une fois de plus que pour comprendre les textes il faut avoir longuement exploré le local ; on jugera sans doute que cela n'est possible qu'aux gens du pays, qui seuls peuvent être les éclaircisseurs bénévoles des savants éloignés.

(1) *Notice de la Gaule*, p. 561.

(2) *Hist. nat.*, liv. III, chap. 4.

(3) *Mem*, liv. I, p. 58.

Débarcadère au terroir de Sigean.

Il existe, sur la bordure de l'étang de Sigean-Bages, en face de l'Aude, un fonds d'eau au pied d'une falaise, avec chemin et quai, où bien des devanciers ont cru voir un port antique.

C'est le *Clamadou* ou *port Mahon*, que les antiquaires locaux ont décoré parfois du nom latin de *Portus Magonis* ; cette appellation pompeuse a fait des ravages dans certains esprits et l'on a fini par y voir le port même des anciens Carthaginois !

M. Cons, dans sa revue des anciens écrits concernant l'Aude et nos ports, car sa thèse n'a pas la prétention d'être autre chose, a naturellement parlé (p. 47 de la trad. franç.) mais évasivement de cette conception. Je n'hésite pas à la déclarer dénuée de toute vraisemblance, aucune trouvaille matérielle, aucune trace toponymique réellement carthaginoises n'ayant été constatées dans nos pays méridionaux. S'il y eût sur nos côtes, à l'âge du bronze ou au premier âge du fer, des incursions phéniciennes ; s'il y eût plus tard des relations commerciales ou des conflits entre les Puniques et les Grecs ou nos indigènes, il n'en est rien resté de reconnaissable, en dehors de quelques rares textes littéraires.

Aussi, depuis près de trente ans, la science moderne a-t-elle éliminé de notre histoire lointaine une foule de notions fausses, qui traînent dans les vieux écrits, sur les dits Phéniciens ou les Carthaginois.

Quant à *Portus Magonis*, il n'est visiblement que le reflet de ces idées surannées, éclos dans l'esprit de quelque érudit, comme *Suburra*, dont j'ai fait justice au début de ces pages,

Port Mahon lui-même m'apparaît comme une malencontreuse traduction française du roman *Port mau*, qui doit

avoir réellement existé jadis comme *Pech mau*, éminence voisine, dont j'aurai à parler longuement un jour prochain.

Un de nos savants, bien connu parmi nous et encore regretté, M. le président Cauvet, a cru que ce nom de *Pech mau* signifiait *puy mauvais*, en souvenir des carnages de la bataille de la Berre (734), dont il a traité longuement dans sa substantielle *Étude historique sur l'établissement des Espagnols dans la Septimanie* (Montpellier 1898).

Je croirais volontiers que cette désignation, aussi bien que celle de *Port mau* pourrait venir simplement du nom même de Mahomet, qui a laissé des traces assez nombreuses dans la toponymie des cantons de la France du sud où passèrent les Sarrazins.

Mahumet (prononcé Mahoumet), *Mahou* sous la graphie *Mau*, par confusion ou assimilation à *mau* (= mauvais), peuvent très bien expliquer ces curieux noms de lieu, sur le point même de notre territoire où les mahométans furent réellement vaincus sur terre et sur eau.

Enfin, en admettant même que la graphie Port-Mahon fût la bonne, et il faudrait pour cela la trouver dans des actes du xv^e ou du xvi^e siècles, je croirais encore qu'on devrait y voir simplement une allusion ou une trace du commerce récent des gens de Mahon, qui venaient nous apporter leurs citrons et ponceires, plutôt qu'un nom rappelant véritablement de vieilles incursions puniques.

Ce débarcadère du Clamadou, où il y a un quai qu'on a cru romain, parce qu'il est en pierre de Sainte-Lucie (Cauvet le dit formellement p. 29 de son étude précitée), peut très bien n'être qu'un débarcadère de la fin du moyen âge, en rapport naturellement avec le chemin mercadier du Roussillon passant par Villefalse, et créé, de 1316 à 1300, pendant la réparation de la Robine, quand on dut utiliser forcément les routes de terre au lieu et place du chemin d'eau alors inutilisable. Voyez ce qui est dit plus

haut pour une nouvelle utilisation temporaire, au temps de Louis XI, du port de Capelles et des chemins qui de là venait à Narbonne.

Le Port de Malard.

Celui-ci, qui se trouve encore indiqué dans le travail précité de M. Cons, est encore plus extraordinaire. Il n'a existé qu'à l'état de supposition, dans l'esprit de quelque lecteur des trop fameuses *Villes mortes*.

On aura dit ici, à M. Cons, qu'il y avait des traces d'un port à Malard et notre confrère aura consigné le propos, sans aller voir et sans indiquer malheureusement de qui il le tenait.

C'était, naturellement, le port du nord ; celui auquel on aboutissait quand, à l'époque romaine, on venait en bateau par l'estuaire de Vendres ! On verra amplement plus bas qu'il est inutile de parler désormais de cette idée chimérique.

Ce qu'on a trouvé, tout près de la campagne de Malard, sur la terrasse quaternaire, ce sont des amphores dans les ruines d'une petite villa gallo-romaine. C'est de ce fait banal, qu'un érudit à esprit aventureux aura conclu à l'existence d'un port ; c'est une illusion analogue qui a fait insérer au *Corpus inscrip. lat.*, vol. XII la mention d'un terroir des *Impérioux*, là où l'on avait trouvé des débris de lampes romaines !

J'ai dit ailleurs comment il faut écrire et comprendre ce nom de lieu de notre terroir.

Sur le prétendu changement du cours de l'Aude en 1316.

Actuellement, l'Aude reçoit les eaux de la Cesse au midi de Sallèles et continue son cours, par Coursan et Fleury, jusqu'à la mer, en contournant le front nord du petit massif de la Clape ; ce qui passe à Narbonne et prend

son origine au barrage de Sallèles c'est le *canal de la Robine*, cours d'eau artificiel, qui porte ses eaux jusqu'au port maritime de La Nouvelle.

Dans les temps antiques et jusqu'aux premières années du xv^e siècle il n'en était pas tout-à-fait ainsi et le bras amélioré n'avait pas encore perdu son apparence et son régime de cours naturel.

Un peu en amont de Cuxac, l'Aude déjà grossi de la Cesse se divisait en deux branches : celle du sud ou branche narbonnaise, se terminant dans les eaux salées du *Rubrensis lacus* ou *Rubresus*, et la branche de l'est ou coursannaise se terminant à la mer vers Vendres.

La branche urbaine coulait dans un lit très tortueux, profondément creusé en d'anciens limons alluviaux ; les redressements que ce cours sinueux a subis pour aboutir à la direction à peu près rectiligne de notre canal actuel, sont nombreux et importants. Il me suffira de citer, parmi les plus notables ceux de la grande boucle contournant Pardailhan (au xiii^e siècle, bastide d'En Peyragues) ; de la boucle entourant le Bousquet (aujourd'hui La Motte) ; du circuit du Moulin du Gua et du Breil, en amont de la ville ; ceux du Fleix, de Craboules et de Mandirac, en aval, sur la portion plus anciennement connue sous le nom de *Robine*.

Un cours d'eau sinueux à ce point, dans une plaine basse ou peu élevée au-dessus du niveau de la mer, devait être lent fatalement, éminemment favorable à la navigation fluviale sous la condition de nettoyages et de réparations d'entretien. C'est cette branche utilisée et entretenue qui a porté dès la conquête le nom d'*Atax*, qualifié même de *mitis Atax* par le poète Lucain ; mais aucun auteur ancien n'a prétendu qu'elle fut un bras artificiel, un canal creusé de main d'homme à l'époque romaine.

L'autre branche du fleuve, celle de l'est ou de Coursan, qui est l'Aude de nos jours, n'a jamais présenté de bou-

cles ou grandes sinuosités qui en eussent ralenti les eaux ; on n'a jamais eu à lui consacrer des soins d'entretien en vue d'une navigation quelconque. Son cours a toujours été plus rapide, parce que direct et livré à lui-même ; il n'a jamais été pour la ville de Narbonne qu'une dérivation naturelle et protectrice, un déversoir pour les fortes crues.

Deux ou trois autres déversoirs accessoires (*les escouldous*) ont même été créés de main d'homme, depuis la grande inondation, pour rejeter, dans la plaine de Narbonne et surtout la cuvette basse dite *étang salin*, une partie du trop plein de la branche narbonnaise lors des fortes crues.

Comme il a fallu s'efforcer — au moins depuis l'époque romaine, c'est-à-dire depuis qu'il y eut chez nous des usines et moulins à eau et aussi une batellerie plus active — de maintenir dans la branche urbaine le plus d'eau possible, il est clair qu'on a dû dès lors nettoyer le lit de l'Atax et même y détourner les eaux au moyen de barrages très simples, indispensables dans les temps de sécheresse prolongée.

Si nous sommes peu renseignés au sujet de ces barrages pour les temps reculés, gallo-romains ou barbares, nous savons cependant qu'au moyen âge il y eût une digue d'arrêt ou *paixera* (1) un peu en amont du village de Cuxac et que cet ouvrage a laissé un nom dans la toponymie locale.

Des documents de nos archives attribuent même au prince Noir et à ses bandes dévastatrices la destruction momentanée du dit barrage vers 1355.

Il est donc naturel de penser que l'utilité d'une telle

(1) *Paxeria, paixera*, du latin *paxillus* ; bas latin *paxellum* ; roman *payxel* ou *paychel* ; vieux français *paisseau*, avec le sens d'échalas ou pieu. Tous les barrages primitifs sont encore des lignes de piquets reliés par des branchages ou des planches.

digne d'arrêt s'était fait sentir longtemps auparavant, car personne n'osera prétendre actuellement que les conditions climatiques de notre région ont pu changer notablement depuis l'époque romaine (1), sous un ciel toujours balayé par l'impétueux *Cercius*.

Il y eut donc un barrage probable dans les temps antiques, pour obvier à la baisse du fleuve, mais cela ne permet pas de supposer, comme on l'a fait (2), que l'Aude ne fût jamais passé à Narbonne sans les travaux des Romains. Il y est passé de tout temps, depuis le nouvel équilibre qui suivit la fin des temps quaternaires.

Depuis lors, le fleuve a toujours eu deux bras et l'un d'eux a toujours cotoyé le piton de Montlaurés avant d'atteindre la ville ; on s'est de tout temps, pour des raisons d'intérêt faciles à saisir, efforcé de détourner vers Narbonne un volume d'eau suffisant et l'on paraît y avoir réussi jusqu'à la grande catastrophe de 1316.

Cet événement désastreux, qui causa la ruine de nos industries locales et celle du commerce d'outre-mer, augmenta cruellement les misères du temps, longues guerres ou épidémies ; on dit vulgairement qu'*il changea le cours de l'Aude*, d'où l'on a parfois inféré que cette rivière ne passa plus à Narbonne et commença dès lors à couler vers Coursan (3) ; comme si elle n'avait jamais eu

(1) Sur cette identité du climat, voir le beau paragraphe de M. Camille Jullian (*Hist. de la Gaule*, t. I., p. 103). Les gens du Nord vantent notre ciel bleu, mais déplorent la violence de notre vent dominant ; il faut cependant tolérer la cause pour jouir de l'effet !

(2) P. de Marca, qui a dû faire trop de cas de quelque opinion locale, lors de son voyage à Narbonne (1659) avec son collègue de Bosquet (*Marca hispanica*), col. 31).

(3) Ch. Lenthéric (*les Villes mortes*, etc., p. 236) a été le dernier éditeur de ces idées fausses, qui couraient ici avant lui et dont il n'a pas toute la responsabilité. Il a puisé sa phrase dans Duponchel (*Hydraul. et géol. agricoles*, p. 492), qui lui-même avait emprunté ses idées sur ce point à un narbonnais L. de Martin (*Thèse de doctorat en médecine*, Montpellier 1859), qui redonna un corps aux vieilles opinions locales, déjà publiées par de Marca au XVIII^e siècle.

qu'un bras avant de tomber dans la mer, comme si l'Aude de Coursan et Fleury ne datait que de 1316 !

La vérité, c'est que la branche narbonnaise fut ravagée, changée par places et comblée en bien des points ; que l'eau n'y coula plus que de façon très insuffisante et cela près de 200 ans. Voilà, simplement, en quoi et comment l'Aude changea de cours, lors de la grande inondation.

Pour le rétablir, il fallut en reporter le barrage alimentaire jusqu'à la hauteur de Sallèles, là où il est encore aujourd'hui, ce qui nécessita les grands travaux de la tranchée de Moussoulens ; il fallut lui creuser ou lui réorganiser un nouveau lit, depuis le dit barrage jusqu'aux abords de Sainte-Lucie, sur un parcours de plus de 30 kilomètres. Ce qui explique assez l'énormité de la dépense et les plaintes réitérées de nos édiles, aussi bien que les deux siècles exigés par l'opération.

C'est seulement aux abords de l'an 1500 que le fleuve de Narbonne fut restitué, mais rien ne put alors ressusciter les industries et le commerce disparus. Narbonne n'est plus depuis le milieu du xiv^e siècle qu'une petite ville vivant uniquement de son agriculture et il faut attendre, jusqu'aux premières années du second empire français, la création des chemins de fer et la culture industrielle de la vigne, pour y voir renaître une prospérité factice et précaire (1), pour y voir remonter un peu le chiffre de la population.

Deux noms à expliquer : Atax et Aude.

J'incline à croire qu'il n'y a aucune relation, aucune parenté philologique entre ces deux noms ; *Atax* n'a pu se transformer en *Aude* et, vu l'absence de documents et

(1) Factice, comme tout ce qui repose sur une monoculture trop absolue. Précaire, comme on l'a vu lors de la dernière crise viticole (1900-1909), dont l'organisation de la guerre à la fraude des vins a seule pu triompher.

de formes intermédiaires, j'en arrive à penser qu'on a dû les créer pour désigner des choses différentes ?

La question est pour moi très ardue et, si je me risque à l'aborder, c'est moins pour la résoudre que pour faire appel au concours de quelque spécialiste plus qualifié.

J'ai donc le simple pressentiment que l'*Atax* des auteurs latins c'est le nom spécial de la branche fluviale narbonnaise et qu'il désignait un cours d'eau, utilisable et passant par le site de Narbonne, qu'on aura cru un moment issu des Cévennes (1); en un mot, un fleuve coulant nord-sud, c'est-à-dire la Cesse prolongée jusqu'à la rade maritime. Le premier gros affluent d'un fleuve pris pour le cours principal, cela s'est vu. A l'appui d'une conception de cette nature et de sa possibilité, je puis invoquer le cas du *Vernodubrum*, notre Verdoube des Corbières méridionales, que Pline (2) prend délibérément pour l'Agli (3).

Qui sait même s'il n'y a qu'une vague analogie de sons entre *de Atace*, au cas indirect, et un *Acesse*, d'où serait sortie la graphie *la Cesse* ?

Je n'affirme pas, je cherche une lueur; car si cette idée

(1) C'est ce que répète encore Strabon (L. IV, chap. 6) aux premiers temps de l'ère chrétienne. Notre savant devancier Astruc a cependant fait remarquer que le nom de *Atax*, ajouté à cet endroit à ceux de *Orbis* et *Arauris* paraît être dû à une inadvertance de copiste, puisque Strabon ajoute aussitôt : « sur le premier (de ces fleuves) est située *Baeterra* et sur le second « *Agathè* », ce qui prouve peut-être qu'il ne voulait désigner, comme descendus des Cévennes, que l'Orb et l'Hérault ? (V. *Mém. p. l'hist. nat. de la province de Languedoc*. Paris 1737, page 21), ou qu'il y a une lacune dans le texte concernant l'*Atax*, dont le nom seul a survécu ?

(2) *Hist. nat.* chap. IV, liv. III. — V. aussi le travail sus-indiqué d'Astruc (l. chap. IV, p. 44).

(3) Agly, Aigline et Aygline, Aquiline (= *Aquilonia*), n'est-ce pas simplement la rivière qui vient de l'Aquilon, ce qui est l'exacte direction de ce cours d'eau ? Le sens de *Vernodubrum* est connu; c'est celui de « la rivière des « Aulnes » un peu masqué dans la forme actuelle de Verdoube (v. Dottin, *Manuel celt.*, p. 453). On connaît aussi les dérivés moins déformés de Vernazobre, Vernazoubre et Verdobre.

conjecturale d'un cours d'eau nord-sud, l'Atax continuation de la Cesse (1), avait été momentanément admise par nos ancêtres, je crois que la question de la signification originelle du nom Aude pourrait s'en trouver un peu éclaircie: Aude n'aurait alors été peut-être que le nom particulier d'un autre fleuve, coulant ouest-est et coupant ou croisant le premier, celui qui passe précisément au-dessus de Narbonne et que nos gallo-romains auraient pu fort bien appeler *Alterum (flumen)*, c'est-à-dire le deuxième fleuve ou seconde rivière de leur territoire? *Alte(rum)*, par suite de la chute de la terminaison, aurait pu devenir *Alde* et *Aude* (Aoudé), que nous disons Aude, en français.

Et quand le nom d'Atax se perd, et il semble avoir disparu d'assez bonne heure, c'est le nom modifié d'*Alterum* qui prédomine et persiste; à juste titre d'ailleurs, puisqu'il s'applique au cours d'eau principal et à celui qui vient de plus loin.

Quant à l'origine même du nom *Atax*, lequel a donné l'ethnique *Atacini*, aussi bien que les surnoms *Atacinus* et *Atacina* relevés dans les textes littéraires ou les inscriptions, je croirais volontiers que c'est un nom venant du grec et qu'il vise quelque particularité du fleuve lui-même ou plutôt de la branche à laquelle il s'appliquait.

Pomponius Mela souligne précisément que l'Atax est sujet à des crues hivernales (2) et qu'il a coutume de s'élever alors au point que *son lit ne peut plus le recevoir*; on avait donc noté déjà les débordements qui le caractérisent. Dans ces conditions et tenant compte en outre du fait signalé plus haut, que son lit est sinueux et varia-

(1) Cette idée paraît avoir d'ailleurs un fondement géologique, voir ce que je dis en note, dans le dernier paragraphe, sur le creusement des bras de l'Aude dans le sous-sol ou cuvette de la grande lagune quaternaire.

(2) ... *quum hibernis intumuit imbribus, usque eo solitus insurgere, ut se ipse non capiat.*

ble (1), c'est-à-dire peu ordonné, pourquoi ne l'aurait-on pas appelé l'irrégulier ou l'indiscipliné? Précisément, il existe une petite triade de mots grecs, dérivés du verbe ἀτάσσω (mettre en désordre), qui semblent avoir été créés pour exprimer l'irrégularité et je croirais volontiers que *Atax* est de la même famille? Nos premiers conquérants auraient simplement donné à ce nom de fleuve une physionomie latine, encore plus accentuée dans la forme *Attagus*, employée par Festus (2). A propos du nom même de Narbonne, je dirai plus tard que l'*Atax* semble avoir porté aussi une autre qualification grecque, tirée de la particularité de ses débordements. Inondations et changements de lit consécutifs, tous ces accidents de notre ancien fleuve citadin, ont disparu définitivement depuis que la porte d'entrée du barrage de Sallèles (fin du xv^e siècle) n'admet qu'un volume d'eau déterminé et presque constant. Le régime et la fixité de la Robine actuelle de Narbonne ont fait s'évanouir la signification des noms *Atax* ou *Naros* mais pour les retrouver il suffit de se reporter à ce qui existait il y a seulement 500 ans, où ils étaient aussi justifiés qu'aux temps antiques.

Le delta, la rade et le Rubresus.

C'est pour avoir pris l'entier delta de l'Aude pour le *Rubresus* des anciens, que tous mes devanciers ont ignoré

(1) Cela s'applique surtout à la branche urbaine, à laquelle je crois que le nom d'*Atax* était primitivement réservé.

(2) ... *Gens Elesycum prius — Loca hæc tenebat, atque Naro civitas — Erat feracis maximum regni caput. — Hic salsum in æquor amnis Attagus ruit, — Heliceque rursus hic palus juxta...* (*Ora maritima*, vers 585-589). Je répète cette citation connue, où figure la forme *Attagus* pour *Atax*, parce qu'elle me donne l'occasion de publier la correction de *feracis* en *feracis*, qui est de mon ami le Dr J.-A. Guillaud, de l'Université de Bordeaux. Je crois avec lui que le royaume *fertile* est infiniment plus probable que le royaume *puissant*, dès qu'il s'agit de l'état barbare et un peu embryonnaire dont ce qui fut plus tard Narbonne était la capitale au v^e-iv^e av. J.-C.

la question de nos ports et méconnu la très claire histoire de notre bas-fleuve. Aveuglés ensuite par les atterrissements, dont ils ont démesurément grossi l'importance, et aussi par l'idée préconçue que tout devait avoir bien changé autour de Narbonne en fait de topographie, puisqu'on n'y comprenait pas grand chose, tous les auteurs ont affirmé que les eaux salées (de la mer ou du *Rubresus*) devaient recouvrir la presque totalité de ce delta à l'époque romaine.

Tout près de nous, le regretté M. Cons, que j'ai parfaitement connu à Montpellier lorsqu'il nous donna la traduction française de sa thèse latine, a cru devoir fixer ces idées sur une carte, où une ligne sinueuse rouge marque les prétendues limites de la *mer romaine*. Ce n'est pas le diminuer le moins du monde, que de dire qu'il a trop vu par les yeux d'autrui (1) et qu'il a fait trop de cas de l'opinion d'ingénieurs éminents, qui n'avaient rien vu non plus par eux-mêmes, comme en témoignent leurs écrits. Et tout dernièrement encore, tant ces idées fausses ont eu de succès, un confrère biterrois me parlait du temps où les flottes romaines entraient dans le *Rubresus* par l'estuaire de *Vendres* et venaient s'ancrer à Narbonne, après avoir franchi les terroirs de Pérignan (2), Salles et Coursan, alors recouverts par les flots !

Il est donc nécessaire de montrer d'où vient l'erreur et de dire un mot des atterrissements.

Je ne veux pas discuter les millions de mètres cubes de limon que l'Aude a charriés depuis la conquête romaine ; j'admets comme exacts les chiffres du savant ingénieur Duponchel, bien plus qualifié que moi en fait de calculs

(1) Une thèse latine n'est d'ailleurs qu'un long thème latin, imposé par les règlements aux candidats au Doctorat ès-lettres et non un mémoire original sur un point quelconque de science.

(2) Actuellement Fleury-d'Aude.

de ce genre. Je me demande seulement si tous ces millions de mètres cubes se sont réellement déposés dans notre delta et s'ils ne sont pas allés ailleurs ?

Quand une grande inondation se produit et que les eaux chargées de limon passent, à *grande allure* (1), dans le lit d'un fleuve, dans une plaine basse ou un lac peu profond dont ils entraînent la masse liquide, habituellement, il ne se dépose pas grand chose ; tout ou presque tout gagne la mer.

C'est donc dans les profondeurs de la mer voisine, que se trouvent aujourd'hui la plupart de ces mètres cubes de limon ou de sables ténus ; ils n'ont pu devenir des alluvions ni des atterrissements agricoles puisqu'ils sont en train de former les couches géologiques de l'avenir.

Le lac Rubresus, dont il subsiste encore de beaux restes, en a aussi gardé une part et il est à remarquer que les dépôts qu'il a emmagasinés se trouvent surtout au voisinage de la mer. C'est en effet, de l'Aute à La Nouvelle, que tout est allé s'accumuler, les déjections de la Berre et les matériaux charriés par la Robine narbonnaise. Là, en dehors du chenal de *Goule-taillade* (2), dit aussi *canal de Closque*, il n'y a plus qu'une pellicule d'eau, par vent de Cers, au-dessus d'une vingtaine de mètres de limon (3). Et cet atterrissement sous-lacustre se recouvre encore de 30 à 50 centimètres d'eau, dès que le vent vient du large

(1) La branche narbonnaise était jadis la route préférée des inondations ; celles-ci n'y étaient pas seulement fréquentes, elles y étaient violentes. Voyez pour celle de 1316, qui emporta 300 maisons et noya 50 personnes !

(2) C'est le canal sous-lacustre que P. de Marca a cru bordé et pavé de pierres de taille, sans doute encore sur de vagues racontars, et qui lui a servi à magnifier la grandeur romaine ! C'est un chenal naturel et sinueux, qu'on a été souvent dans l'obligation de nettoyer ou recreuser et l'erreur manifeste de Marca avait déjà été reconnue par l'ingénieur Garipuy et le chevalier Viguier au XVIII^e siècle. (Note manuscrite de M. Amadou).

(3) Quand on fonda les piles du pont du chemin de fer à La Nouvelle, on ne trouva le sable marin, c'est-à-dire le fonds solide, qu'après avoir traversé 18 mètres de boues.

et qu'il y a, comme on dit, *un coup de mer*, pour remplir de nouveau la rade ; celui-là pourrait bien s'être effectué peut-être depuis l'époque romaine et on peut très approximativement en calculer le volume. Il résulte de l'arrêt des eaux bourbeuses quand la mer monte et aussi de la dimension restreinte du grau de sortie.

Ce qui explique que la portion nord du même étang, entre l'Aute et le sommet de l'anse de Capelles, n'ait pas recueilli grand chose, c'est qu'elle est toujours trouble et roussâtre (1) sans inondations, par simple vent de Cers ; c'est-à-dire que le fonds bourbeux en est alors remué par l'agitation des eaux et que le vent lui-même contribue à pousser vers La Nouvelle les matières ténues qui ne peuvent donc s'y fixer. L'anse de Saint-Paul et le recoin de Capelles, moins agités, ont seuls conservé quelques vieux dépôts limoneux, issus du voisinage immédiat.

Enfin, dans l'autre moitié de notre rade, la Robine ou branche narbonnaise de l'Aude s'est déversée pendant 1200 ans, durée du port des Romains, et c'est pour cela que l'étang de Gruissan est aujourd'hui presque comblé. C'est là que sont venues s'enfouir toutes les matières charriées par l'un des bras du fleuve pendant 12 siècles et il est impossible d'admettre qu'elles se soient déposées ailleurs.

Que reste-t-il donc, comme atterrissements post-romains, dans le restant du delta ? 1^m30 à 2^m vers la basse plaine de Narbonne où fut jadis *l'étang Salin* (2), là où passent

(1) C'est sûrement à cette coloration très fréquente, le cers soufflant ici un jour sur trois, que notre lac a dû son nom antique de *Rubrensis (lacus)* ou *Rubresus*.

(2) *L'étang salin* est cette grande lagune d'eau saumâtre qui s'étendait des abords de Coursan (terroir de Saint-Georges où étaient encore des salines au XIII^e siècle) au-delà de Ricardelle, en passant devant le Pech, Céleyran, Vinassan, Moujan, au pied occidental de la montagne de la Clape. Il n'a disparu qu'au XIX^e siècle et le creusement des canaux de Sainte-Marie et de Grand-Vignes en a écoulé les eaux ; il est devenu la *basse-plaine* de Narbonne. Je ne crois pas que son nom d'*étang Salin* lui vienne de ses anciennes sali-

maintenant nos eaux d'inondation, quand la branche de Cuxac-Coursan ne peut plus contenir la crue ou que ses digues cèdent; de 0^m40 à 0^m50 dans la plaine de Livière et à peu près autant dans les terroirs de Craboules et Mandirac, où des débris datés, grecs ou romains, ont été recueillis à cette profondeur. Enfin, rien, absolument rien, dans toutes les terres de nos environs que les eaux d'inondation n'atteignirent jamais.

Qu'ont reçu, en effet, puisque les inondations n'ont jamais pu les recouvrir, les plateaux de Saint-Salvaire, du Quatorze, la terrasse qui porte Narbonne (cité), les hautes terres de Vignes-bâties, du Pavillon, de Lacoste et de Creissel, où les cailloutis quaternaires sont encore en surface?

De telle sorte qu'il est impossible de penser et de dire que les choses ont grandement changé dans notre delta, depuis l'époque romaine, du fait des atterrissements.

La millième partie de ce que le fleuve a charrié n'est sûrement pas restée autour de notre ville et l'amélioration causé à quelques terroirs par ce simple dépôt, bien que très précieuse au point de vue cultural, n'est pas suffisante pour permettre d'affirmer que ce qui nous entoure et frappe nos yeux était inconnu à nos devanciers d'il y a deux mille ans.

Le Rubresus lui-même s'est à peine réduit dans ses limites, vers les parages de Conilhac et de l'étang de Gruissan très fortement comblé; il diminue un peu aussi

nes et je pense qu'il dérive plutôt de la matière dure et compacte, dite *Salin* par nos anciens verriers, qu'on y a très longtemps fabriquée. Les soudes ou salicors y croissaient, en effet, en grande abondance, et on les y coupait et faisait sécher pendant les périodes où les eaux disparaissaient, ce qui avait lieu tous les étés. Brûlées sur place et leurs cendres lessivées, on évaporait les eaux de lessive dans de grandes marmites de terre, qui livraient enfin la soude en roche ou *salin*. Ce bas-fond paludéen atteignant presque la rade en aval, se trouvait donc en arrière (*rursus*) par rapport à l'embouchure de l'Atax dans le Rubresus; c'est très probablement l'*Helyce palus* du poème de Festus.

vers la Nadière et La Nouvelle, dans la région envahie par les boues, mais l'ensemble de nos étangs de l'est et de l'ouest, que je désigne sous le nom de rade narbonnaise, c'est à peu de chose près le *Rubrensis lacus* ou *Rubresus* de l'antiquité.

Et ces vues, résultant de l'examen minutieux et réfléchi de la topographie actuelle, ne sont-elles pas confirmées d'une manière éclatante par le texte formel de Pline, nous disant que la mer de son temps était à XII milles de Narbonne (1), comme de nos jours ?

Pourquoi donc s'obstiner à prétendre sans preuves, avec MM. de Martin, Duponchel et tant d'autres, que la mer romaine avoisinait Narbonne et Coursan et qu'elle s'est retirée au loin du fait d'hypothétiques atterrissements ?

Je crois qu'on estimera que la question est dès maintenant jugée et qu'il faut résolument, comme je l'ai déjà dit ailleurs, s'efforcer de *comprendre et expliquer le passé gallo-romain par ce qui est sous nos yeux*. C'est ce que j'ai essayé de faire dans cette note un peu hâtive, parachevée dans les heures d'angoisse et d'espérance que nous vivons.

Le delta aux temps quaternaires.

Je dois dire maintenant que la notion du delta recouvert en entier par les eaux d'un plus grand *Rubresus* n'est radicalement fausse que *pour l'époque romaine* et cela explique déjà l'unanimité de nos devanciers et excuse, dans une certaine mesure, leur commune erreur. Ils ont cru que les limites de la lagune maritime des temps quaternaires s'étaient maintenues jusqu'à la conquête romaine et même jusqu'à l'époque de saint Louis (2) et c'est en

(1) La valeur de cet argument avait été fort bien vue par Astruc (*Mem. cit.* pp. 525-526), qui note aussi le peu de changements intervenus dans la rade et le port depuis les temps gallo-romains.

(2) Duponchel (*Hydraul. et géol. agricoles*, p. 491).

cela seulement qu'ils se sont trompés. Car les preuves matérielles de l'existence d'une telle lagune existent encore positivement, sur quelques points de la ligne sinieuse atteinte jadis par les eaux amères.

Je les signale ici, pour la première fois (1), dans les falaises secondaires de La Nouvelle, vers la pointe du cap Romani; sur les talus élevés du domaine de la Vernède, en aval de Coursan, sur le flanc gauche de la vallée de l'Aude; aux abords du village de Montels, sur les bords escarpés de l'étang de Capestang et il n'est pas impossible qu'on n'en découvre d'autres. Partout, dans ces points d'élection où les grandes érosions n'ont pas tout emporté, on rencontre des couches horizontales d'anciens limons lacustres, farcies de ces coquilles du *Cardium edule*, caractéristiques de la faune saumâtre des lagunes maritimes.

Enfin, et c'est ici le fait lumineux et auparavant méconnu, la position même de ces couches datées, à 5 ou 6 mètres au-dessus du niveau des eaux de la mer, atteste formellement que toute la côte narbonnaise a subi un exhaussement (2) correspondant vers la fin des temps quaternaires.

C'est donc, en se relevant de 5 à 6 mètres, que le fond de la lagune a évacué ses eaux et que le delta de l'Aude est devenu en grande partie territoire émergé; c'est alors aussi que la susdite lagune se réduisit aux dimensions du

(1) Tournal semble avoir connu quelques unes de ces traces (v. sa note à la fin de ce travail) mais il les interprète comme preuves de la pénétration de la mer elle-même, ce qui ne peut aucunement se soutenir, le *cardium edule* n'étant pas un habitant de la mer proprement dite; c'est un animal des eaux saumâtres.

(2) Conséquence probable de quelque grand effondrement de terrain dans notre mer littorale, au moment où celle-ci prit ses limites actuelles. Précisément, la coupure verticale de la falaise crétacée de la Clape, en bordure de la mer, indique une faille ou chute d'assises, qui pourrait être la cause déterminante du relèvement sus-indiqué. Que les géologues vérifient,

Rubresus des temps gallo-romains, peu différentes de celles de la rade contemporaine.

La physionomie actuelle du delta ne date donc pas de l'époque romaine; elle remonte aux dernières phases de l'époque quaternaire, depuis lesquelles elle est fixée.

Depuis ces temps, géologiquement récents mais chronologiquement fort anciens, puisqu'ils remontent aux débuts de l'industrie néolithique, les deux bras de l'Aude sont constitués (1) et ils persistent jusqu'à nous; le territoire émergé qu'ils délimitent est rongé par les grandes inondations diluviennes ou comblé par places par des matériaux détritiques; les terres en aval de Narbonne (Craboules, Mandirac et la barre de l'Ardilhon) existent et ne sont peut-être que d'anciens atterrissements sous-aquatiques, venus des bassins de l'Aude, de la Cesse et du Veyret aux temps de la grande lagune; enfin, avant, pendant et après l'époque romaine, l'étang de Capestang, l'étang Salin, les marais de Livière et la rade actuelle, ne représentent que les restes ou les témoins de cet ancien *Rubresus géologique*, désormais réduit aux dimensions actuelles.

(1) Constitués, ils l'étaient si sûrement lors de l'exhaussement de notre côte qu'ils furent visiblement ébauchés, pendant la longue durée de la période quaternaire elle-même, sous les eaux de la grande lagune. Les vallées de la Cesse et de l'Aude existaient déjà, en effet, et donnaient une direction aux eaux de leurs bassins. Les parties élevées de l'un de ces derniers étaient d'ailleurs occupés par d'immenses glaciers, régnant presque jusqu'aux altitudes de 500 mètres, d'où dévalaient sans cesse des torrents d'eau de fusion; les pluies, plus abondantes que de nos jours, venaient enfin souvent augmenter le volume et la vitesse de toutes ces eaux. Du fait même de leur chute rapide dans ces vallées, il résultait des impulsions, des courants, dans les eaux de la grande lagune et, par conséquent, des creusements dans le sol sous-aquatique. Le courant de la vallée de l'Aude, dirigée ouest-est a donc creusé le lit de la future branche coursannaise; l'impulsion des eaux de la Cesse, dirigée nord-sud, marqua d'avance le lit de l'Atax; de telle sorte que tout était réglé déjà, pour ainsi dire, quand le sol s'éleva et que les eaux de la lagune se retirèrent vers la mer, c'est-à-dire quand l'état actuel de notre delta fut réalisé.

Depuis deux mille ans, distance qui nous sépare de la conquête romaine, et plusieurs autres fois deux mille ans, depuis l'origine des temps néolithiques, le territoire environnant le site de Narbonne est donc resté semblable à lui-même, saufs quelques défrichements ou déboisements relativement récents, qui n'ont pu en modifier le relief.

Nous n'avons plus qu'à y découvrir et à y situer les documents matériels de notre histoire primitive.

C'est la besogne préalable et nécessaire à laquelle j'ai consacré depuis longtemps mes heures de loisir et, sans me laisser distraire ou troubler par de chimériques métamorphoses, c'est journellement et petit à petit que j'ai recueilli, étudié et classé les reliques de notre passé. Par ordre d'ancienneté, je puis indiquer déjà que nos plus importants dépôts d'archives souterraines sont : *la rade* elle-même et les abords de *la route* primitive, qui nous donneront le matériel des temps ligures ; *Montlaurés* et le sol même de *Narbonne*, où nous trouverons les témoins des périodes grecque et romaine.

C'est de ces sources positives, dont trois au moins furent ignorées de mes prédécesseurs, que nous viendra la leçon des choses ; je m'efforcerai, si les moyens ou les forces ne me font pas défaut, de la rendre aussi complète et aussi claire que possible, lors des loisirs prochains de la retraite professionnelle.

Narbonne, mai 1917.

H. ROUZAUD.

ADDITION

C'est dans l'ouvrage de Boudard (*Essai sur la numismatique ibérienne*, Paris 1839) que se trouvent insérées en forme de note additionnelle les idées de Tournal sur l'ancien Port de Narbonne (voir pp. 250-251); or, la Bibliothèque publique de Narbonne possédant l'exemplaire de Boudard ayant appartenu à Tournal et celui-ci l'ayant corrigé de sa main, nous avons donc le texte où les idées de notre compatriote sont le plus exactement exprimées.

Voici d'ailleurs ce texte corrigé, qui paraît donc sous cette forme définitive pour la première fois :

TOURNAL. — Note sur l'ancien Port de Narbonne.

Le port des Phéniciens, des Ibères, des Atacins, des Romains, du moyen âge, était dans la ville même de Narbonne et dans la rivière d'Aude; il s'étendait depuis le *Pons Vetus* des Romains (maintenant Pont des Marchands) jusqu'au point désigné sous le nom de *Croutz d'Ensabourro* (Suburra), à deux kilomètres environ de Narbonne, où l'on trouve encore des restes de construction romaine. La cité antique se développait ainsi principalement en aval, et le long de l'Atax, c'est-à-dire le long du port.

On peut se faire une idée assez exacte de la physionomie de la ville romaine, si l'on monte à l'époque des fortes inondations de l'Aude sur le clocher de Saint-Just. Narbonne est alors presque entièrement entourée d'eau. Les montagnes de la Clape sont transformées en îles (*Insula lacu*); les étangs de Bages, de Gruissan, l'étang Salin, Marosang, Livièrre, la plaine de Coursan, l'étang de Capestang sont réunis et forment un immense lac. Depuis l'époque romaine des masses énormes de limon ont comblé et subdivisé l'ancien lac *Rubresus*; le lit de la rivière est moins profond et son embouchure se prolonge jusqu'à Mandirac, tandis qu'autrefois elle était plus rapprochée de la ville. Ce lit même était plus large, car les Romains

avaient exécuté à Sallèles un barrage pour détourner les eaux de l'Aude et les amener vers Narbonne. Ce n'est qu'en 1320 où cette digue se rompit que la principale branche se dirigea vers Coursan et vers Salles. Depuis cette époque le port de Narbonne a toujours été en déclinant (1).

Pour arriver de la mer à ce port, les marins traversaient le grau de la Vieille-Nouvelle, le lac *Rubresus*, et de là se rendaient à l'embouchure de l'Aude. Mais comme le lac *Rubresus* n'offrait pas sur tous les points un fond d'eau suffisant, les Romains avaient dragué ce grau, et pratiqué des canaux sous lacustres et extérieurs dont on voit encore les restes à l'île de Sainte-Lucie et à l'île de la Nadière.

Il existait dans le lac *Rubresus* (dans la partie qui porte le nom de Bages) d'excellents abris, aux pieds des escarpements de Montfort, et du point que l'on distingue encore sous le nom de *Port de las Galèros* et du *Port Mahon* : à l'époque romaine les galères pouvaient aborder aux pieds mêmes des escarpements, et si l'on enlève par la pensée les atterrissements qui ont comblé le lac, on reconnaîtra que le fonds d'eau était suffisant.

Quant au port de Narbonne, la flotte du roi qui se rendait sur les côtes d'Aragon vint y mouiller en 1285 ; un édit royal de 1459, prescrit de garantir par des murailles la partie du bourg qui longe la rivière, afin de s'opposer aux attaques des navires anglais qui poursuivaient les navires marchands jusques dans l'intérieur du port. Ces

(1) Les atterrissements de l'Aude élèvent l'ensemble de la plaine d'environ 30 à 35 centimètres par siècle. Leur progression en étendue pendant la même période de temps peut être évaluée à 3 kilomètres. L'étang de Capestang était submergé au VI^e siècle, il est élevé aujourd'hui de 7 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le village de Coursan fut construit au bord du golphe marin dont on trouve encore les traces manifestes sur les revers des collines du Pas-du-Loup, à Vendres, au roc de la *Moulinasso*, près de Salles ; aujourd'hui Coursan est à 6 kilomètres de la mer. Le *Pons septimus* (Pontserme) qui servait à élever la voie romaine au-dessus des eaux salées, est maintenant enseveli à une grande profondeur.

murailles existent encore en partie le long de la *promenade des Barques de Bourg*, dans la maison Grulët. On trouve dans les archives de la ville des chartes de Charles VII, Louis XII, François I^{er}, Charles IX, Henri III, et jusqu'en 1596, qui autorisent les consuls à percevoir un droit de péage sur les navires qui arrivent par la rivière d'Aude.

Enfin, il y a peu de jours, des travaux entrepris par le génie militaire au bord du canal et en sortant de la porte Sainte-Catherine, ont mis à jour à 3 mètres de profondeur, un lit de petits galets de quartz blanc laiteux qui n'est pas autre chose qu'un dépôt de lest abandonné par les navires venant de la côte de Gènes.

Il ne peut donc exister aucun doute sur la situation de l'ancien port de Narbonné.

Voilà, réunies en quelques lignes, les idées qu'on a cru vraies jusqu'ici et dont rien ne peut guère subsister. Elles ont presque régné depuis les publications de P. de Marca (1688) et Reboul (1837) et Tournal n'est l'auteur responsable d'aucune d'elles. Il les a acceptées sans contrôle et vulgarisées, comme firent après lui des hommes de l'art, des ingénieurs célèbres, mieux qualifiés peut-être pour vérifier et corriger.

Je n'ai, pour ma part, d'autre mérite que celui d'avoir examiné les choses par moi-même et essayé de les comprendre.

On dira plus tard si j'y suis parvenu et si mon exposé actuel, dont on admettra au moins la nouveauté, est ou non le cadre dans lequel les trouvailles et observations ultérieures pourront venir se placer.

La bibliographie étant très complète dans le travail de M. Cons, je me dispense d'en donner une reproduction.

H. R.