



HAL
open science

Le port de Narbo Martius, Narbonne (Aude, France)

Corinne Sanchez, Nicolas Carayon, Julien Caverro, Guillaume Duperron,
Marie-Pierre Jézégou, Vivien Mathé

► **To cite this version:**

Corinne Sanchez, Nicolas Carayon, Julien Caverro, Guillaume Duperron, Marie-Pierre Jézégou, et al.. Le port de Narbo Martius, Narbonne (Aude, France). M. Urteaga; A. Pizzo. Entre Mares. Emplazamiento, infraestructuras y organización de los puertos romanos, pp.281-295, 2023, Hispania Antigua. Serie Arqueológica, 15. halshs-04817932

HAL Id: halshs-04817932

<https://shs.hal.science/halshs-04817932v1>

Submitted on 11 Dec 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ENTRE MARES

Emplazamiento, infraestructuras y organización de los puertos romanos

Mertxe Urteaga

Antonio Pizzo

(Eds.)



Volumen I



«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

Roma - Bristol

ENTRE MARES

*Emplazamiento, infraestructuras y
organización de los puertos romanos*

VOLUMEN I

Edición del volumen:
Mertxe Urteaga y Antonio Pizzo

Coordinación editorial:
Mertxe Urteaga y Antonio Pizzo

Diseño y maquetación:
Artes Gráficas Rejas, S. L. Mérida (Spain)

Ilustración de la cubierta: Reelaboración de un segmento de la Tabula Peutingeriana (K. Miller, 1898)

ENTRE MARES
Emplazamiento, infraestructuras y organización de los puertos romanos
(Hispania Antigua, Serie Arqueológica, 15)

Copyright 2023- L'ERMA di BRETSCHNEIDER
Via Marianna Dionigi, 57
00193 Roma - Italia
www.lerma.it
70 Enterprise Drive, Suite 2
Bristol, 06010 - USA

Tutti diritti riservati. È vietata la riproduzione di testi
e illustrazioni senza il permesso scritto dell'Editore



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE CIENCIA, INNOVACIÓN
Y UNIVERSIDADES



CSIC
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS



EEHAR
ESCUELA ESPAÑOLA DE HISTORIA
Y ARQUEOLOGÍA EN ROMA - CSIC

Gipuzkoako Foru Aldundia
Kultura, Lankidetzta, Gazteria eta Kirol Departamentua



Diputación Foral de Gipuzkoa
Departamento de Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes

FUNDACIÓN
ARKEOLAN



OIASSO
MUSEOA

ENTRE MARES. Emplazamiento, infraestructuras y organización de los puertos romanos

1012 p.; 21x29,7 cm. (Hispania Antigua. Serie Arqueológica, 15)

ISBN brosuras: 978-88-913-3270-7

ISBN PDF: 978-88-913-3271-4

DOI: 10.48255/9788891332714

CDD 930 Archeologia

ISSN: 2612-0003

ÍNDICE

VOLUMEN I

- 13 Presentación
29 SIMON J. KEAY. *In memoriam*

MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

- 39 JAVIER BERMEJO MELÉNDEZ, JUAN M. CAMPOS, RENATO SEBASTIANI
El muelle este-oeste de Portus. Novedades geoarqueológicas en el contexto de los puertos imperiales
- 51 ENRICO FELICI
Il porto neroniano di Antium. Un 'trattato' di ingegneria portuale romana dell'età imperiale
- 69 ANDREA DI ROSA
The seaport of Anxur-Tarracina (Latium - Italy)
- 87 ENRICO GALLOCCHIO, F. PAGANO
Nuove ricerche nel Portus Julius di Pozzuoli
- 99 DANIELA GIAMPAOLA, VITTORIA CARSANA
Il porto di Neapolis in età romana
- 111 MARIA LUISA TARDUGNO, ALESSANDRA BENINI
Ischia in età romana. Strutture portuali nella baia di Cartaromana
- 121 SALVATORE AGIZZA
Il porto romano di San Marco di Castellabate e il suo contesto archeologico
- 133 FRANCESCO TARLANO
Maratea (Basilicata), archaeology of a coastal landscape: a diachronic framework
- 143 FILIPPO CARRARO, MARIA CHIARA METELLI
Il porto di Nora tra vecchi dati e nuove ricerche
- 157 FRANCESCO MARCO PAOLO CARRERA
Il sistema di porti e approdi legato allo sfruttamento del granito in Gallura. Una prima sintesi alla luce delle ultime scoperte
- 169 FLAVIO ENEI
I porti delle colonie marittime di Alsium, Pyrgi e Castrum Novum nell'Etruria meridionale costiera. Recenti studi e acquisizioni
- 187 GIULIO CIAMPOLTRINI, PAOLA RENDINI
Il Portus Cosanus nella prima età imperiale. Strutture portuali per i traffici del Tirreno centro-settentrionale fra fine del I secolo a.C. e I secolo d.C.
- 197 PAOLA RENDINI, JACOPO TABOLLI
Novità sul sistema portuale romano di Giglio Porto: dialoghi tra seascape e la tradizione di tutela e ricerca sul porto

- 207 ALESSANDRO SEBASTIANI, ELENA CHIRICO
The riverine harbor area of the roman ager rusellanus at Spolverino (Alberese – GR)
- 215 MARCELLA MANCUSI, ANTONELLA TRAVERSO, ALESSANDRO CHELLI, MARTA PAPPALARDO
Portus Lunae: geoarchaeological research in the area of ancient Luni (Liguria, Italy)
- 225 PIERA MELLI, SIMON LUCA TRIGONA, FULVIA SCIAMANNA
Genua: l'antico emporion ligure
- 233 G. P. MARTINO, GIUSEPPINA SPADEA, P. BRANDOLINI, A. MANDARINO
Riflessioni sulla portualita ligure in eta romana il caso di Albingaunum
- 241 PIERRE EXCOFFON, SANDRINE ARDISSON, EMMANUEL BOTTE, NICOLAS CARAYON, GRÉGORIE GAUCHER, CHRISTOPHE LA ROCCA
Le port de Forum Iulii (Fréjus, Var, France)
- 255 XAVIER CORRÉ, MARIE PAWLOWICZ
Synthèse et réflexions sur les vestiges portuaires de Marseille à l'époque romaine (France)
- 269 GAËL PIQUÈS, BENJAMIN LULEY, NASRINE ANWAR, JEAN-PHILIPPE DEGEAI, CHRISTOPHE JORDA, VIVIEN MATHÉ, NÚRIA ROVIRA
The port of Lattara, Lattes (Hérault, France)
- 281 CORINNE SANCHEZ, NICOLAS CARAYON, JULIEN CAVERO, GUILLAUME DUPERRON, MARIE-PIERRE JÉZÉGOU, VIVIEN MATHÉ
Le port de Narbo Martius, Narbonne (Aude, France)
- 297 PERE CASTANYER, MARTA SANTOS, JOAQUIM TREMOLEDA, ELISA HERNÁNDEZ, MARC BOUZAS
Emporium, Emporiae, Empúries: diacronía de sus espacios portuarios
- 307 ALBERT RIBERA I LACOMBA
El barrio (o barrios) portuario de la fundación romana de Valentia durante la antigüedad
- 317 SEBASTIÁN F. RAMALLO ASENSIO, TRINIDAD TORRES, FELIPE CEREZO ANDREO, JOSÉ EUGENIO ORTIZ MENÉNDEZ, MARÍA MILAGROSA ROS SALA, MICHAEL TROJAN, YOLANDA SÁNCHEZ PALENCIA
Espacios portuarios de Carthago Nova: una nueva lectura en perspectiva multidisciplinar
- 333 ELENA H. SÁNCHEZ LÓPEZ
El puerto romano de Almuñécar

ÁFRICA DEL NORTE

- 339 DAVID L. STONE
The ports of Mauretania Caesariensis. Iol Caesarea, Thalefsa and Ras el Meskouta
- 349 RAFIK KHELLAF, DONIA BOURAI
Le port antique de Tipasa « Sidi Saïd »

- 357** SOUMAYA TRABELSI AYADI
L'installation portuaire a Missua : Mise au point à partir des sources antiques et données archéologiques
- 375** CLAUDE SINTÈS
Apollonia, le port de Cyrène
- 387** DAMIAN ROBINSON, FRANCK GODDIO
The development of the Royal Port of Antirrhodos Island in the Portus Magnus of Alexandria, Egypt
- 399** VALÉRIE PICHOT
Les installations portuaires du lac Mariout dans l'Antiquité (Maréotide, région d'Alexandrie, Egypte)

MAR ROJO

- 415** MAREK WOZNIAK
Berenike Troglodytika the Hellenistic-Roman gate to the Red Sea and Indian Ocean region
- 425** CHIARA ZAZZARO
The site and the harbours of Adulis (Eritrea) in the context of the Mediterranean - Indian Ocean trade

MEDITERRÁNEO ORIENTAL I

- 437** ROBERT L. HOHLFELDER
The Sudden Emergence of Sebastos, The Harbor of King Herod's Caesarea
- 447** NICOLAS CARAYON, MOURAD EL AMOURI
Les ports de Tyr (Liban)
- 455** NASEEM RAAD
Maintenance, Function and Administration of the Port of colonia Berytus
- 465** HAKAN ÖNİZ
Harbour of Soli Pompeiopolis - Mersin (Turkey)
- 473** MARIA FRANCESCA PIPERE
Elaiussa Sebaste: infrastrutture portuali e costiere di una città della Cilicia
- 485** ROBERT L. VANN
Aperlae in Lycia: An Opportunistic Anchorage in the Roman World
- 501** HARUN ÖZDAŞ, NILHAN KIZILDAĞ, WINFRIED HELD
Harbours of the Karian Chersonesos (Rhodian Peraia)
- 509** YANNIS KOURTZELLIS, THEOTOKIS THEODOULOU
Urban Organization and Transformation of the Coastal Zone of Mytilene during the Roman Period
- 525** UFAK KOCABAŞ, İŞİL ÖZSAIT-KOCABAŞ
Salvage Excavation at Yenikapı/Istanbul: Theodosian Harbour and Byzantine Shipwrecks

VOLUMEN II

MAR NEGRO

- 555 S. OLKHOVSKIY
A Roman Time Pier In Phanagoria
- 563 NAYDEN PRAHOV, KALIN DIMITROV
A Newly Discovered Harbour of Mesemvria
- 573 NAYDEN PRAHOV, ASEN SALKIN
The Harbour of Bizone

MEDITERRÁNEO ORIENTAL II

- 583 MASSIMO VITTI
Tessalonica e i suoi porti: dall'epoca ellenistica all'epoca bizantina
- 603 PANAGIOTIS ATHANASOPOULOS, DIMITRIS KOURKOUVELIS, BJØRN LOVÉN, PARASKEVI MICHA
The Lechaion Harbour Project (2013-2018). Excavations at the harbour of Lechaion in Corinth Greece
- 615 CLAIRE HASENOHR, PAVLOS KARVONIS, STÉPHANE DESRUELLES, JEAN JACQUES MALMARY
Le port de Délos
- 625 IRENA RADIĆ ROSSI, DAVID RUFF, GIULIA BOETTO
Scuttling of ships to build roman ports. The examples of Caska and Trstenik archaeological sites (Croatia)
- 635 MATE PARICA
Ancient ports and docks in the area of Zadar region (Croatia)
- 649 ANDREJ GASPARI, RENE MASARYK, MATEJ DRAKSLER, MATIC PERKO, SAŠA KOREN, DANICA MITROVA, MARKS MERELA
Roman coastal settlement at Fizine in the north-western Istria (Slovenia): recent research of harbour complex with fishponds
- 657 PAOLA VENTURA
Le infrastrutture portuali di Tergeste (X regio. Venetia et Histria)
- 669 CARLO BELTRAME, CLAUDIA NEGRELLI, PAOLO MOZZI
The urban harbour of Altinum on the lagoon of Venice
- 681 MARIA RAFFAELLA CIUCCARELLI, MONICA SALVINI, ELENA MARTELLI
Ancona. Lungomare Vanvitelli. Strutture di epoca romana e medievale venute in luce con gli scavi 1998-2001 nell'arco portuale anconetano
- 691 GIACOMO DISANTAROSA, GIUSEPPE MASTRONUZZI, FRANCESCO DE GIOSA
Il carattere "duale" del sistema portuale antico di Bari

- 707 RITA AURIEMMA, ANTONELLA ANTONAZZO, ANGELO COLUCCI, LUIGI COLUCCIA,
MICHELA RUGGE
Portus Lupiae: Archeologia del paesaggi di mare a Lecce
- 726 BARBARA DAVIDDE PETRIAGGI, GIOVANNA CACUDI, ANGELO MICHELE RAGUSO,
SERENA STRAFELLA
"Il Porto Sepolto". *San Cataldo (Lecce), lavori di messa in sicurezza dei resti delle
strutture murarie del Porto Adriano*

OCÉANO ATLÁNTICO

- 739 DARIO BERNAL-CASASOLA, FERREOR SALOMON, JOSÉ ÁNGEL EXPÓSITO, JOSÉ JUAN
DÍAZ, NICOLAS CARAYON, KRISTIAN STRUTT
Seeking the harbour of Baelo Claudia: new geoarchaeological research
- 753 DARIO BERNAL-CASASOLA, FERREOR SALOMON, JOSÉ JUAN DÍAZ, MACARENA
LARA, GILLES RIXHON
The harbourscape of Gades: an archaeological and geoarchaeological state-of-the-art
- 767 SALVADOR ORDÓÑEZ AGULLA, ENRIQUE GARCÍA VARGAS, OLIVA RODRÍGUEZ
GUTIÉRREZ, MIGUEL ÁNGEL TABALES RODRÍGUEZ, CARLOS CABRERA TEJEDOR,
MIGUEL ÁNGEL DE DIOS PÉREZ
El puerto romano de Hispalis. Contexto urbano y novedades arqueológicas
- 781 JUAN M. CAMPOS, JAVIER BERMEJO
El puerto de Onoba Aestuaria
- 793 FRANÇOISE DES BOSCS
*Données anciennes et nouvelles sur les implantations portuaires de Lixus, Larache
(Maroc) dans l'Antiquité*
- 811 FLORIAN HERMANN, JOÃO PEDRO BERNARDES, FELIX TEICHNER
*The harbour installations of the coastal settlements of Boca do Rio and Cerro da Vila
(Algarve, Portugal)*
- 823 ANA PATRÍCIA MAGALHÃES, SÓNIA BOMBICO, INÊS VAZ PINTO
Harbour facilities at the fish-salting production centre of Tróia (Portugal)
- 833 ANA MARTÍNEZ SALCEDO
*El enclave de la ensenada de Portuondo (Sukarrieta-Mundaka, Bizkaia): Un pequeño
puerto en el área cantábrica oriental de la península ibérica*
- 837 MERTXE URTEAGA
El puerto romano de Oiasso (Irun, Gipuzkoa)
- 857 FRÉDÉRIC GERBER
*El antiguo puerto de Burdeos (Burdigala). Nueva percepción del puerto interior
gracias al 3D*
- 867 ALAIN BOUET
Barzan, port des Santons

- 875 CÉCILE ALLINE
Blainville-sur-Orne, petit port fluvial de fond d'embouchure
- 885 JIMMY MOUCHARD
Les ports fossiles romains de l'arc atlantique, entre Loire et Seine (France): regards croisés sur les ports d'Aizier (Eure) et de Rezé (Loire-Atlantique)
- 911 GUSTAV MILNE
The port of Roman London

PUERTOS FLUVIALES Y LACUSTRES

- 923 TÜNDE KASZAB-OLSCHEWSKI
Ancient river embankment, landing places, ports and fortified harbours in the German Rhineland. Some reflection on old and new discoveries in German Rhineland areas -a short overview
- 931 DANIEL CASTELLA, DENIS GENEQUAND
Les installations portuaires gallo-romaines de Genève et Avenches
- 947 REGULA GUBLER
River side infrastructure at the small town of Petinesca (Studen Switzerland)
- 957 ROMAIN GUICHON
Le port antique de Lausanne-Lousonna (Suisse)
- 967 JÜRGEN TRUMM
Vindonissa, a river port near the legionary fortress?
- 977 MARC GUYON
Un appontement du Ier siècle situé à Lyon (France)
- 987 LUIGI FOZZATI, MARCO D'AGOSTINO, ANNA PAOLA MOSCA, MARGHERITA TIRELLI
I porti della Italia settentrionale in epoca romana. Fiumi e laghi
- 1001 VIRGILIO LOPES
A cidade portuária de Myrtilis

LE PORT DE *NARBO MARTIUS*, NARBONNE (AUDE, FRANCE)The port of *Narbo Martius*, Narbonne (Aude, France)*

Corinne Sanchez **, Nicolas Carayon ***, Julien Caverro ****, Guillaume Duperron ****, Marie-Pierre Jézégou ***** , Vivien Mathé*****

Abstract

Narbonne, a Roman law colony founded in 118 BC, is in the north-western Mediterranean, at the crossroads of routes leading from Italy to Spain and from the Mediterranean to the Atlantic. The ancient texts underline its commercial role and give some geographical indications. Pomponius Mela (2, 80-81) associates the Aude (*Atax*) with the city (*Narbo Martius Decumanorum*), specifying that the river is navigable up to the city. The port potential around the lagoon has been studied for decades, but the importance of the urban port, hidden under the present city, must be reassessed. Strabo, in the first decades of the 1st century AD, describes Narbonne as an *emporion* (Str., 4, 1, 12), i.e. a space where commercial transactions took place, probably the urban port, while the *epineion* would have been the maritime port front. The research around the lagoon aims at better qualifying several coastal sites (Port-la-Nautique, Mandirac-Castélou, Saint-Martin Island) that were then involved in this port activity. Sedimentation and defluviaion were constraints that explain the structures necessary adaptation. Archaeological data attests to the complex evolution of this port. The wrecks mark the location of the ancient coastal strip which was set back from the present one. The passages in the lagoon are not known, but towing made it possible to approach the mouth where goods were transferred to river boats that reached the city. The urban port provided a connection to the land routes, particularly the Aquitaine way.

Keywords: harbour system, channel, mouth, littoral establishments, docks, storage areas.

Résumé

Narbonne, colonie de droit romain fondée en 118 av. J.-C., se situe en Méditerranée nord-occidentale, au carrefour des voies menant de l'Italie à l'Espagne et de la Méditerranée à l'Atlantique. Les textes antiques soulignent son importance commerciale et donnent quelques indications géographiques. Pomponius Mela (2, 80-81) associe l'Aude (*Atax*) à la ville (*Narbo Martius Decumanorum*), en précisant que le fleuve est navigable jusqu'à celle-ci. Les potentialités portuaires autour des étangs sont étudiées depuis des décennies mais l'importance du port urbain, recouvert par la ville actuelle, doit être réévaluée. Strabon, dans les premières décennies du I^{er} s. ap. J.-C., qualifie Narbonne d'*emporion* (Str., 4, 1, 12), c'est-à-dire un espace où se déroulaient les transactions commerciales, sans doute le port urbain, tandis que l'*epineion* serait la façade maritime portuaire. Les recherches autour des étangs ont pour objectif de mieux qualifier plusieurs sites lagunaires (Port-la-Nautique, Mandirac-Castélou, l'île Saint-Martin) qui participent alors à cette activité portuaire. La sédimentation et la défluviation ont été des contraintes qui expliquent une nécessaire adaptation des structures. Les données archéologiques témoignent de la complexité de l'évolution de ce port. Les épaves marquent le tracé de l'ancien cordon littoral qui se trouvait en retrait de l'actuel. Les passages dans les étangs ne sont pas connus mais le remorquage permettait d'approcher de l'embouchure où s'effectuait le transfert des marchandises vers des embarcations fluviales qui rejoignaient la ville. Le port urbain permettait la connexion aux voies terrestres et notamment la voie d'Aquitaine.

Mots clés: système portuaire, chenal, embouchure, établissements littoraux, quais, entrepôts.

* Traducción realizada por los editores.

** CNRS, ASM, Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140, Univ Paul-Valéry Montpellier, CNRS, MCC, F-34000, Montpellier, France (corinne.sanchez@cnrs.fr).

*** IPSO FACTO, Marseille (nicolas.carayon@ipsofacto.coop).

**** CNRS, Maison de l'Orient et de la Méditerranée, FR 3747 (julien.cavero@cnrs.fr).

***** Sète agglomération méditerranéenne ; ASM, Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, Montpellier (g.duperron@agglropole.fr).

***** DRASSM, Marseille, ASM, Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, Montpellier (marie-pierre.jezegou@culture.gouv.fr).

***** Université de la Rochelle, Littoral ENvironnement et Sociétés (LIENSs), UMR 7266 (vmathe@univ-lr.fr).

Localisation

La ville de Narbonne se situe en Méditerranée nord-occidentale au croisement des voies fluviales (l'Aude) et terrestres (voie d'Aquitaine et voie Domitienne), à une douzaine de kilomètres de la mer et à 4 km au nord des étangs actuels de Bages et Sigean (fig. 1). La colonie romaine créée en 118 av. J.-C. est installée sur une terrasse alluviale quaternaire dominant une plaine qui s'étend jusqu'au massif de la Clape à l'est et jusqu'aux étangs au sud (Gayraud, 1981). Les étangs, le *Rubresus* antique, formaient un vaste complexe de plus de 60 km², communiquant avec la mer par une « étroite ouverture » d'après Pomponius Mela. Ce même auteur, dans la Chorographie (II, V, 81) écrite en 43 ap. J.-C., précise que l'Aude ne devient navigable qu'aux environs de Narbonne : il fait sans doute référence à un court tronçon entre son embouchure et la ville. Au-delà, le commerce pouvait se poursuivre par voie terrestre jusqu'à la Garonne (Strabon, *Géographie*, IV, 1, 14). Ainsi, durant l'Antiquité, les navires pouvaient accéder dans les étangs par les graus, puis pour certains remonter jusqu'à l'embouchure située au nord-ouest du complexe lagunaire. Des allèges permettaient alors de transférer les marchandises jusqu'à la ville par la voie fluviale.

Cette configuration géographique explique le caractère double du système portuaire de Narbonne, constitué d'un port fluvial en ville et d'avant-ports autour des étangs ou sur ses îles. Les infrastructures ont été confrontées aux problèmes récurrents des ports fluviaux-maritimes : la défluviation et le colmatage sédimentaire.

L'existence d'un port fluvial urbain est suggérée par différentes découvertes réalisées sur les rives de la Robine (canal actuel reprenant en partie l'ancien tracé du fleuve), dans le cadre d'opérations d'archéologie préventive, mais l'urbanisation a fait disparaître la plupart des témoignages du port urbain. Ce dernier était accessible grâce à l'*Atax*, dont l'embouchure se situait dans les étangs de Bages-Sigean, aux lieux-dits Mandirac-Castérou. Dans ce secteur, deux digues maintenaient le passage du fleuve dans la lagune et étaient également utilisées comme quais. Aujourd'hui, le cours de la Robine évite cette zone pour se diriger directement vers le sud, jusqu'à la mer.

Parmi les sites considérés de longue date comme des « avant-ports » (Rouzaud, 1914; Guy, 1955; Solier, 1981), Port-la-Nautique (Narbonne), Mandirac-Castérou (Narbonne) et Saint-Martin (Gruissan) ont récemment fait l'objet de nouvelles investigations¹. Ce dernier se positionne à l'entrée de la lagune, près d'un ancien grau, tandis que Port-la-Nautique se trouve au nord des étangs, au plus près de la ville et de l'ancienne embouchure de l'Aude.

Plusieurs établissements littoraux présentent un intérêt particulier pour les questions portuaires : c'est le cas de Tintaine (Gruissan), près de l'étang de Mateille, à proximité duquel une série d'épaves a été découverte. Il couvre au moins 20 ha mais les connaissances sur ce site demeurent extrêmement limitées, ce qui ne permet pas actuellement de s'assurer de sa nature (Solier, 1981, 260). En revanche, grâce à l'emplacement des épaves, il a été possible de restituer dans cette zone l'ancien trait de côte situé à environ 500 mètres en retrait du rivage actuel. D'autre part, plus au sud, des vestiges trouvés dans le secteur des Estagnols à Port-la-Nouvelle d'au moins trois épaves, datées du I^{er} siècle av. J.-C. au I^{er} siècle ap. J.-C., pourraient indiquer l'existence d'un grau mettant en communication la mer et l'étang ou d'une zone de déchargement de marchandises.

¹ À partir de 2010, les recherches sur le terrain se sont développées grâce à un partenariat inédit entre la Région Languedoc-Roussillon, le CNRS, le Ministère de la Culture (SRA et DRASSM), et l'Université Paul-Valéry Montpellier. À partir de 2014, ce partenariat a été renouvelé entre la Région Occitanie, l'État et les villes de Narbonne et de Gruissan. Ce projet est coordonné par C. Sanchez et M.-P. Jézégou. Il bénéficie également du soutien du Labex ARCHIMEDE, au titre du programme « Investissements d'Avenir » ANR-11-LABX-0032-01.



Fig. 1. Le système portuaire de Narbonne antique (©J. Caverro, CNRS).

Le trafic maritime mis en évidence par les épaves ne laisse aucun doute sur l'importance du commerce à Narbonne pendant toute l'Antiquité. En revanche, le lieu d'arrivée des bateaux fait l'objet de discussions depuis des décennies. La ville n'ayant pas d'accès direct à la mer, distante de plusieurs kilomètres, il faut, pour la rejoindre, naviguer dans les étangs de Bages et de Sigean avant de remonter le fleuve *Atax*. C'est dans cette topographie changeante perçue par la paléogéographie (Caverro, 2010) que le système portuaire narbonnais antique se développa.

Description et typologie (quai, cale, digue, amarrage, dock)

Le port de Narbonne s'installe dans un espace fluvio-lagunaire mouvant au gré des divagations de l'Aude, une contrainte qui a imposé d'importants aménagements pour maintenir une activité commerciale.

Port urbain

En ville, un quai a été découvert en aval du centre urbain, au lieu-dit Saint-Loup. Il se présente comme un ensemble composé d'un mur large de 1,90 m auquel était adossé un terre-plein de 2,60 m puis une canalisation maçonnée. Contre l'ouvrage hydraulique se sont formés des dépôts alluviaux datés du I^{er} s. ap. J.-C. En amont, les fouilles du quai d'Alsace n'ont pas permis d'observer de structures de quais mais les vestiges qui se rattachent à des entrepôts près du fleuve laissent supposer qu'ils puissent être présents ou du moins que des berges aménagées aient été utilisées. Les études géomorphologiques dans ce secteur ont montré le déplacement du méandre d'est en ouest entre le III^e s. av. et le I^{er} s. ap. J.-C. (Ginouvez *et al.*, 2016).

Ces deux sites de Saint-Loup et du quai d'Alsace, par leurs localisations respectives, aux deux « entrées » fluviales de l'agglomération antique, occupent les deux extrémités de la Robine « urbaine » où pouvaient se développer des zones de stockage (Ginouvez *et al.*, 2016, 132), mais pour le moment seul le quai d'Alsace a livré des vestiges interprétables comme des entrepôts et/ou des boutiques (cf. §4).

À l'embouchure

Au Castélou-Mandirac, deux digues encadrent l'embouchure du fleuve dans l'étang sur 1,9 km. En aval, la rive gauche est plus longue d'une soixantaine de mètres (Fig. 2). Cette particularité peut avoir un sens pratique : la protection de l'est d'où la houle semble la plus violente. L'entrée entre les deux jetées par le sud constitue le moyen le moins risqué pour les navires. Il faut envisager la présence de repères pour faciliter l'accès. Des dispositifs de signalisation devaient être présents à ces extrémités. Les sondages confirment des aménagements massifs à l'aboutissement de ces deux chaussées. Vitruve (*de architectura*, V, 12) rappelle que la passe qui conduit à l'intérieur du port se trouve encadrée par deux tours élevées à l'extrémité des jetées.

En amont, les digues suivent une courbe et un brise-lames les protège du clapotis qui les sape dans la partie concave. Elles peuvent aussi être considérées comme des jetées car elles débutent en zone terrestre. Mais leur principale fonction est de canaliser le fleuve. L'objectif est de conserver un espace portuaire stable bénéficiant d'une profondeur d'eau suffisante (4 m) pour l'accueil de navires. Les quais se présentent comme des berges aménagées dont la partie haute est renforcée par des blocs en grand appareil durant l'Antiquité tardive. Sur le quai, trois creusements circulaires cuvelés et des trous de poteaux pourraient appartenir à un système de levage permettant le chargement et le déchargement des navires (Sanchez *et al.*, 2020). Dans l'un d'entre un, une pièce en bois d'un diamètre important (60 cm) était encore en place. Il pourrait s'agir de vestiges de l'implantation au sol d'un système de chargement ou de déchargement de navires, mécanismes qui sont évoqués par Vitruve (*De l'Architecture*, 10, 2, 10). La verticalité des poteaux du Castélou ne laisse envisager que des restitutions avec des mâts qui ne pouvaient pas s'incliner mais qui pouvaient être équipés d'un système de bascule : les machines des quais de Rome portent le nom de « *ciconiae* », terme employé par Isidore de Séville pour désigner un appareil de puisage qui fonctionne sur le principe du contrepoids (Isidore de Séville, *Etymologies*, 15, 3). Diverses activités y sont attestées grâce à la découverte de mâts de charge, forges, bassins, bâtiments. Le mobilier permet de connaître certaines marchandises qui ont transité : minerai, verre brut, céramiques... Ces quais sont aussi des espaces de circulation pouvant être utilisés comme chemin de halage.



Fig. 2. Évocation de l’embouchure de l’Aude antique dans les étangs narbonnais (© P. Cervellin).

Les « avant-ports »

À Port-la-Nautique, au sud de Narbonne, un quai se présente sous la forme d’un bâtiment en grand appareil, sans doute connecté au rivage par un ponton en bois sur une centaine de mètres (Falguéra *et al.*, 2003). Long de 22 m et large de 8 m, il est construit en grand appareil avec des matériaux en remploi enserrés dans une enceinte de madriers de bois plantés de chant. Par comparaison avec d’autres constructions de ce type dans le bassin méditerranéen, plusieurs interprétations peuvent être proposées parmi lesquelles celles d’amarrage, de tour fanal ou amer ou même de phare. À une cinquantaine de mètres a été découverte dans les années 1990 une grande ancre à jas. Elle mesure 3,57 m. Sur le jas sont gravées les lettres L.P.P. qui pourraient correspondre aux initiales des *tria nomina* du propriétaire du navire. Dans un premier temps, elle a été interprétée comme preuve de l’accès des grands navires au débarcadère de La Nautique. Elle pourrait aussi être considérée comme un corps mort destiné à l’embossage de la poupe des navires qui, en raison de la présence des gouvernails latéraux, peuvent difficilement accoster parallèlement au quai ainsi que le montrent nombre de représentations iconographiques, notamment narbonnaises (Lasalle et Lézégou, 2018, 51 et ss.).

Dans le port, profondément enfouies sous la vase, des concentrations de mobiliers ont été interprétées comme des objets tombés lors de transbordements. Mais il reste difficile d’en cartographier la répartition. Il s’agit majoritairement d’amphores de Tarraconaise et de sigillées sud-gauloises produites à Millau.

À Saint-Martin, la partie méridionale du site est occupée par un ensemble architectural de près de 1000 m², édifié au début du Haut-Empire, sur une petite éminence surplombant le littoral. Une

nécropole succède à cette occupation durant l'Antiquité tardive et le Moyen âge (Fig. 3). Bien que la fouille soit encore en cours, on peut d'ores et déjà affirmer que cet ensemble est dominé par un édifice en grand appareil, de dimensions assez modestes (environ 11 m x 12 m hors-œuvre) au regard de la puissance de son architecture. En effet, bien que le bâtiment ait été entièrement épierré à la fin de l'Antiquité, l'étude des négatifs de ses fondations indique que celles-ci mesuraient plus de 2 m de largeur, ce qui impose naturellement de restituer une élévation très importante. Ces caractéristiques architecturales exceptionnelles ainsi que sa localisation sur un point haut, à proximité immédiate du rivage lagunaire mais aussi du cordon littoral maritime, invitent à identifier cet édifice comme un dispositif de signalisation pour la navigation (phare ou amer).

On soulignera également la présence en périphérie de cet ensemble – soit au plus près du rivage – de deux grandes citernes (13 m x 3 m en œuvre), alimentées par un petit aqueduc depuis une source pérenne située au nord du site. Partiellement enterrées et couvertes par un plancher, elles permettaient de disposer d'une réserve d'eau importante, de l'ordre de 82 m³. L'absence de tout aménagement antique en contrebas, que démontrent sans ambiguïté les prospections géophysiques, indique que celles-ci étaient destinées au ravitaillement des navires.

Cette question de l'approvisionnement en eau se retrouve également à La Nautique où des résurgences d'eau douce sont attestées et ont sans doute contribué au choix d'implantation d'un espace portuaire. La *villa* qui domine le port demande également un important approvisionnement en eau pour les bassins ornementaux. Une série de citernes au pied de la falaise servent à récupérer les eaux de pluie et de ruissellement. Un bassin recouvert de mortier de tuileau a été observé au plus près du rivage mais

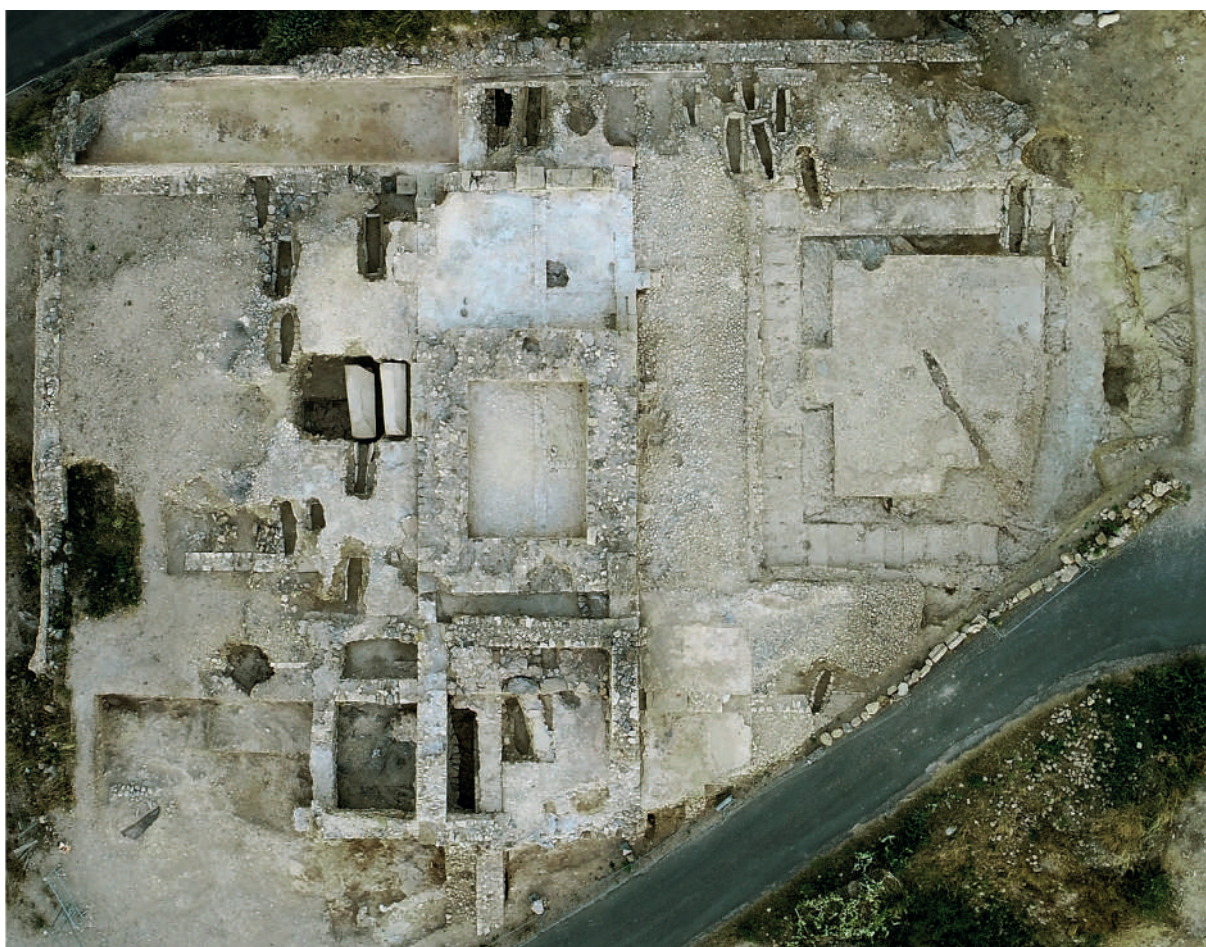


Fig. 3. Vue de la zone sud du site de Saint-Martin, au plus proche de l'ancien rivage (©V. Lauras, Globdrone).

n'a pu être dégagé entièrement. Cependant, sa situation pose la question de l'approvisionnement des navires ou d'une activité nécessitant de l'eau douce. En effet, sur une carte des années 1920, cet emplacement était encore une source et un puits moderne est installé à cet endroit, témoignant de l'exploitation d'une résurgence ou d'une veine.

Les sites de Port-la-Nautique et de Saint-Martin ont ainsi en commun la ressource en eau douce dont témoignent différents aménagements hydrauliques, en particulier des citernes proches du rivage. La fréquentation portuaire de la Nautique n'a pas duré plus d'un siècle, ce qui montre son caractère ponctuel, sans doute en lien avec le commerce du vin de Tarraconaise. Le site de Saint-Martin couvre en revanche une chronologie longue -de l'époque tardo-républicaine à l'Antiquité tardive- mais sa fonction a pu évoluer au cours du temps. Cependant, durant le Haut Empire, la présence d'une tour et sa position près de l'ancien grau indiquent très probablement une fonction d'accueil des navires pénétrant dans la lagune pour rejoindre les installations portuaires de Narbonne.

Caractéristiques constructives et chroniques édilitaires

Narbonne est une colonie romaine fondée en 118 av. J.-C. Les installations portuaires contemporaines à cette première fondation sont inconnues mais en ville, en rive droite, le site de la Gendarmerie pourrait être un lieu de déchargement au croisement de la voie fluviale, de la voie d'Aquitaine et du tracé primitif de la voie Domitienne.

Port urbain

Des concentrations de mobiliers témoignent de la présence de lieu de déchargements ou de boutiques. En rive droite, près du fleuve et de la voie d'Aquitaine, une grande quantité de mobilier importé d'époque républicaine (amphores italiennes, céramique campanienne, etc.) a été exhumée. En ce qui concerne le Haut-Empire, rue Lamartine, de nombreuses céramiques sigillées de La Graufesenque datées des années 70/90 ap. J.-C. proviendraient d'un magasin (Sabrié, 2006). En rive gauche, un lot de céramiques campaniennes B découvert sur le site de la Médiathèque a été interprété comme une caisse brisée (Sanchez, 2009, 125-128 et 301-303).

Les vestiges construits rattachés au port urbain comme Saint-Loup et le quai d'Alsace sont datés du I^{er} s. ap. J.-C.

L'accès des bateaux jusqu'à la ville est mentionné pour des périodes plus récentes : le texte d'un auteur arabe du XII^e siècle, Zuhri, décrit la ville en copiant un texte du IX^e siècle : « Sur la rivière est un grand pont et sur le pont sont des marchés et des maisons. Entre la ville et la mer est la distance d'une parasange [5.250 mètres], les navires remontent de la mer jusqu'à la ville. »

À l'embouchure

Dans les secteurs du Castélou et de Mandirac, au sud de Narbonne, les fouilles ont montré que l'embouchure du fleuve dans les étangs avait fait l'objet de travaux monumentaux pour canaliser le cours d'eau et développer des espaces de déchargement à partir du milieu du I^{er} s. ap. J.-C. (Sanchez *et al.*, 2016). Les digues, larges de 16 à 17 m et distantes d'une cinquantaine de mètres, sont fondées sur des remblais maintenus par des palplanches en bois. Des phases d'entretiens et de réparations sont attestées jusqu'au V^e s. ap. J.-C. Côté fleuve, les berges sont stabilisées avec un réseau dense de pieux et de planches qui maintiennent un enrochement. Durant l'Antiquité tardive, des réparations importantes ont lieu et ces digues sont surélevées grâce à un grand nombre de blocs provenant des monuments publics démantelés de la ville (Fig. 4). Une épave du V^e siècle après J.-C. a été utilisée comme soubassement de cette nouvelle construction en rive gauche. L'ensemble des berges est



Fig. 4. Vue de l'état tardif de la rive gauche de Mandirac avec les blocs en remploi pour la surélévation qui recouvrent une épave utilisée comme caisson (photo C. Sanchez).

importants à partir du III^e s. – témoignant peut-être d'un changement de statut du site –, une occupation importante, toujours caractérisée par une forte activité commerciale, perdue jusqu'aux VI^e-VII^e s. (Duperron, 2020).

Quelques amphores du milieu du II^e s. av. J.-C. ont été repérées à la Nautique dans des niveaux qui restent difficiles d'accès, situés à -4 et -3 m de profondeur (Sanchez, 2009, 281). Le site de Port-la-Nautique, est essentiellement occupé à partir de l'époque augustéenne jusqu'aux années 70 ap. J.-C. Il a livré d'importants témoignages de l'activité portuaire à proximité de l'embouchure du fleuve, avec une forte activité entre les années 15 et 60 ap. J.-C. Un dépotoir portuaire, un quai et des entrepôts ont été mis en évidence. Cette occupation courte pose encore de nombreuses questions (raisons environnementales, économiques...), mais la création de quais a provoqué dès l'Antiquité une hypersédimentation en limitant l'impact de la houle et des courants (Flaux *et al.*, 2020). Ce rôle des structures portuaires comme piège à sédiment a été évalué : le taux de sédimentation apparent moyen serait de $9 \pm 5 \text{ mm.an}^{-1}$ et $33 \pm 6 \text{ mm.an}^{-1}$. Au moment de la fréquentation du port, les fonds lagunaires se situeraient entre -3,3 et -1,7 m NGF mais des zones plus profondes dans la partie centrale du port aujourd'hui inaccessible ne sont pas exclues.

Les recherches en cours sur la Nautique montrent une création augustéenne d'espaces d'agrément avec un vivier de 65 m de diamètre qui devait atteindre une profondeur de 3 m associé à un parc et à une villa maritime qui surplombait le port (Carayon et Flaux, 2016). Les prospections géophysiques ont permis d'avoir un premier aperçu du plan d'ensemble de la villa. Organisée autour d'une cour dont la surface est évaluée à 2250 m², elle dispose de 3 ailes (Fig. 5). À l'est, un espace ouvert accueille un bassin original dans sa forme car il est composé de deux bassins (un rond, l'autre rectangulaire) reliés par un couloir. Encore plus à l'est, une possible « promenade » se présente comme un mur parallèle à

renforcé à l'aide de nouveaux apports de pieux et de blocs et, toujours dans la partie la plus fragile en amont, par des caissons remplis de pierres côté lagune.

Parmi les fragments architecturaux, des éléments du « Capitole » ont été découverts et peuvent être mis en relation avec d'autres fragments du même monument utilisés en fondation de la basilique de Rusticus datée par une inscription de 456.

La découverte de l'épave d'une allège remployée comme caisson au cours de cette réfection du V^e siècle témoigne de la présence dans l'espace portuaire de bateaux destinés à acheminer les marchandises du lieu de leur déchargement vers des locaux à vocation commerciale situés en ville, à 4 km plus au nord.

Les « avant-ports »

Le site de Saint-Martin à Gruissan est créé à la fin du II^e s. et occupé durant tout le I^{er} s. av. J.-C. Il a fait l'objet de travaux de grande ampleur durant l'époque augusto-tibérienne (Sanchez et Duperron, 2021). En dépit de remaniements

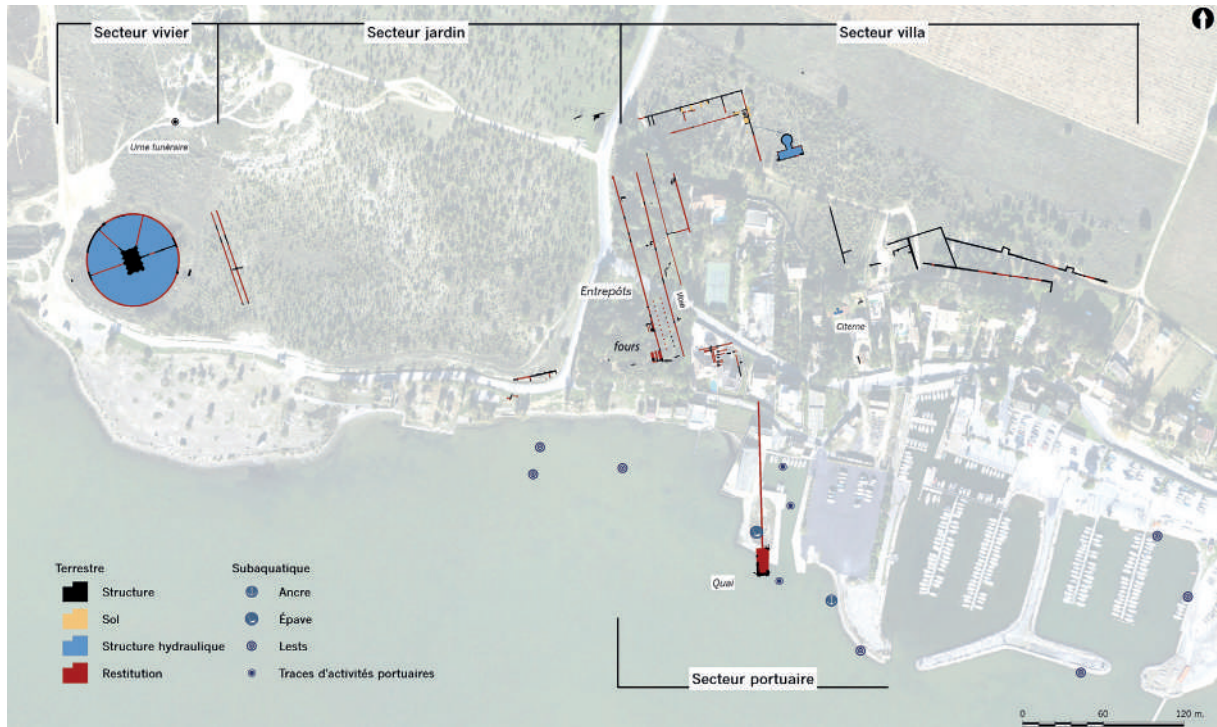


Fig. 5. Synthèse des vestiges connus sur le site de Port-la-Nautique à Narbonne (©J. Caverio, CNRS).

la falaise. Une partie des entrepôts semble plus récente, autour des années 20/40 ap. J.-C. ce qui laisse supposer un développement des activités à cette période où le dépotoir portuaire est d'ailleurs important. Le site de la Nautique présente donc l'association d'une zone résidentielle avec des espaces de production et de stockage et un bassin portuaire évalué à 2 hectares d'après les recherches subaquatiques d'A. Bouscaras. Les carottages récents montrent la rapidité des colmatages dès l'époque antique. Ce site de Port-la-Nautique aurait pu être interprété comme une petite agglomération car l'ambivalence entre *villa* maritime et agglomération a été soulignée par X. Lafon (2010, 166) qui évoque également le problème du possible changement de fonction au cours du temps. Port-la-Nautique semble avoir eu un rôle spécifique et dans tous les cas ponctuel dans le fonctionnement du port de Narbonne.

Installations associées (entrepôts, édifices religieux, ateliers)

Port urbain

Des entrepôts sont présents au bord du fleuve en ville tout particulièrement au nord, dans le secteur du Quai d'Alsace qui a fait l'objet de deux fouilles préventives récentes séparées d'une centaine de mètres mais livrant des vestiges cohérents avec l'hypothèse d'un port fluvial (Ginouvez *et al.*, 2016a ; Ollivier, 2016). Cette zone bénéficie d'un emplacement privilégié car elle est proche du tracé primitif de la voie Domitienne qui contournait la ville. Elle était sans doute au voisinage d'un point de rupture de charge, permettant de gérer des marchandises acheminées non seulement par voie fluviale, mais également terrestre. Les installations mises au jour sont datées entre le I^{er} et le III^e s. Plusieurs bâtiments seraient voués au stockage (Fig. 6, A) et sont interprétés comme des entrepôts par leur configuration de type halle et la présence de piliers soutenant les toitures. Le bâtiment le plus au nord mesure 17 m de large avec des bases maçonnées tous les 2,90 m. Les dimensions de cet édifice sont évaluées à 660 m². Un autre bâtiment le jouxte immédiatement à l'est (Fig. 6, B). Les pièces qui le composent mesurent 9,7 sur 5,9 m soit 57 m² environ et sont interprétées comme des *tabernae*. Elles sont bordées par un portique large de 2,40 m qui ouvrait sur la rue. Vers l'est, l'existence d'autres

entrepôts est probable ainsi que celle d'une zone d'activités artisanales dont témoigneraient les bassins et l'importance du réseau hydraulique (Fig. 6, C). La fouille plus au sud de cet ensemble a également livré les soubassements d'un bâtiment pouvant correspondre à un entrepôt. Il mesure 19,5 m de large pour une longueur estimée à 31 m soit une surface d'environ 500 m². Une double série de piliers divise

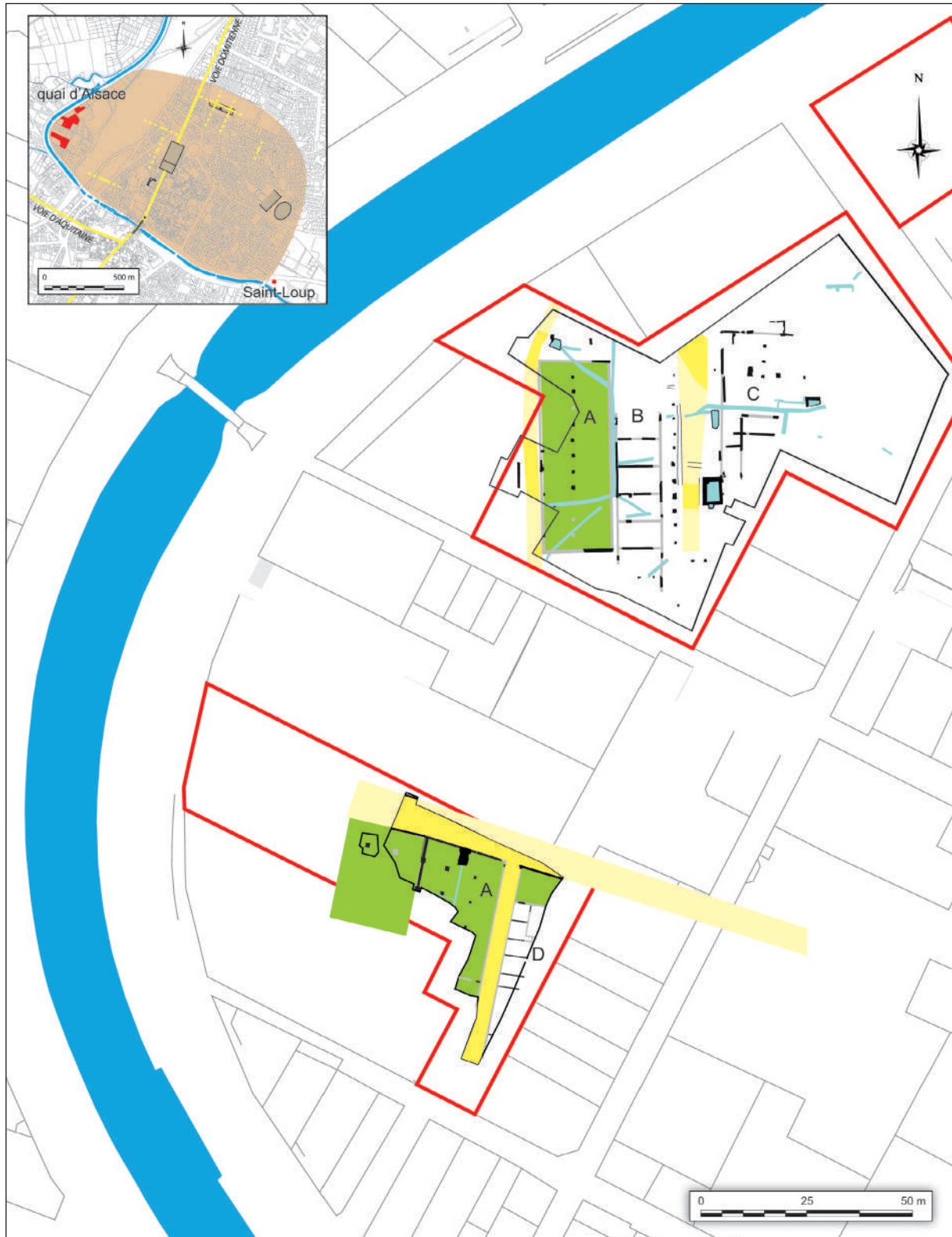


Fig. 6. Le port fluvial au quai d'Alsace à Narbonne (d'après Ginouvez *et al.*, 2016 ; Ollivier, 2016).

l'espace en trois et la zone centrale mesure 6,25 m. Un autre entrepôt pouvait doubler ce dernier plus à l'ouest. Ces espaces changent de fonction à partir du III^e s. pour abriter des activités artisanales, comme l'atteste la présence d'un four de potier. Vers l'est, des *domus* sont également présentes (Fig. 6, D). Les fouilles du quai d'Alsace, en amont et distantes de 2 km de Saint-Loup (cf. §2.1), ont ainsi révélé un quartier à rattacher aux activités du port fluvial (stockage des marchandises, boutiques, artisanat nécessitant beaucoup d'eau).

À l'embouchure

Sur la rive droite, un secteur a livré des témoignages d'activités commerciales et artisanales, notamment à partir de la fin du II^e s. et jusqu'à l'Antiquité tardive. Durant la phase datée vers 175/225, un ensemble composé d'un bassin et d'un bâtiment d'une largeur de 7 m et d'au moins une quinzaine de mètres de longueur se développe sur la digue occidentale. Dans une des pièces du bâtiment ont été mis au jour des forges et des cuves en *tegulae*. La machine de levage, des minerais et du verre brut appartiennent également à cette période. Un remblai recouvre ces vestiges au cours du III^e s. pour mettre en place une surface de circulation qui s'étend vers le sud. Au cours du V^e s., une forge est à nouveau construite mais s'installe sur la voie. La présence de ces forges laisse supposer une activité de réparation d'outils liés au fonctionnement de ce lieu où viennent accoster les bateaux. En effet, des zones de passage sur la berge ont été identifiées.

Les « avant-ports »

Le site de la Nautique possède de grands entrepôts d'une longueur de 150 m et de 17 m de large dont une partie est équipée de *dolia* (Ginouvez *et al.*, 2016b). Les *dolia* se répartissent en deux groupes distants d'une trentaine de mètres. Leur étude permet de reconnaître deux lots, datés entre le milieu et la fin du I^{er} s. ap. J.-C. L'espace couvrait 2325 m² et, en se fondant sur l'hypothèse de deux rangées de quatre *dolia* séparées par une allée centrale de circulation, on peut évaluer la présence de 192 récipients même si ces chiffres sont à prendre avec prudence. Une rue large de 10 m longe l'entrepôt à l'est et les sépare d'un autre corps de bâtiment qui pourrait appartenir à la suite de la *villa* qui se développe sur le plateau. La partie des entrepôts la plus proche de l'eau se présente comme un hangar, large de 16 mètres, à trois travées sur au moins 45 mètres de long. Des piles en pierre servent de soubassements de colonnes et permettent de restituer une sorte de grande halle. La date de leur construction est établie vers les années 30/40 ap. J.-C. Adossés aux entrepôts, deux fours de potiers ont pu produire des matériaux de construction pour le site ainsi que des vases pour le reconditionnement des produits et des gobelets à boire, peut-être destinés à l'exportation (Sanchez *et al.*, 2011).

À Saint-Martin, la partie centrale du site, légèrement en retrait du littoral, est occupée par un vaste complexe de plus de 2000 m², édifié vers 20 ap. J.-C. (Duperron et Bigot, 2017) (Fig. 7). Il s'organise autour d'une cour centrale quadrangulaire d'une surface de 380 m². Elle est équipée d'une galerie en U se développant sur 35 x 21 m et dont les trois branches ont une largeur interne de 4 m. Elle est associée à un édifice en grand appareil occupant une position centrale sur le grand côté méridional de cette cour à portique. Celui-ci présente un plan quadrangulaire et mesure 14 x 7,5 m hors-œuvre (soit 76 m² dans l'œuvre). Il comportait en outre un sous-sol organisé en plusieurs pièces de petites dimensions (environ 15 à 20 m²) séparées par des cloisons aménagées à l'aide d'architectures en terre et bois. Sur le sol en terre de l'une de ces pièces, ont été découverts plusieurs objets évoquant une activité administrative ou commerciale, en particulier une balance et du matériel d'écriture (Duperron et Mauné, 2016, 48).

En périphérie de la cour centrale, le bâtiment comporte des espaces caractérisés par des formes et des fonctions très diverses. Au sud-est et à l'ouest, deux installations thermales disposant d'un accès direct depuis le portique se caractérisent par un plan compact, une faible étendue (inférieure à 50 m²) et un décor d'une grande simplicité (Duperron et Mauné, 2016, 48-50). Au sud-ouest, entre le balnéaire



Fig. 7. Vue générale du site de Saint-Martin à Gruissan (© P. Benoist).

occidental et l'édifice en grand appareil, une forge est installée au Ier s. ap. J.-C. dans une petite cour d'une centaine de mètres carrés. Elle est organisée autour d'un foyer de grandes dimensions situé au centre de l'espace, tandis qu'en périphérie, contre les murs limitant la cour, neuf fonds d'amphores Dr.20 implantés dans le sol correspondent certainement à des bacs de trempe et des réserves de matériaux (Sanchez et Duperron, 2021). Au nord-est de la cour centrale, un espace de stockage est équipé de *dolia* et comporte plusieurs blocs de grand appareil correspondant très certainement à des bases de supports de toitures. Cette pièce se développe sur au moins 130 m² mais elle s'étend au-delà des limites de la fouille ; ses dimensions réelles restent donc inconnues. On peut cependant considérer qu'elle contenait au moins plusieurs dizaines de *dolia*.

Organisation spatiale et fonctionnelle

Plusieurs lieux participent à la compréhension du système portuaire narbonnais :

En ville, en rive gauche, des quais et des entrepôts sont attestés. Dans les étangs, le site de Port-la-Nautique, à 4 km au sud de la ville, est considéré depuis le début du XX^e siècle comme l'un des principaux débarcadères narbonnais. Il se trouve proche de l'embouchure du fleuve et est rapidement accessible également par trajet terrestre depuis la ville. L'activité portuaire est cependant limitée dans le temps entre l'époque augustéenne et les années 60/70 ap. J.-C.

L'établissement littoral de Saint-Martin à Gruissan, situé à l'entrée des étangs narbonnais, occupait une position stratégique pour l'organisation et le contrôle des trafics maritimes. Sa localisation, immédiatement à l'arrière du cordon littoral, ainsi que la nature des aménagements mis au jour par les fouilles récentes, suggèrent de l'interpréter comme un avant-port, permettant notamment de guider les

navires dès leur entrée dans les étangs (phare/amer et pilotes) et offrant un certain nombre de services indispensables aux marins et aux commerçants. L'analyse de ces vestiges, qui donnent l'image d'un ensemble essentiellement fonctionnel et utilitaire, a permis de proposer de l'interpréter comme un complexe à caractère public, regroupant diverses activités commerciales, administratives et de service en lien étroit avec le fonctionnement du système portuaire de Narbonne (Duperron, Mauné 2016). En outre, des comparaisons établies avec des édifices désignés comme des *praetoria* autorisent à envisager la présence sur le site d'un personnage officiel de haut rang en charge de la gestion des affaires portuaires et commerciales (Sanchez et Duperron, 2021).

À Port-la-Nouvelle mais surtout sur les plages actuelles de Gruissan, au niveau des étangs de Mateille et du Grazel, de nombreux restes d'épaves et de cargaisons ont été découverts. Cinq épaves attestées, plus deux ou trois probables, témoignent de la continuité du trafic maritime entre le IV^e s. av. J.-C. et le VII^e s. ap. J.-C. (Solier, 1981). Certains amas de mobiliers correspondent peut-être à des dépotoirs portuaires, ce qui pourrait indiquer que du transbordement ait pu être réalisé dans cette zone.

Différents sites qui ont pu jouer un rôle dans le système portuaire narbonnais restent encore à explorer, par exemple le site de Tintaine, proche de la zone de découverte de ces épaves.

L'ensemble de ces données permet de décrire l'accès au port de Narbonne : après le franchissement du cordon littoral, les bateaux entrent dans la lagune et sont vraisemblablement pris en charge par des pilotes, installés notamment à Saint-Martin, près du grau.

Ils peuvent ensuite rejoindre l'embouchure du fleuve qui est un lieu de rupture de charge, à partir duquel des allèges transportent les marchandises jusqu'à la ville. La présence d'une activité de halage est décelable à travers la découverte d'une épave de la fin de l'Antiquité utilisée pour la réfection de la rive gauche du fleuve à la hauteur de Mandirac. Avant son emploi comme caisson, elle a été dépouillée de tout ce qui était encore en état de servir : mât et emplanture de mât, pompe de cale, gouvernails latéraux et appareils divers. Néanmoins les traces d'usure laissées sur les membrures par l'encastrement des carlingots qui supportaient le massif d'emplature du mât permettent de placer celui-ci non pas au tiers avant de l'embarcation mais plutôt au quart avant. Cette position est caractéristique d'un mât de halage.

Contexte administratif, relations avec l'urbanisme et le territoire

L'emplacement du port de Narbonne bénéficie d'une situation de carrefour avec la présence de la voie littorale, la voie Domitienne, et de la voie d'Aquitaine qui le relie à la Garonne. La connexion avec la voie d'Aquitaine est importante car d'après Strabon « quand on part de Narbonne, on remonte d'abord l'*Atax* sur une faible distance, puis on effectue la plus grande partie du trajet, soit environ 700 ou 800 stades, par terre jusqu'à la Garonne, laquelle, comme la Loire, descend à l'Océan »... (Strabon, *Géographie*, IV, 1, 14). Le tracé de la voie Domitienne en ville pose question et le maintien de la voie primitive pour contourner la ville semble de plus en plus probable au vu des vestiges du Quai d'Alsace. En effet, cette zone au nord-ouest de l'espace urbanisé semble correspondre au carrefour de la voie fluviale et terrestre. La voie Domitienne va ensuite continuer à l'ouest de la lagune alors que l'embouchure de l'Aude se situe à l'est. C'est donc le port urbain qui assurait le principal accès aux voies d'échanges terrestres.

Narbonne, comme les autres grands ports gaulois, a sans doute été un lieu de prélèvement fiscal (Quarantième des Gaules) bien qu'aucun témoignage direct n'en soit attesté (France, 2001). On peut notamment considérer que le site de Saint-Martin, de par sa localisation à l'entrée de la lagune, était placé en première ligne pour les diverses procédures administratives, et en particulier douanières, liées aux échanges commerciaux, Narbonne constituant à l'époque impériale l'un des principaux points d'entrée dans l'espace fiscal gaulois (Arnaud, 2010, 112). Il pouvait ainsi exercer une fonction de

contrôle, ce site étant le premier rencontré par les navires maritimes se dirigeant vers les installations portuaires du fond de la lagune.

Port-la-Nautique apparaît comme un site original par la présence d'un vivier d'agrément et d'une *villa* maritime surplombant le port. Il soulève la question du rôle de ces établissements littoraux dans le fonctionnement d'un système portuaire comme celui de Narbonne.

Autres aspects considérés intéressants

Un véritable système portuaire a été maintenu sur une période de plusieurs siècles, en dépit des changements environnementaux, grâce à une volonté publique forte dont témoignent les importants moyens mis en œuvre et redécouverts grâce à une approche interdisciplinaire et une méthodologie spécifique. Les recherches réalisées ces dernières années apportent de nombreux exemples de l'adaptation des constructions en zone humide. Une adaptation qui est aussi celle des lieux d'échanges soumis aux aléas environnementaux et économiques. Cette histoire portuaire se poursuit aujourd'hui avec le projet d'extension du port actuel de Port-la-Nouvelle à l'entrée des étangs narbonnais, un secteur que l'embouchure de la Robine – ancienne Aude – a rejoint dès le XIX^e siècle.

Bibliographie

ARNAUD, P. (2010). «Systèmes et hiérarchies portuaires en Narbonnaise». Dans : Delestre, X. et Marchesi, H. (Eds). *Archéologie des rivages méditerranéens. 50 ans de recherche*. Arles: Errance, 107-113.

CARAYON, N., FLAUX, C. AVEC LA COLLABORATION DE SANCHEZ C., PIQUÈS G., ROVIRA N., TILLIER M., SANZ S., CAVERO J., MATHÉ V., WICHA S. ET CERVELLIN, P. (2016). «Le vivier augustéen du Lac-de-Capelles à Port-la-Nautique». Dans : Sanchez, C. et Jézégou, M.-P. (Dir.). *Les ports dans l'espace méditerranéen antique, Narbonne et les systèmes portuaires fluvio-lagunaires*, Actes du colloque de Montpellier (22-23 mai 2014). Montpellier: Supplément à la RAN, 44, 87-97.

DUPERRON, G. (2020). «L'établissement littoral de Saint-Martin le Bas à Gruissan (Aude) durant l'Antiquité tardive : premier bilan des recherches récentes». Dans : Hernandez J., Schneider L. et Soulat J. (Dir.). *L'habitat rural du haut Moyen Âge en France (Ve-XIe s.) : dynamiques du peuplement, formes, fonctions et statuts des établissements*. Actes des 36^e Journées internationales d'Archéologie mérovingienne de l'AFAM. Montpellier: Mémoires de l'AFAM n° 36 / Archéologie du Midi Médiéval, Supplément n° 9, 375-379.

DUPERRON, G. ; BIGOT, F., AVEC LA COLL. DE SANCHEZ, C. ; SCRINZI, M. ; MANNOCCI, E. ; CARRATO, C. ET LE BRAZIDEC, M.-L. (2017). «Premières données sur le faciès céramique tibérien de l'établissement littoral de Saint-Martin-le-Bas à Gruissan (Aude)». Actes du congrès de Narbonne. Marseille: SFECAG, 51-72.

DUPERRON, G. ET MAUNÉ, S. (2016). «L'établissement littoral de Saint-Martin à Gruissan: bilan des recherches 2011-2013 et premières hypothèses d'interprétation». Dans : Sanchez, C. et Jézégou, M.-P. (Dir.), 43-57.

FALGUÉRA, J.-M., BERNARD, H. ET JÉZÉGOU, M.-P. (2003). «Données d'archéologie sous-marine récentes à Port-la-Nautique : pour une approche du système portuaire narbonnais». Dans : Perez Ballester J. et Pascual Berlanga G. (Eds.), *Puertos fluviales antiguos, ciudad, desarrollo y infraestructura*, IV Jornadas de Arqueologia subacuatica. Valencia: Facultat de Geografia y Historiad, 203-212.

FLAUX, C., CARAYON, N., FAÏSSE, C., GUY, M., SALEL, T. ET SANCHEZ, C. (2020). «Géoarchéologie de Port-la-Nautique (étangs narbonnais)». *Méditerranée* [Online], Paleoenvironment, Geoarchaeology, Historical Geography, <<http://journals.openedition.org/mediterranee/11732>>

GAYRAUD, M. (1981). «Narbonne antique, des origines à la fin du III^e s. Montpellier». *Revue Archéologique de Narbonnaise*, suppl. 8.

- GINOUVEZ, O.; JORDA, C. ET MARTIN, S. (2016a). «La question du port urbain et de la Robine antique : l'apport de la fouille du 14 quai d'Alsace». En: Sanchez, C.; Jézégou, M.-P. (Dir.), 123-135.
- GINOUVEZ, O.; CARATTO, C. ET SANCHEZ, C. (2016b). «Les entrepôts de Port-la-Nautique à Narbonne». Dans : Sanchez, C.; Jézégou, M.-P. (Dir.), 71-86.
- GUY, M. (1955). «Les ports antiques de Narbonne». *Revue d'Études Ligures*, 21, n°3-4, 213-240.
- LASSALLE, A. ET JÉZÉGOU, M.-P. (2018). «Les représentations de la navigation et du commerce dans les collections lapidaires de Narbonne». *Archaeonautica*, 20, 151-161.
- LAFON, X. (2010). «Les villas maritimes construites sur le littoral méditerranéen français : essai de bilan». Dans : Delestre X., Marchesi H. (Eds). *Archéologie des rivages méditerranéens*. Arles: Errance, 165-173.
- OLLIVIER, J. (2016). «Artisanat et commerce en bordure du canal de la Robine: 19-20 quai d'Alsace à Narbonne». Dans : Sanchez, C. et Jézégou, M.-P. (Dir.), 109-122.
- LASSALLE, A. ET JÉZÉGOU, M.-P. (2018). «Les représentations de la navigation et du commerce dans les collections lapidaires de Narbonne». Dans : Boetto G. et Rieth É. De re navali : *Pérégrinations nautiques entre Méditerranée et océan Indien. Mélanges en l'honneur de Patrice Pomey*. Paris : CNRS, *Archaeonautica*, 20, 51-61.
- ROUZAUD, H. (1914). «Note sur les ports antiques de Narbonne». *Bulletin de la Commission Archéologique et littéraire de Narbonne*, 13, 279-299.
- SABRIÉ, R. ET SABRIÉ, M. (2006). «Un magasin de céramiques sigillées à Narbonne?» Dans : Mauné S. et Genin M. (Dir.), *Du Rhône aux Pyrénées : aspects de la vie matérielles en gaule Narbonnaise (fin du I^{er} s. av. -VI^e s. ap. J.-C.)*, Montagnac: éd. M. Mergoïl, 83-100.
- SANCHEZ, C. (2009). «Narbonne à l'époque tardo-républicaine. Chronologies, commerce et artisanat céramique». Montpellier: *Revue Archéologique de Narbonnaise*, suppl. 38.
- SANCHEZ, C. ET JÉZÉGOU, M.-P. (2011). «Espaces littoraux et zones portuaires de Narbonne et sa région dans l'Antiquité». Lattes: MAM, 28.
- SANCHEZ, C., CARRATO, CH., FAVENNEC, B., AVEC LA COLLAB. DE S., LEMAÎTRE ET S. ET SILVÉRÉANO (2011). «Recherches récentes sur les contextes portuaires de Narbonne (Aude) : les fouilles du Grand Castélou et de Port-la-Nautique». Actes du congrès d'Arles. Marseille: SFECAG, 171-201.
- SANCHEZ, C., JÉZÉGOU, M.-P. (2016). «Les ports dans l'espace Méditerranéen antique. Narbonne et les systèmes portuaires fluvio-lagunaires». Montpellier: Supplément à la Revue Archéologique de Narbonnaise, 44.
- SANCHEZ, C., LABUSSIÈRE, J., JÉZÉGOU, M.-P., MATHÉ, V. ET CAVERO, J. (2016). «Les fouilles de l'embouchure du fleuve antique dans les étangs narbonnais». Dans : Sanchez, C. et Jézégou, M.-P. (Dir.), 59-69.
- SANCHEZ C., FABRE J.-M., COADIC S., LABUSSIÈRE J., FAVENNEC B., JÉZÉGOU M.-P., WICHA S. AVEC LA COLLABORATION DE CERVELLIN P., ANDERSCH GOODFELLOW P. ET RIVALS C. (2020). «Entre Méditerranée et Atlantique : l'utilisation du bois dans les infrastructures portuaires de Narbonne». Dans : Mouchard J. et Guitton D. *Les ports romains dans les trois Gaules. Entre Atlantique et eaux intérieures*. Nantes: Gallia, 77-1, 489-508.
- SANCHEZ, C. DUPERRON, G. AVEC LA COLLABORATION DE CAVERO J. ET MATHÉ V. (2021). «À propos des « avant-ports » de Narbonne. Réflexions autour des sites de Saint-Martin et de Port-la-Nautique». Actes du colloque *Les ports dans l'espace méditerranée antique. Fréjus et les ports maritimes*. Fréjus: BIAMA, Presses Universitaires de Provence, 291-308.
- SOLIER, Y. (1981). «Les épaves de Gruissan». *Archaeonautica*, 3, 8-264.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE CIENCIA, INNOVACIÓN
Y UNIVERSIDADES



CSIC
Consejo Superior de Investigaciones Científicas



EEHAR
ESCUELA ESPAÑOLA DE HISTORIA
Y ARQUEOLOGÍA EN ROMA - CSIC

Gipuzkoako Foru Aldundia
Kultura, Lanikideta, Gazteria eta Kirol Departamentua



Diputación Foral de Gipuzkoa
Departamento de Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes

FUNDACIÓN
ARKEOLAN



OIASSO
MUSEOA

ISBN 978-88-913-3270-7



9 788891 332707