

LE
LITTORAL D'AIGUESMORTES

au XIII^e et au XIV^e siècles,

AVEC

un relevé de l'itinéraire de S. Louis entre Aiguesmortes et la mer ;

par M. Ch. LENTHÉRIC,

membre-résident.

I. — Opinions diverses sur les limites du littoral
d'Aiguesmortes au XIII^e siècle.

AIGUESMORTES, AQUÆ-MORTUÆ. — Département du Gard. — Lieu de l'embarquement de S. Louis pour la croisade en 1248 et en 1270. — Aiguesmortes était autrefois sur la mer, qui s'est retirée, depuis, de plusieurs kilomètres.

Tel est, à quelques variantes près, le texte qui accompagne le mot *Aiguesmortes* dans la plupart des dictionnaires d'histoire et de géographie, quels que soient leur date, leur développement et le soin avec lequel ils paraissent avoir été rédigés.

Le nombre des auteurs qui ont reproduit que la ville d'Aiguesmortes se trouvait autrefois sur le littoral même de la Méditerranée, est loin d'être une preuve de l'exactitude de cette assertion ; et l'on sait avec quelle facilité une erreur historique ou géographique, dès qu'elle a pris pour ainsi dire pied dans une publication quelconque, est consécutivement reproduite et finalement adoptée par tous les écrivains qui traitent le même sujet.

C'est ce qui est arrivé pour Aiguesmortes.

Guillaume de Catel et Pierre Andoque, dans leurs mémoires publiés sur l'histoire de Languedoc, vers le milieu du xvii^e siècle, sont les premiers écrivains qui, frappés de la distance qui sépare Aiguesmortes de la mer (cinq kilomètres environ), ont cru pouvoir naturellement en conclure que la plaine marécageuse occupée par les étangs de la Ville, de la Marette et du Repausset était de formation récente, n'existait pas à l'époque de l'embarquement de S. Louis pour la Croisade, et faisait entièrement partie du domaine maritime (1). Un plus sérieux examen des lieux et, à défaut, une étude un peu consciencieuse des premiers documents de la ville d'Aiguesmortes aurait sans doute complètement modifié leur opinion.

(1) « Il n'y a pas longtemps qu'il y avait des personnes dans » Aiguesmortes qui disaient avoir vu dix-sept galères attachées » aux susdits anneaux, mais aujourd'hui la mer s'est retirée, et » est à demi-lieue d'Aiguesmortes ». *Mémoires pour servir à l'histoire de Languedoc*, par Guillaume de Catel, conseiller du roi en son parlement de Toulouse, 1663.

« La mer s'est depuis éloignée de là ». *Histoire de Languedoc avec l'état des provinces voisines*, par Pierre Andoque, conseiller au présidial de Béziers, 1623-1648.

Après eux, et sans autre examen, un nombre considérable d'historiens et de géographes ont trouvé fort commode de s'en rapporter simplement à l'opinion de leurs devanciers, et se sont contentés de faire varier à leur gré la distance qui sépare Aiguesmortes de la mer, dans des limites souvent très-éloignées.

Ainsi, Ducange, dans ses *Observations sur les mémoires de Joinville* (1668), dit que la mer ne venait plus, de son temps, qu'à une demi-lieue d'Aiguesmortes; et on lit, dans l'*Histoire des Chevaliers de Malte* par Vertot (1726), que « S. Louis s'embarqua » à Aiguesmortes, port fameux alors, mais qui, par le » retrait de la mer qui s'en est éloignée de quatre » lieues, se trouve aujourd'hui dans les terres » (1).

(1) « A présent il n'y a plus le port, et la mer ne vient qu'à » une demi-lieue d'Aiguesmortes ». Ducange. — *Observation sur les mémoires de Joinville*, 1668. »

« S. Louis s'embarqua ensuite à Aiguesmortes, port fameux » alors, mais qui, par la retraite de la mer, qui s'est éloignée de » quatre lieues de cette côte, se trouve aujourd'hui dans les » terres ». — L'abbé de Vertot, *Histoire des Chevaliers de Malte*, 1726.

« Civitas Aquarum-Mortuarum, quæ fuit ædificata tempore » Regis S. Ludovici, quia tunc erat ibi maris portus; distat » nunc pelagus ab eadem civitate milliari et amplius ». *Gallia Christiana*, édition de 1656.

« Dans la suite, les sables s'accumulant toujours ont » enfin mis un grand espace entre la ville et la mer ». — Filleau de la Chaise, *Histoire de S. Louis*, 1688.

« La ville d'Aiguesmortes, éloignée aujourd'hui de plus » d'une demi-lieue de la mer, qui s'est retirée peu à peu ». — Dom Vaissette, *Histoire générale de Languedoc*, 1737.

« Il y a longtemps que la mer s'est retirée d'Aigues- » mortes de plus d'une grande lieue ». — Astruc, *Mémoires pour l'histoire naturelle de la prov. de Languedoc*, 1737.

« Aiguesmortes est aujourd'hui à deux lieues de la mer;

L'écart entre ces deux opinions et cette variation dans la proportion de un à huit sur l'estimation de la distance qui sépare Aiguesmortes du rivage sont assurément faits pour nous fixer sur le degré de confiance que l'on doit accorder à de pareils documents ; et il serait superflu d'appeler encore l'attention sur ce point, si cette erreur n'avait pas été tour à tour reproduite dans les dictionnaires géographiques les plus autorisés(1), les plus récents, et par conséquent les plus

» mais, autrefois, elle en était fort proche. C'était alors un port » fort célèbre, que S. Louis fit faire ». — L'abbé de Longuerue, *Description historique et géographique de la France ancienne et moderne*, 1772.

« Il est sensible que la mer abandonne en peu de temps » ses anciens rivages. Voyez Aiguesmortes, Fréjus, Ravenne, qui » ont été des ports et qui ne le sont plus ». — Voltaire, *Essai sur les mœurs et l'esprit des nations*. Introduction.

« Aiguesmortes, qui est actuellement à plus d'une demi- » lieue de la mer, était un port du temps de S. Louis ». — Buffon, *Théorie de la terre*.

(1) « Ce n'était qu'un village, avec un port de mer, du » temps de S. Louis, qui acquit ce village par échange, en » 1248, de l'Abbaïe de Psalmodi à qui il appartenait. Il y fit bâtir » une ville, la Tour de Constance, pour servir de phare aux » vaisseaux, et fit nettoyer le port, qui avait été comblé par les » sables ». — *Dictionnaire géographique et critique*, par Bruzen de la Martinière, Venise, 1737.

« Cette ville était autrefois un bon port de mer, et l'on » voit, par l'histoire, que S. Louis en fit nettoyer le port, et » s'y embarqua pour ses deux voyages de la Terre-Sainte et » d'Afrique, dans les années 1248 et 1269 ; mais la mer s'en » était éloignée d'une bonne lieue depuis longtemps, et, l'air y » étant mauvais à cause des marais, elle est devenue presque » déserte ». — Moreri, *Dictionnaire historique*, Amsterdam, 1740.

« On y voit aussi une grosse Tour appelée la *Tour Car-* » *bonnière*, où on logeait volontiers les protestants, dans le temps » que l'intolérance et le fanatisme étaient plus à la mode en

répandus (1), et jusque dans certains recueils qui revêtent un caractère tout à fait officiel (2); de manière

» France. Cette ville avait jadis un port, où s'embarqua S. Louis en 1248 pour l'Afrique; elle n'en a plus aujourd'hui, car la mer s'en est éloignée d'environ 2000 toises. — *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Genève, 1777.

« ... Aiguesmortes, *Aquæmortuæ*. . . . La mer s'en est retirée à deux lieues; elle a inondé le sol en 1799. — *Dictionnaire de géographie universelle*, par P.-C.-V. Boiste, Paris, 1806.

[1] « Aiguesmortes était jadis sur la mer; elle en est éloignée aujourd'hui de près de 5 kilomètres. — Bouillet, *Dictionnaire universel d'histoire et de géographie*, Paris, 1847.

Il convient cependant d'excepter le *Dictionnaire géographique* de Dézobry et Bachelet, qui donne, en quelques lignes, une définition exacte de l'état topographique des lieux, bien qu'elle contienne d'assez regrettables erreurs historiques.

« Aiguesmortes. *Aquæmortuæ*, c'est-à-dire *eaux mortes* ou *stagnantes*, chef-lieu de canton (Gard) à 39 k. 550 de Nîmes, lat. N. 43°32'. long. E. 51°48', ainsi nommé de ses marais, près desquels S. Louis, en 1246, bâtit une *Tour de Cons-tance*, puis une ville forte, avec des agrandissements au port. Louis IX s'y embarqua en 1248 et 1269; mais elle est aujourd'hui dépeuplée et pauvre (3014 habitants), par suite des atterrissements du Rhône, qui ont oblitéré son chenal, long de 6200 mètres et large de 16 à 24 mètres. Dès le temps de Charlemagne, la Tour de Matafère s'élevait aux lieux où est aujourd'hui Aiguesmortes. Charles-Quint y débarqua en 1538, et son fils, Philippe, en 1548. La côte n'a donc pas varié au Sud d'Aiguesmortes, mais son chenal et ses étangs se sont presque comblés. — *Dictionnaire général de biographie et d'histoire, de mythologie, de géographie ancienne et moderne comparée*, etc. . . . Dézobry et Bachelet, Paris, 1863.

[2] « Aiguesmortes, *Aquæmortuæ*. C'est précisément parce que les eaux y étaient mortes et tranquilles, que les alluvions ont été plus considérables et que la mer s'est éloignée de ce port où S. Louis s'embarqua en 1248 et 1269. On fait encore aujourd'hui des efforts pour conserver une communication

qu'il est aujourd'hui à peu près universellement admis, par tous ceux qui n'ont pas une connaissance spéciale du pays, qu'Aiguesmortes était, en 1248, une ville située sur les bords de la mer; que peu à peu les ensablements ont comblé son port; que les eaux ont obéi à un mouvement rétrograde continu, et qu'il s'est formé ainsi autour de la ville une plaine basse, coupée d'étangs et de marais et terminée, du côté de la mer, par une plage sablonneuse dont le contour très-variable tend à s'avancer tous les jours vers le large.

Il serait très-facile de démontrer combien cette manière de voir est en contradiction avec tous les actes authentiques qui constituent les archives de la ville d'Aiguesmortes, et que la plupart des historiens ont sans doute négligé de consulter.

Il n'entre pas dans notre intention d'aborder ici cette étude; nous ne pouvons cependant nous empêcher de rappeler que, au mois de mai 1246, le roi S. Louis avait accordé à la ville d'Aiguesmortes ses premières lettres patentes contenant les divers privilèges de cette ville et la forme de l'administration de la justice; que ces lettres patentes furent non-seulement confirmées par son fils Philippe III le Hardi, mais encore par quatorze de ses successeurs sur le trône de France, et que toutes font mention des étangs

« entre Aiguesmortes et la mer, en entretenant un chenal qui a plus de 2 lieues de longueur ». — *Cours de ports de mer*, 1848-1849, de l'école nationale des Ponts et Chaussées.

« On sait que la mer fait subir quelquefois de notables changements aux côtes qui la bordent. Tandis qu'elle se retirait du voisinage d'Aiguesmortes et laissait presque à sec cette ville, elle empiétait sur la côte d'Afrique située en face ». — Extrait du *Moniteur Universel*, du 17 février 1867.

et des salines situés au sud d'Aiguesmortes, c'est-à-dire entre cette ville et la mer (1).

(1) Voir Archives de la ville d'Aiguesmortes et manuscrit Esparron (1777). Ce précieux manuscrit est un recueil très-complet des principaux titres et actes déposés dans les archives de la ville d'Aiguesmortes ; il a été dressé en trois expéditions par M. Alexandre Esparron, juge royal ordinaire, et lieutenant général de l'amirauté. Deux de ces exemplaires ont été par lui remis, l'un aux archives de la ville d'Aiguesmortes, l'autre à celles du Diocèse.

Lettres patentes de Philippe III le Hardi, contenant les anciens privilèges d'Aiguesmortes, du mois d'août 1279.....	page 64
Lettres de confirmation du roi Jean, du mois de février 1350.....	page 97
Lettres de Charles V, d'octobre 1364.....	id.
Lettres de Charles VI, d'août 1386.....	98
Lettres de Charles VII, de mars 1433.....	99
Lettres de commission du même Roy.....	100
Lettres de Louis XI, de novembre 1463.....	102
Lettres de Charles VIII, d'avril 1481.....	103
Lettres de Louis XII, de septembre 1499.....	106
Lettres de François I ^{er} , de janvier 1518.....	108
Lettres de Henri II, de décembre 1547.....	109
Lettres de François II, de janvier 1559.....	112
Lettres de Henri III, de décembre 1574.....	114
Lettres de Henri IV, du mois d'octobre 1592	121
Lettres de Louis XIII, de novembre et de mars 1610....	125
Lettres de Louis XIV, d'août 1643.....	128
Lettres de Louis XV, d'octobre 1740.....	130
56. — <i>Concession des eaux, privilèges et herbages.</i> Item apert que le Roy Loïs aurait donné la faculté des eaux, pêcheries de la <i>Marète</i> , Roze-mort, herbages, pâturages, chasse et prise d'oiseaux et volatiles auxd. consuls pour les habitants de la ville d'Aiguesmortes.....
..... Mais pour ce que de la un temps, fust emeu d. procès contre lesd. Consuls, instant et demandeur le Procureur du Roy au siège de M. le Sénéchal de Beaucaire et Nîmes, et ce sur la paisible possession et tenure desd. droits et privilèges, tant fut par fin procédé, que, par sentence, lesd. Consuls furent définitivement ressaisis et maintenus auxd. droits d'icoux pâturages,	

Il y a plus, on a retrouvé, dans différents actes du XIV^e, du XV^e et du XVI^e siècles, la désignation nomina-

herbages, eaux, pêcheries de la *Marète*, Roze-mort et chasse d'oiseaux, comme lad. concession royale portait. (*Sommaire des privilèges de la ville d'Aiguesmortes rédigé par M^e Buade, Lieutenant de juge, en 1568, et servant de traduction aux lettres patentes de 1279*).

Fouch deliberat por lo consœlh Charles, par la grâce de Dieu seillers ci-dessus que c'est pour et per may de profich et en men le mieux et le plus de profit et de dommage que la *Mareta* els le moins de dommage, que la herbages se rendon al plus *Marète* et les herbages s'adjuhofren. gent au plus offrant.

(*Délibération du Conseil d'Aiguesmortes du 31 mars 1370*).

Carolus, dei gratia Francorum Charles, par la grâce de Dieu, Rex, Senescallo Bellicadri et Roy de France, au Sénéchal de Nemausi, necnon Castellano et Beaucaire et de Nimes, et à nos Vicario ac Judici nostris Aquarum-Mortuarum aut eorum loca d'Aiguesmortes ou leurs lieutenentibus, salutem..... nants, salut.....

Cumque exponentes memorati C'est cependant en vertu du ad privilegiorum [sicut predicatur] contenu aux privilèges, qui ont modo prefato perditorum causam, habeant, teneant ac possideant eorumque predecessores ab antiquo habuerunt, tenuerunt et possederunt quoddam stagnum nuncupatum de la *Marete* et de la *Marète* et une certaine quamdam aliam robinam situatam in territorio de Pecaissio, de Pecais appelée vulgairement vulgariter appellatam *Roze-mort*, *Roze-mort*, la jouissance des pisces ac aves provenientes ex stagno predicto ac quascumque alias venationes provenientes ex eodem, una cum nonnullis herbagiis, pascuis, pasturalibus, et pêcheries situés auprès de venationibus, robinis ac piscariis lad. ville etc. juxta dictam villam nostram situs.

(*Lettres de Charles VII qui mandent au Sénéchal de Beau-*

tive des deux étangs de la Marette et du Repausset, placés entre Aiguesmortes et la mer. La mention très-précise qui y est faite de la plage située entre la mer et le dernier de ces étangs, qui porte encore aujourd'hui le nom de *Boucanet* qu'elle avait autrefois, nom que l'on retrouve dans un acte authentique de 1363, enfin les conventions de 1284 et 1301, relatives à l'étang *des Caïtives* et aux pêcheries situées aux abords de l'ancienne roubine ou *canal-viel*, qui faisait communiquer la ville avec la mer, sont autant de preuves irréfutables que la situation géographique des lieux n'a pour ainsi dire pas changé depuis S. Louis, et que les modifications qui y ont été apportées sont l'œuvre de l'homme et non celle de la nature (1).

caire et Nîmes de maintenir les habitants d'Aiguesmortes en la possession des pêcheries, étangs, herbages, chasse, etc., du terrain d'Aiguesmortes, du 6 avril 1434)

Sentence de Pierre de Borda, Cbler (*Chevalier*) et chambellan ordinaire du Roi, et pour lui gouverneur à Montpellier, qui maintient les Consuls d'Aiguesmortes dans le droit de prohiber la pêche dans l'étang *du Repausset*, en date du 19 septembre 1554.

(1) Guillermus de Intromontu- Guillaume d'Entremonts, d'Aibus, de Aquis-mort., testis juratus super sancta quatuor dei Evangelia, puram et meram quam sciverit dicere et deponere veritatem de et super contentis in dictis litteris et aliis super quibus interrogabitur, et diligenter examinatus dixit et suo deposuit juramento, quod ipse alias vidit robnam antiquam, de qua in prescriptis litteris fit mentio, ita vacuam et in tali statu quod naves et mercaturæ vel saltem magna navigia, magnas barchas per eandem robnam apud locum

Guillaume d'Entremonts, d'Aibus, de Aquis-mortes, témoin assermenté sur les quatre Evangiles de Dieu, ayant promis de dire la vérité telle qu'il la savait sur le contenu auxd. lettres et sur ce qu'il sera de plus interrogé, ayant été dûment examiné, a dit et déposé en vertu de son serment qu'il a autrefois vu la robine ancienne dont s'agit dans lesd. lettres dans une telle profondeur et en si bon état que les navires et les marchandises, les gros bateaux et grandes barques pouvant facilement arriver par cette robine

Cette opinion a été du reste très-nettement affirmée par M. Di Piédro, dans son histoire trop peu connue

Aquarum-mort. applicabant im- jusqu'à la ville d'Aiguesmortes.
pune

Dicens etiam interrogatus quod, Dît aussi, sur l'interpellation
tempore quo dicta robina erat qui lui a été faite, que, au temps
vacuata et in bono statu, vidit que lad. robine était en bon état,
supra deposita per eundem, et il a été lui-même témoin de ce
audivit, et quod in dicta robina qu'il a déposé ci-dessus, et qu'il
et per eam applicabant navigia a vu arriver par lad. robine de
magna grossos livos et alias bar- grosses tartanes de commerce et
chas. autres barques.

Interrogatus qua de causa Interrogé pourquoi les barques
citius in Arelate quam in gradu préfèrent d'aller à Arles, au lieu
de *Boucaneto*, qui est juxta dic- d'aborder au grau de *Boucanet*
tam robinam, apliquant barchas et situé auprès de lad. robine, a
navigia, et mercatores ac merca- dit que c'est à cause que les
turæ eoiundem indicto gradu de navigateurs n'osent pas s'arrê-
Boucaneto residere non sunt ter aud. grau de *Boucanet*
ausi neque fecerunt exposit, quod depuis que lad. robine est com-
dicta robina fuit desiccata et blée et dégradée, que plusieurs
talter devastata, quoniam exposit navigateurs qui s'y étaient ar-
plures mercatores et navigia in tés y ont été pillés, etc.
dicto gradu fuerunt et depredati
et aprisionati, etc

Extrait des procédures faites, sous le règne du Roy Jean, pour constater l'état de la robine d'Aiguesmortes et vérifier les réparations qui y étaient nécessaires. — Commencées le 13 juillet 1360. (Archives d'Aiguesmortes et manuscrit Esparron).

1284. — Convention passée entre l'abbé de Psalmodi et le seigneur d'Uzès au sujet de leurs salines respectives, et dans laquelle sont nommés l'étang des Catives et la localité de Roquemaure, situés tous deux au sud d'Aiguesmortes. (*Archives de la ville d'Aiguesmortes*).

1301. — Acte d'arrentement souscrit par l'abbé de Psalmodi relativement à certaines pêcheries appartenant au monastère, et dans lequel il est fait mention des étangs et marais situés entre Aiguesmortes et la mer, et de la grande roubine du *Canal-Viel* que remontaient les tartanes. (*Archives de la Préfecture du Gard*).

d'Aiguesmortes (*Chap. VI, situation du port au temps de S. Louis et prétendu abaissement de la mer*). S'appuyant non-seulement sur les textes que nous venons de rappeler, mais encore sur les vestiges que l'on rencontre au milieu des étangs qui séparent Aiguesmortes de la mer, il n'hésite pas à déclarer que, comme Narbonne et Fréjus, cette ville était un port reculé dans l'intérieur des terres, dans lequel on pénétrait par un vaste canal qui traversait les étangs, et que, depuis un temps immémorial, aucun mouvement rétrograde de la mer ne s'est opéré sur ce point du littoral.

Cette manière de voir est la vraie ; et si nous croyons devoir revenir aujourd'hui sur une question qui semble à peu près élucidée, c'est que, malgré les affirmations de M. Di Piéto, malgré l'évidence des lieux et la clarté des textes, il est certain que l'opinion contraire est encore la plus répandue ; que, même parmi ceux qui devraient avoir une connaissance approfondie de nos côtes, l'idée de l'ensablement du port n'est pas entièrement déracinée, et que cette erreur mille fois répétée a fini par obtenir force de fait acquis, et a eu pour déplorable conséquence de laisser cette partie du littoral dans un état d'abandon très-peu justifié et auquel il importe de mettre un terme.

En dehors de ces préoccupations fort légitimes, nous croyons que, si les indications générales fournies par M. Di Piéto sont exactes, il est quelques points sur lesquels la vérité n'a pas encore été complètement faite. Une certaine confusion continue à régner sur la détermination de l'emplacement de l'ancien port, et sur les transformations qu'a subies le chenal maritime depuis le XIII^e siècle jusqu'à nos jours.

Enfin, à un point de vue plus élevé, nous pensons qu'il est d'un haut intérêt de rechercher aussi exactement que possible quel a été l'itinéraire suivi à deux reprises différentes par le roi Louis IX entre Aigues-mortes et la mer.

Cette étude nous paraît d'autant plus utile que les vestiges de l'ancien chenal disparaissent de jour en jour d'une manière très-sensible. Les étangs se transforment assez rapidement en marais, dont la profondeur décroît même avec assez de rapidité; les alluvions exhausent le sol d'une manière continue, et on peut prévoir l'époque peu éloignée où les dernières traces de l'expédition de S. Louis auront pour jamais disparu de notre territoire.

Il n'est que temps de fixer dès maintenant les glorieux restes de ces mémorables entreprises, dont on a pu juger diversement les résultats, mais qui portaient en elles un caractère de grandeur dont aucune autre ne saurait approcher.

II. — L'estuaire du Rhône au moyen-âge.

Il est assez difficile d'être parfaitement fixé sur la situation exacte, à l'époque des premiers siècles de notre ère, de la partie du littoral de la Méditerranée sur lequel se trouve aujourd'hui la ville d'Aigues-mortes. Malgré une certaine tradition qui fait remonter l'existence de cette colonie jusqu'à Marius, et qui conduirait à envisager la Grande-Roubine comme un des principaux retranchements établis par l'armée romaine, il est certain qu'on ne retrouve aucun texte ni aucun vestige qui permette d'assigner au

berceau de la ville d'Aiguesmortes une existence antérieure au VIII^e siècle.

Une charte de Charlemagne, datée de l'année 791, fait mention de l'abbaye de Psalmodi et de la Tour-Matafère, qui avait été construite au milieu des Etangs pour la défense du pays, périodiquement ravagé par les descentes des Sarrasins. Ce riche monastère, qui existait déjà depuis deux ou trois siècles, sans qu'on soit exactement fixé sur l'époque précise de sa fondation, était l'objet permanent de la convoitise des pirates, et avait même été détruit, en l'année 720, dans une des nombreuses incursions qu'ils faisaient sur le littoral (1). C'est à l'abri de la Tour-Matafère, destinée à prévenir le retour de pareilles invasions, que vinrent d'abord se grouper quelques masures, qui prirent successivement un plus grand développement et servirent d'abri à une population uniquement occupée à l'industrie du sel et à celle de la pêche.

Telle est l'origine plus que modeste d'Aiguesmortes.

On ne possède pas de documents géographiques un peu précis sur la configuration du littoral d'Aiguesmortes dans les premiers siècles de notre ère, ni même pendant toute l'époque du moyen âge. Les plus anciennes cartes auxquelles on peut se reporter ne remontent guère qu'au XVI^e siècle; et, quoique dressées à une époque peu éloignée de nous, elles mettent en évidence la transformation complète qu'a éprouvée

(1) An de J.-C. 720. — « Alors fut détruit ou ravagé le monastère de Psalmody, situé à quatre lieues au midi de Nîmes, et environ à une lieue d'Aiguesmortes, dans une île dont le côté méridional était baigné de la mer Méditerranée ». — Ménard, *Histoire de Nîmes*, 1750, tom. 1, pag. 99.

la situation topographique, dans une période de trois siècles seulement.

Sans vouloir attacher plus d'importance qu'il ne convient à des extraits de cartes dont l'exactitude est loin d'être prouvée, on doit cependant les regarder comme des itinéraires qui permettent d'affirmer, à première vue, que le cours principal du Rhône s'étendait alors beaucoup plus à l'Ouest qu'on ne le voit aujourd'hui ; et que les villes de Saint-Gilles et d'Aiguesmortes étaient en réalité situées sur le bord de l'estuaire de la branche occidentale du fleuve, qui paraît même avoir eu à cette époque une largeur beaucoup plus grande que la branche orientale (1).

Les cartes manuscrites de Gaspard Viégas (1583) et de Bartholomé Olives (1584), déposées à la Bibliothèque Impériale (2), ne laissent aucun doute à ce sujet.

(1) « A la suite des étangs qui avoisinent la ville d'Aiguesmortes et du grand canal, appelé la grande-robine, il y a de grands et vastes marais qui s'étendent jusques à Saint-Gilles, Bellegarde, Fourques : il y a lieu de présumer que ces marais ont été autrefois des anses par lesquelles la mer s'avancait dans les terres, et où on avoit construit des ports pour le commerce, avant l'existence de celui d'Aiguesmortes. Les historiens, en effet, parlent beaucoup du port de Saint-Gilles, auquel ils nous apprennent que les papes Gélase II et ensuite Innocent II abordèrent pour venir en France. Voyez Baronius, *acta Gelasii II*, ad annum 1118; le même, *acta Innocentii II*, ad annum 1130; l'*Histoire générale de Languedoc*, par les P. P. Bénédictins, tom. I, pag. 393, tom. II, pag. 352 ». — *Mémoire sur la ville d'Aiguesmortes*, manuscrit Esparron, 1777.

L'existence au moyen âge du port de Saint-Gilles ne saurait être contestée ; mais c'est une grave erreur de penser que cette ville ait jamais été un port du littoral. Ainsi qu'Aiguesmortes, c'était un port intérieur situé sur le Rhône, dont il est éloigné aujourd'hui de près de deux kilomètres.

(2) Voir *Aperçu hist. sur les embouch. du Rhône*, par M. Eln. Desjardins, planche XIII.

Il est du reste aujourd'hui parfaitement établi que la montagne de Cette (*Mons Setius*) était autrefois isolée en mer (IV^e ou V^e siècle), et qu'elle a été réunie et rattachée dans la suite à la côte par une longue série d'alluvions qui ont détaché ainsi du domaine maritime l'étang de Cette, désigné sous le nom d'étang de *Taphros* (*Thaur* ou *Thau*).

Festus Aviénus affirme même que cet étang était très-proche du Rhône et communiquait directement avec lui. Cette opinion paraît peut-être un peu hasardeuse ; mais il convient de remarquer que l'étang de Thau communiquait autrefois directement avec les étangs de Maguelone, de Pérols et de Manguio, placés à la suite les uns des autres, et que c'est vraisemblablement au groupe de ces étangs qu'Aviénus donne le nom de *Taphros* (*Taphron Stugnum* ou *Taphron palus*). Il est dès lors assez aisé d'admettre que la branche occidentale du Rhône venait se terminer au dernier de ces bassins.

Quoi qu'il en soit, il est certain que toute la zone littorale comprise entre Arles et ces étangs était, dans les temps anciens, occupée par le Rhône, dont le cours irrégulier devait naturellement changer après chaque crue un peu importante, et dont on peut suivre d'ailleurs assez bien les variations sur les diverses cartes publiées successivement.

Ainsi la carte plus récente de Jean Bompar (1591) accuse déjà une modification très-sensible sur les précédentes, et le soin avec laquelle elle est dressée lui donne un caractère d'exactitude que n'ont certainement pas les cartes de Gaspard Viégas et de Bartholomé Olives, dont nous avons parlé plus haut. On y remarque déjà que la branche la plus occidentale du Rhône

s'atterrit après avoir dépassé la ville de Saint-Gilles, se perd dans la plaine occupée aujourd'hui par les étangs de Scamandre et les marais de Saint-Gilles, et est complètement arrêtée dans son écoulement par le premier cordon littoral qui forme le massif de la Sylve-Godesque.

On y retrouve aussi l'indication du Grau-Neuf et de la dérivation exécutée, en 1532, par l'ordre de François I^{er}, dans le but de détourner le cours du Rhône des marais salants, dont les produits, qui étaient alors un des principaux revenus de la couronne, étaient souvent emportés par les inondations du fleuve (1).

Cette dérivation, appelée le *Rhône-vif*, tend à disparaître aujourd'hui ; le Grau-Neuf qui la termine est presque toujours obstrué par les sables, et ne fonctionne que lorsque les eaux grossies du Rhône sont obligées de se creuser une passe provisoire pour trouver leur écoulement dans la mer.

Les deux anciens bras du Rhône qui existaient sous François I^{er} n'ont pas tardé aussi à s'atterrit ; ils portent aujourd'hui les noms de *Rhône-mort de la ville* et

(1) Ces réparations consistèrent à ouvrir un grau à la mer, qu'on appelle le Grau-*Naou*, vis-à-vis de Peccais, par un nouveau canal qu'on creusa, et à y jeter les eaux de la Brassière du Rhône, qui passaient à Peccais et qui, s'écoulant à la mer par l'ancien lit qu'on appelle aujourd'hui le Rhône-mort, en passant dans le Repau-set, comblaient les canaux par les limons qu'elles y déposaient. Le bail de ces réparations fut passé à Franç. Conseil, greffier des Etats, le 20 octobre 1532, et ce bail fut ensuite approuvé par lettres patentes du mois de décembre suivant. Le Grau-*Naou* s'est depuis fermé, parce que les eaux de la Brassière du Rhône ont depuis pris leur direction vers l'étang d'Orgon, où elles forment le Grau qui porte ce nom. — *Mémoire sur la ville d'Aigues-mortes*, manuscrit Esparron, 1777.

de *Rhône-mort de Saint-Roman*; et leur direction de l'Est à l'Ouest, parallèle au rivage, donne une idée très-exacte de la direction générale de l'estuaire du Rhône pendant toute la période du moyen âge.

Les mêmes dispositions se retrouvent indiquées sur les cartes de Samson d'Abbeville (1667), de Nolin (1692), de Cantelli di Vignola (1690) Il peut paraître singulier que ces cartes, quoique dressées à des dates très-rapprochées, diffèrent cependant d'une manière très-sensible; mais si on n'envisage que leurs dispositions générales, on voit qu'une concordance parfaite règne entre elles au point de vue de la direction de l'embouchure du petit Rhône; et il est impossible dès lors de mettre en doute qu'au moyen âge toute la plaine comprise entre Saint-Gilles et Aiguesmortes était sillonnée par les diverses branches du fleuve.

On manque de données précises sur les diverses transformations qu'a dû subir le cours du Rhône ou, pour mieux dire, des Rhônes; antérieurement aux époques mentionnées dans les cartes dont nous venons de parler; mais il est certain que l'estuaire du fleuve ne pouvait se développer à l'Est du côté des talus de la Crau, appuyés eux-mêmes sur les premières pentes de la chaîne des Alpines, tandis qu'à l'Ouest il s'étendait librement sur une plaine basse, dont le niveau était sensiblement peu élevé au dessus de la mer et quelquefois même lui était inférieur.

La branche occidentale du Rhône devait donc avoir, dans les premiers temps historiques, une importance supérieure à la branche orientale; et cette influence prédominante de la branche occidentale paraît avoir duré jusqu'à l'époque de la domination romaine. On peut, en effet, voir encore à Arles, entre le viaduc du

chemin de fer et le pont en construction qui doit faire communiquer la ville actuelle avec le faubourg de Trinquetteille, les ruines des culées d'un ancien pont romain, jeté sur le Rhône ; et il est hors de doute que, si le fleuve avait eu, à l'époque de la construction de ce pont, la largeur, la profondeur et la nature de fonds que nous lui connaissons aujourd'hui, un aussi important ouvrage n'aurait pu être construit qu'avec des procédés de fondation qui étaient alors complètement inconnus.

On peut juger par là de la modification considérable apportée au régime du Rhône depuis les temps anciens. Aujourd'hui, la plupart des bras qui formaient l'estuaire du Rhône occidental (Rhône-mort de Saint-Roman, Rhône-mort de la ville, Rhône-vif) sont à peu près atterris ; il ne reste plus que la branche de Saint-Gilles, désignée sous le nom de Petit-Rhône, dont le débit est à peine le cinquième du débit du Grand-Rhône et dont les atterrissements en mer sont loin d'être comparables à ceux qui ont formé aux embouchures cette puissante barre contre laquelle tous les efforts ont été jusqu'ici impuissants (1).

Un fait digne de remarque, c'est que le Vidourle, dont les eaux se joignaient autrefois à celles du Rhône pour aller se perdre ensemble dans l'étang de Mauquoio, a aujourd'hui complètement modifié la direction de son cours, au moins dans la partie inférieure ;

(1) Le rapport entre le débit du Rhône de Saint-Gilles et du Rhône d'Arles est encore plus faible à l'étiage et n'atteint pas même un trentième.

On peut juger d'ailleurs, par le tableau ci-joint, qui nous a été communiqué par les ingénieurs du service spécial du Rhône,

comme le Rhône, il s'est rejeté à l'Est : sa branche orientale, dite branche de Cogul, s'est entièrement atterrie. Les eaux du Vidourle s'écoulent maintenant par un canal désigné sous le nom de *La Brèche*, et vont déposer leurs troubles, non plus dans l'étang de Mauguio, mais dans l'étang du Repausset, dont le fonds, autrefois suffisant pour le mouillage des navires, s'est considérablement exhaussé et finira par se transformer en une plaine d'alluvions fluviales d'une très-grande fertilité.

Bien que les éléments d'une détermination exacte du cours du Rhône aux époques les plus reculées fassent complètement défaut, on reconnaît facilement que les terrains qui forment toute la plaine littorale comprise entre Cette et Arles ne sont que le produit

de la relation qui existe entre les débits et les hauteurs du Grand et du Petit-Rhône.

		Grand-Rhône.	Petit-Rhône.	Ensemble.
Minima observés	Hauteurs..	0 ^m 75	0 ^m 75	
	Débits....	515 ^m c	15 ^m c	530 ^m c
Maxima observés	Hauteurs..	5 ^m 38	6 ^m 59	
	Débits....	7800 ^m c	2800 ^m c	10600 ^m c

Les minima ont été observés à l'échelle du Grand-Rhône le 24 janvier 1858, et à celle du Petit-Rhône le 12 janvier 1862 ; les maxima ont eu lieu le 31 mai 1856 aux deux échelles.

On estime qu'en 1856 le débit total maximum dans les deux bras aurait atteint à Arles près de 14000^m c sans la rupture des digues, qui a permis l'écoulement d'une partie notable de la crue à travers les plaines submergées de l'île de la Camargue.

des anciens atterrissements du fleuve. Ces atterrissements ont continué ainsi pendant tout le moyen âge ; et le cours du Rhône n'a été définitivement fixé dans les limites que nous lui connaissons aujourd'hui, que depuis que les digues latérales au fleuve sont l'objet d'un entretien constant. Il régnera toujours quelque incertitude sur le degré d'ancienneté des digues du Rhône ; mais, si on considère que l'existence ou tout au moins la sécurité de la plaine entière est liée à celle des chaussées, on est fondé à croire que celles-ci sont contemporaines de la civilisation la plus reculée et qu'elles ont dû être, de tout temps, l'objet de la sollicitude des populations. Ce n'est cependant que vers le commencement du xiv^e siècle que cet entretien a été régularisé, et le document le plus ancien que l'on retrouve à ce sujet est une transaction entre Fourques et Beaucaire, du 4 janvier 1304, et relative à la répartition des charges de cet entretien entre les deux villes intéressées.

Il est facile de concevoir dès lors dans quelle situation devait se trouver la plaine comprise entre le Rhône et la mer, au moment des crues du fleuve. Les étangs, envahis par des eaux chargées de limons, étaient entièrement bouleversés ; les parties profondes étaient en partie comblées par les dépôts du fleuve ; sur d'autres points, la force du courant ou la puissance des remous pouvait créer des affouillements de plusieurs mètres, dont on retrouve encore la trace. La configuration de ces étangs, leur profondeur et leur étendue ont dû subir par conséquent des modifications radicales après chaque inondation du Rhône. Or, en remontant seulement à l'année 1226, on a pu enregistrer jusqu'à trente inondations dont les effets ont été comparables

à ceux observés en 1840 et 1841 (1). Les souvenirs de ces deux dernières inondations sont assez récents pour qu'on puisse se rendre compte des variations que devait éprouver toute la partie submergée du littoral : c'est là ce qui explique encore les profondeurs de huit et même de dix mètres, que l'on constate en certains points de l'étang du Repausset, tandis que, dans le même étang, on trouve enfouis sous une couche d'alluvions récentes des blocs d'enrochements de plus de dix à quinze mètres cubes qui avaient été *échoués* dans des parties assez profondes alors, pour qu'on ait été obligé d'employer, dans la construction d'une jetée de défense (*la Peyrade*, improprement appelée *môle de S. Louis*), le même mode de construction que dans les travaux à la mer (2).

Si l'on veut remonter plus haut et chercher à se rendre compte de la délimitation exacte du littoral dans la période anté-historique, on reconnaît assez facilement que toute la plaine entrecoupée d'étangs et de marais qui sépare Aiguesmortes du rivage, entièrement formée soit des alluvions fluviales et paludéennes, soit des alluvions marines de l'appareil

(1) Voici les dates des inondations du Rhône, qui, depuis l'année 1226 jusqu'à nos jours, ont causé les plus forts désastres :

1226, — 1345, — 1452, — 1753, — 1358, — 1433, — 1471, — 1554, — 1556, — 1570, — 1580, — 1581, — 1602, — 1674, — 1679, — 1694, — 1706, — 1711, — 1715, — 1747, — 1754, — 1755, — 1801, — 1810, — 1811, — 1827, — 1840, — 1841, — 1843, — 1856.

(2) Une partie de ces enrochements a été utilisée en 1847-48 pour défendre les deux musoirs des jetées du Grau-du-Roi ; quelques-uns, d'un volume très-considérable, ont été brisés et débités en plusieurs parties, pour servir à cet usage.

littoral, a été certainement recouverte par les eaux de la mer, à ces époques éloignées.

Le premier cordon littoral, situé au Nord de la ville d'Aiguesmortes et qui forme le massif de la Sylve-Godesque, marque d'une manière assez nette la limite la plus ancienne du rivage. Sous l'action successive des ensablements produits par les vents du Sud-Est, un deuxième cordon littoral a détaché du domaine maritime d'abord l'étang de Leyran, puis ceux de la Marette, des Caïtives, de la Ville et du Roi ; plus tard, enfin, les mêmes causes ont déterminé un quatrième cordon littoral qui a isolé, de la même manière, les étangs du Repausset et du Repos. On ne peut, bien entendu, connaître que l'âge relatif de ces lignes de dunes qui ont déterminé la formation des différents étangs situés entre Aiguesmortes et la mer ; et on chercherait en vain à préciser l'époque exacte de leur formation ; mais ce que l'on peut nettement affirmer, c'est que, d'une part, le premier cordon littoral, marque la limite extrême du domaine maritime aux temps les plus reculés, et, d'autre part, que la plage formée par le quatrième cordon littoral, et qui porte encore aujourd'hui le nom de plage de *Boucanet* qu'elle portait au XIII^e siècle, existait bien antérieurement à cette époque et n'a pas subi depuis de variations sensibles.

C'est là le point qu'il est important de préciser et duquel il résulte que la ville d'Aiguesmortes ne pouvait, à l'époque de l'embarquement de S. Louis, communiquer avec la mer que par un chenal se développant au milieu des étangs ; et que c'était, comme de nos jours, un port reculé dans l'intérieur des terres, avec cette différence seulement que le chenal ancien,

encore appelé *Canal-Viel*, était sinueux et devait subir des variations continuelles suivant le régime et les inondations du Rhône, tandis que le chenal actuel est rectiligne, définitivement fixé entre deux chaussées qui servent de chemin de halage, et présente par conséquent d'excellentes conditions de navigation.

Si donc la topographie du pays au XIII^e siècle offrait de notables différences avec l'état actuel des lieux, les grandes lignes sont restées les mêmes, et on connaissait autrefois comme aujourd'hui les étangs de Leyran, de la Ville, de la Marette et du Repausset, séparés par des cordons de petites dunes formées d'alluvions marines et communiquant entre elles par des coupures qui se sont depuis considérablement modifiées, retrécies et surtout atterries.

Une autre particularité devait donner au pays une physionomie toute différente de celle que nous lui voyons aujourd'hui. C'était la présence de forêts de pins que des dévastations successives ont fait disparaître à tout jamais. Les noms de *Sylve-Godesque*, *les Pinèdes*, *Sylvéréal*, indiquent assez clairement que de véritables forêts recouvraient alors ces landes de terre aujourd'hui marécageuses, que l'action du sel rend souvent improductives et pour lesquelles les crues du Rhône, malgré leurs ravages, devaient être un puissant agent de fertilisation et de dessalement. La profondeur des étangs était sans doute, à cette époque, soumise à des variations nombreuses et probablement fort brusques; mais elle était en général très-supérieure à celle qui existe aujourd'hui, et qui tend tous les jours à diminuer.

Cette diminution progressive de la profondeur des étangs est, du reste, un phénomène commun à toute la

plaine comprise entre Beaucaire, Saint-Gilles, Aiguesmortes et la mer. Les marais qui occupent toute cette région constituaient, dans les temps anciens, des étangs assez profonds pour que la navigation y fût possible, bien que le Rhône, dépourvu de digues ou tout au plus très-imparfaitement endigué, dût modifier très souvent les passes navigables qui faisaient communiquer entre eux ces différents étangs. L'endiguement du Rhône et une longue suite d'alluvions ont, depuis, complètement modifié ce régime des étangs qui sont presque partout transformés en marais d'une très-faible profondeur, et quelquefois en terres et pâturages qui commencent à présenter une réelle fertilité.

**III. — Le port au XIII^e siècle. — Le Canal-Viel. —
Le Grau-Louis.**

Le bassin actuel, dont le quai est parallèle aux remparts de la ville d'Aiguesmortes, est une œuvre de création toute récente, et qui ne présente aucun intérêt de souvenir. Il n'est pas nécessaire de rappeler ici que, du temps de S. Louis, les remparts de la ville n'existaient pas, et que les travaux défensifs exécutés à cette époque se sont bornés à la construction de la tour de Constance et de la petite tourelle qui la surmonte, sur l'emplacement très-probable de l'ancienne Tour-Matafère; de sorte qu'on est conduit à penser que la tour de Constance n'est autre que la Tour-Matafère reconstruite, transformée, et dont la partie supérieure avait été appropriée pour servir de fanal et éclairer le port et les étangs qui séparaient la ville de la mer.

Comme aujourd'hui, cette tour était placée sur le

port même ; on ne retrouve d'ailleurs aucune trace de maçonneries qui puisse faire supposer qu'il existât, au-dessous de la tour de Constance, un bassin comme nous l'entendons de nos jours ; mais on ne peut douter que les deux étangs de la Ville et de la Murette, aujourd'hui séparés par les travaux du nouveau bassin, communiquaient alors entre eux, et n'en faisaient pour ainsi dire qu'un seul. Ces deux étangs, et le dernier principalement, constituaient en réalité le port, qui se liait ainsi, par l'étang des Caïtives et l'étang de Leyran, au Rhône et à Saint-Gilles, placé, comme Aiguesmortes, sur la rive droite du fleuve.

Les étangs de la Murette et de la Ville ne présentent plus aujourd'hui qu'une profondeur insignifiante ; il est cependant certain que, à la fin du XIII^e siècle, ils avaient été aménagés de manière à pouvoir recevoir les vaisseaux du plus fort tonnage de cette époque.

C'est vraisemblablement dans le premier de ces étangs, que S. Louis fit exécuter, pendant deux années, des travaux de déblai et de recreusement assez considérables, et dont les plus anciens chroniqueurs ont fait mention. C'est là aussi qu'il réunit les navires de l'expédition de la Terre-Sainte.

Quelques années plus tard, lorsque, après la mort de son père, Philippe III fit élever les remparts qui sont restés le monument le plus complet et le mieux conservé que l'on connaisse aujourd'hui de l'architecture militaire du XIII^e siècle, il disposa le plan de l'enceinte de manière que son plus grand développement fût en regard de l'étang de la Ville ; ce qui semble déjà indiquer un déplacement du bassin du côté de l'Est.

La ligne des remparts (côté Sud) n'a pas moins de 500 mètres de longueur ; elle est percée de quatre

portes et flanquée de six tours ; mais la porte principale, située au centre de cette ligne de défense, a porté, depuis sa construction, le nom caractéristique de *porte de la Marine*, qui indique assez nettement qu'elle devait donner accès à l'ancien bassin.

C'était en effet par cette porte qu'avait lieu le mouvement principal entre la ville et le port. On la trouve mentionnée plusieurs fois dans la curieuse relation que donne La Faille, dans ses *Annales de la ville de Toulouse*, de l'entrevue à Aiguesmortes (1538) de François I^{er} et de Charles-Quint (1).

[1] L'an 1538 et le quatorzième de juillet, vint le Roi de France François I^{er} en la ville d'Aiguesmortes, accompagné de la Reine, sa femme, appelée Madame Eléonore, sœur de l'Empereur Charles d'Autriche, Roi d'Espagne, aussi en Compagnie du Roi de Navarre, et Reine de Navarre; M. le Dauphin et la Dauphine de France; M. d'Angoulême, fils du Roi et M^{me} Marguerite, fille du Roi; eusemble tous les Princes de France et toutes les Princesses et le plus grand triomphe que jamais soit vu en France ni en Espagne; aussi y étaient M. le Connétable de France, M. de Montmorency, le Cardinal de Lorraine, M. de Guise, M. de Nabaud, le Duc de Wurtemberg, le Prince de Salmes, tous les Princes de France, comme dit est, et tous les Cardinaux et Evêques de France, M. le Chancelier avec tous les Présidents des Parlements et grand Conseil. Et le lundi 15 juillet (après que le Roi François, le dimanche du jour devant, fut arrivé audit lieu d'Aiguesmortes) après avoir repu, s'en alla aux galères de l'Empereur, qui étaient arrivées à la plage dudit Aiguesmortes, et après qu'il fut arrivé à la galère de l'Empereur, lui bailla la main pour monter dessus et s'entrecollèrent ensemble, là où y eut beaucoup d'entretiens entr'eux; et après, sur le soir, le Roi s'en retourna en la ville, et le seize dudit vint l'Empereur en ladite ville d'Aiguesmortes, le matin envion neuf heures, et entra par le *Portail de la Marine*, que les frégates que le Roy avoit apprêtées avec les matiers habillés cap et pieds de damas rouge, l'avaient apporté, et en entrant les petits enfants criaient à haute voix : Vive l'Empereur et le Roi ! car M. le Connétable l'avoit ainsi commandé à Guil-

Ce n'est qu'après avoir traversé l'étang de la Ville que Charles-Quint s'avança sous les murs d'Aigues-mortes, et put débarquer en face de la porte de la Marine, autour de laquelle s'étaient réunis les consuls et le connétable de Montmorency, chargés de le recevoir.

Il est donc certain qu'au moyen âge les étangs de la Marette et de la Ville constituaient le véritable port d'Aiguesmortes ; et les nombreuses communications de ce vaste bassin intérieur avec le cours du Rhône

laume Villars, Consul par ce temps ; ainsi le faisait par commandement du Roi audit Connétable et audit Villars, ce qui fut fait ; et après que l'Empereur fut descendu sur le *Pont de la Marine*, et qu'il fut entré six pas dans ladite ville ; ce fut M. le Dauphin, lequel ne faisait que d'arriver à la dite ville, et se présenta devant l'Empereur, lequel fut accueilli par ledit Empereur, aussi grand accueil que jamais Empereur à Prince, car ledit Empereur se mit le genouil jusques à terre en l'embrasant, et à aussi MM. d'Angouleme et d'Orléans, frères dudit Dauphin, et si ne fut le Roi qui tira par le bras l'Empereur, qui se fâchait de la grosse humidité dudit Empereur envers ses enfants, ils eussent demeuré grand espace de temps d'avantage ; et se mirent les enfants à crier : Vive l'Empereur et le Roi ! et après entrèrent l'Empereur et le Roi, bras à bras, à la maison de M. le Consul noble Franc. Conseil, et demeurèrent ensemble le mardi, et coucha ledit Empereur à la maison de M. de Lecqucs, cette nuit ; et le lendemain après diner, l'Empereur se retira à ses galères, et le Roi l'accompagna jusques là ; et le 18 de juillet, le Roi, après avoir ouï la messe, s'en alla avec son train De voir retentir, à l'entrée de l'Empereur, l'artillerie qui tirait, vous repond que, de la Tour de la Souviguerie jusques à la Tour des Patus, il n'y avait que artillerie faisant grand bruit (qui fut à la venue de l'Empereur) qui semblait des tonnerres ; et des festins que firent l'Empereur et le Roi avec ces dames, je vous laisse à penser ; et surtout fut faite paix, entre ledit Empereur et le Roi, perpétuelle, s'il plait à ce Benoit fils, *cui Laus sit in sæcula sæculorum, Amen.*

— La Faille, *Annales de Toulouse*, t. II, p. 16.

devaient rendre facile la concentration en ce point de l'immense matériel nécessaire à de vastes expéditions.

On peut, en effet, concevoir difficilement que les approvisionnements considérables des deux flottes de 1248 et 1270 aient été faits par une autre voie que la descente du Rhône.

Les historiens les plus consciencieux portent à soixante mille le nombre des hommes qui partirent pour la Terre-Sainte dans chacune de ces expéditions.

Filleau de la Chaise rapporte que les Croisés des différentes nations étaient embarqués sur trente-huit grands vaisseaux, sans compter ceux qui portaient le matériel de l'expédition (1).

Joinville affirme que la flotte ne comptait pas moins de dix-huit cents vaisseaux, grands ou petits, après toutefois qu'elle eut rallié, devant l'île de Chypre, la flotte partie de Marseille et sur laquelle il était embarqué.

L'approvisionnement en vivres et munitions de toute espèce eût été, à cette époque, presque impossible par la voie de terre, et eût nécessité des retards infinis. Le Rhône, communiquant alors avec tous ses étangs et avec la Marette d'Aiguesmortes, recreusée à neuf, fournissait au contraire un mode de transport rapide et facile ; et la descente du fleuve a été très-certainement le principal sinon le seul chemin qu'ont

(1) Et le vingt-cinquième d'août, il s'embarqua, menant avec lui la Reine sa femme, ses deux frères, les comtes d'Artois et d'Anjou, la femme de ce dernier, le Cardinal et son Légat, et grand nombre de Croisés de différents pays ; le tout dans trente-huit grands vaisseaux, sans compter ceux qui portaient les vivres, les chevaux et l'équipage. — *Histoire de S. Louis*, par Filleau de la Chaise, 1678, tom. I, liv. vi, pag. 467.

dù suivre, non-seulement le matériel, mais encore la plus grande partie des hommes des deux expéditions.

Si donc il est difficile de préciser les limites de l'ancien port d'Aiguesmortes, on peut du moins affirmer, en toute certitude, qu'il s'étendait au Sud de la ville dans la partie occupée par les étangs de la Ville et de la Marette, qui communiquaient alors entre eux, et au Nord desquels nous commençons à retrouver des traces de l'ancien chenal.

La distance qui sépare Aiguesmortes de la mer est de cinq kilomètres et demi environ à vol d'oiseau ; le chemin que suivirent les Croisés est beaucoup moins direct, et n'a pas moins de neuf à dix kilomètres de développement.

À l'extrémité Nord de l'étang de la Marette, un rétrécissement assez prononcé donne naissance à un canal, dont la section est, à l'origine, de cent mètres environ, qui se dirige d'abord vers le Nord-Ouest, et se recourbe bientôt brusquement pour prendre la direction du Sud, c'est-à-dire de la mer. Désigné de tout temps dans le pays sous le nom de *Canal-Viel*, c'est évidemment le chenal maritime qui faisait communiquer autrefois les étangs de la Ville et de la Marette (le port) avec le rivage de la mer. Il est très-aisé de suivre cet ancien chenal ; qui serait encore navigable s'il n'était brusquement arrêté par les levées du nouveau lit du Vidourle, qu'il rencontre presque à angle droit. Sa largeur moyenne est de 30 à 40 mètres, sa profondeur de 0^m50 à 0^m80, à l'exception de quelques passages qui ont une profondeur exceptionnelle de 1 mètre et même de 1^m50 et 2 mètres. Ses rives, à peine élevées de quelques centimètres au-dessus

du sol naturel, ne paraissent pas avoir été autrefois utilisées comme chemins de halage; et il est naturel de penser qu'à l'époque où la plus grande partie de la plaine était submergée par les eaux du Rhône, le Canal-Viel était plutôt un chenal tracé au milieu même des étangs qu'un canal, comme nous le voyons aujourd'hui, au milieu de la terre ferme.

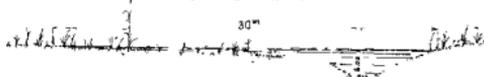
On peut même s'étonner que ce chenal, dont les berges ne sont protégées par aucun ouvrage en maçonnerie, n'ait pas complètement disparu à la suite des inondations du Rhône qui l'ont envahi si souvent depuis le XIII^e siècle. Les profils en travers, que nous avons relevés dans cette première partie du Canal-Viel, montrent au contraire que sa largeur et sa profondeur se maintiennent à peu près constantes, et sur quelques points on remarque encore, le long de la rive, quelques débris de vieux pilotis. (Profils *cc*, *dd*, planche II).

Aujourd'hui, le Canal-Viel n'est plus exposé à l'envahissement des eaux du Rhône; les terrains qui l'entourent, presque tous livrés à la culture, ont acquis une certaine stabilité; et on peut considérer comme parfaitement fixée la partie de cet ancien chenal maritime qui est comprise entre l'étang de la Marette et l'embouchure de la brèche du Vidourle dans l'étang du Repausset.

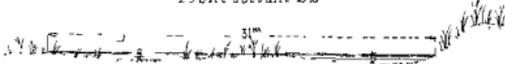
C'est dans cette partie du Canal-Viel que, en 1835, les travaux de terrassements exécutés pour l'ouverture de la brèche du Vidourle ont mis à jour l'ossature principale d'une ancienne nef, qui fut tout d'abord désignée sous le nom de *ga èrc de S. Louis*, et qu'on n'hésita pas à regarder, un peu prématurément, comme un des vaisseaux qui faisaient partie de la flotte des Croisés.

Profils du Canal - Viei

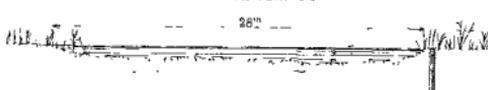
Profil suivant aa



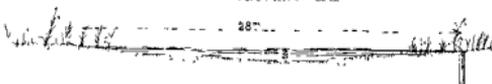
Profil suivant bb



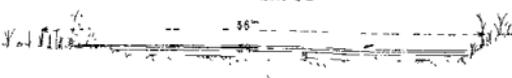
Profil suivant cc



Profil suivant dd



Profil suivant ee

Echelle de 0002 p^r mètre

Cette découverte ne fut, en effet, qu'une méprise et une déception pour les archéologues, qui avaient espéré rencontrer, dans l'intérieur de la nef, des débris de l'expédition de la Terre-Sainte, et dont toutes les recherches ont été absolument infructueuses. On ne tarda pas à reconnaître que cette embarcation, quoique fort ancienne, était loin de remonter au XIII^e siècle ; longue d'une vingtaine de mètres environ sur quatre mètres de largeur, elle appartient tout simplement à la famille des embarcations Latines, dont le type s'est maintenu sur le littoral de la Méditerranée, et est encore aujourd'hui presque exclusivement adopté pour toutes les tartanes qui font le service du petit cabotage ou de la pêche côtière.

La levée de rive gauche de la brèche du Vidourle a, depuis plus de trente ans, entièrement recouvert ces anciens débris, dont l'emplacement mérite cependant d'être noté ; car, à l'époque de l'échouage de cette embarcation, la brèche n'existait pas ; et les eaux du Vidourle s'écoulaient par la branche dite *de Cogul*, aujourd'hui complètement atterrie. Or, comme la branche de Cogul est à une distance de plus de trois kilomètres du point où a été découverte la nef de 1835, il est certain que cette embarcation devait naviguer non sur le Vidourle, ainsi que pourrait le faire supposer sa position actuelle le long des rives de ce cours d'eau, mais le long du Canal-Viel lui-même ; et qu'elle a dû se perdre et échouer probablement à la suite d'une fausse manœuvre qui l'avait éloigné de cet ancien chenal et l'avait portée un peu trop à droite dans l'étang de la Marette, dont la superficie était alors beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui.

Si donc la découverte de cette ancienne nef n'a

pas permis de retrouver des vestiges ou des épaves de l'expédition de S. Louis, elle est cependant fort intéressante au point de vue de la détermination exacte de l'ancien chenal ; et elle ne permet pas de mettre en doute que, longtemps après S. Louis, le Canal-Viel pouvait être encore utilisé comme branche de navigation, faisant communiquer entre eux l'étang de la Marette et l'étang du Repausset, communication aujourd'hui impossible à cause des atterrissements de cet ancien chenal et du barrage que forment les digues élevées le long du canal de la Brèche du Vidourle.

Le Canal-Viel traverse la Brèche à angle droit. Les plans du cadastre désignent cet endroit sous le nom de *Port-Louis*. Notons cette désignation, qui est un indice de plus du passage et du séjour de l'expédition sur cette partie du littoral ; mais remarquons en même temps que le nom de *Port-Louis* est ici très-improprement appliqué, puisque le port, d'après ce que nous avons dit plus haut, ne pouvait être que dans les étangs de la Marette et de la Ville.

Le Canal-Viel longe ensuite le cordon littoral qui limite au nord l'étang du Repausset, sur une longueur de près de trois kilomètres. Sur toute cette partie de son parcours, ses dimensions sont loin d'être aussi bien définies que dans la première partie comprise entre l'étang de la Marette et la Brèche.

Les petites dunes de sable au travers desquelles on peut retrouver sa trace sont dépourvues de végétation ; sous l'action des vents dominants du nord-ouest, elles ont dû subir bien des déplacements ; et ce n'est qu'avec peine qu'on reconnaît une sorte de dépression de terrain dont le thalweg est en plusieurs endroits recouvert de roseaux et de plantes marécageuses.

Nous n'hésitons pas à déclarer que ces indications sont fort vagues, et ne seraient pas suffisantes pour permettre de déterminer avec une parfaite exactitude l'emplacement du Canal-Viel; mais, si la nature essentiellement mobile du terrain a fait disparaître les anciens vestiges du chenal, il reste heureusement d'autres indices qui permettent d'en relever assez exactement la position

Immédiatement après le passage de la Brèche, nous avons retrouvé, sur les bords même de l'étang du Repausset, au point où le Vidourle débouche dans ces étangs et a formé l'île de Montago, une double ligne de pieux enfouis sous les dépôts du Vidourle, et dont la direction est parallèle au rivage de la mer.

Cette ligne de défense est renforcée par des enrochements dont on aperçoit encore quelque débris, mais qui ont presque tous disparu sous la couche de limon que le Vidourle a amenée dans l'étang du Repausset.

On conçoit assez facilement que, à l'époque où cet étang avait une profondeur considérable, l'action des vents du Sud et du Sud-Est pouvait souvent contrarier la navigation dans le Canal-Viel.

L'étang du Repausset était une véritable petite mer intérieure, qui avait ses vagues et ses tempêtes, et une digue construite dans la direction de l'Est à l'Ouest devait empêcher les lames de se propager au Nord de l'étang, dans la partie où se trouvait le chenal maritime qui conduisait alors d'Aiguemortes à la mer.

Cette digue se rattache d'ailleurs à une partie du terrain qui paraît avoir été de tout temps insubmersible et qui mérite un examen tout particulier.

On y voit d'abord une assez grande agglomération de pierres frustes et rongées par l'air salé de la mer, et quelques débris de vieux murs dont la présence a tout d'abord lieu de surprendre dans un pays complètement dépourvu de matériaux d'aucune espèce. Enfin, dans la partie qui regarde la mer, une pierre tumulaire, sur laquelle sont figurés en relief deux écussons, marque l'emplacement d'une ancienne sépulture. Les armes de cette pierre sont celles de la famille des Porcelets.

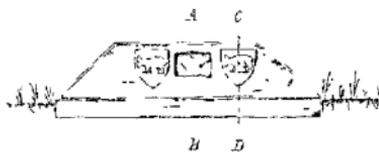
Il existait entre les deux écussons une petite pierre en relief de 0^m25 de hauteur, sur 0^m30 de largeur, sur laquelle devait se trouver gravé, soit une inscription, soit un millésime. Cet écusson central a été enlevé et un vide de quelques centimètres de profondeur marque la trace de son emplacement.

Cette sépulture, dont nous donnons très-exactement le dessin (planche III), a été plusieurs fois bouleversée; mais on peut regarder comme certain que la pierre tumulaire est encore aujourd'hui à peu de distance de l'endroit où elle avait été primitivement posée.

Le petit exhaussement de terrain sur lequel elle se trouve porte encore aujourd'hui le nom caractéristique de *Les Tombes*, et on ne saurait douter que les nombreux débris de matériaux que l'on rencontre en cet endroit n'aient une origine aussi ancienne que la sépulture elle-même des Porcelets. Les matériaux sont de même provenance; le temps leur a donné la même couleur, les influences atmosphériques ont produit sur leurs faces les mêmes dégradations.

Le sol sonne creux en plusieurs endroits et dénote aussi la présence d'excavations, peu profondes à la vérité, mais qui s'étendent sur un certain développement.

Les Tombes

Elevation*Plan**Coupe suivant AB**Coupe suivant CD**Echelle de 0,02 par mètre*

Des ruines de même nature se retrouvent à deux kilomètres plus loin, sur la même rive gauche du Canal-Viel.

Elles sont situées presque à la limite des départements du Gard et de l'Hérault, à l'extrémité Sud du Canalet. De même que les premières, elles ne présentent au premier abord qu'un amas confus de matériaux, qui ne permettent qu'imparfaitement de se rendre compte de la destination première des constructions. On peut cependant reconnaître que les fondations avaient une disposition rectangulaire de 20 mètres de largeur environ sur 40 mètres de profondeur ; elles paraissent divisées en deux parties à peu près égales, et nous ne serions pas éloigné d'admettre que ces vestiges indiquent les traces d'un bâtiment précédé d'une sorte de cour ou d'avant-corps. Une tradition locale rapporte, en effet, que S. Louis fit bâtir, non loin des Tombes, un hôpital destiné à recevoir les pèlerins à leur retour de la Croisade.

Cette tradition n'a rien que de très-vraisemblable ; mais nous devons dire que les ruines sont dans un état tel qu'elles ne permettent pas d'y ajouter une confiance absolue.

Ce qu'il y a de très-certain, c'est que ces débris appartiennent incontestablement au XIII^e siècle, et que, groupés le long du Canal-Viel, ils en indiquent parfaitement le cours.

Nous ajouterons même qu'ils paraissent avoir fait partie de constructions essentiellement provisoires. Lorsqu'on compare, en effet, le degré de conservation des remparts d'Aiguesmortes, de la Tour de Constance et de la digue de la Peyrade, qui remontent

à la même époque, avec les ruines informes des Tombes et du Canalet, on est bien obligé d'admettre que ces dernières faisaient partie de bâtiments élevés à la hâte, comme tous ceux qui ont pu être construits en vue de l'expédition, et qui n'ont pas tardé à disparaître dès que leur utilité n'a plus été reconnue.

La dernière partie du Canal-Viel est entièrement située sur le territoire du département de l'Hérault ; elle commence au Canalet et se termine au Grau-Louis ; son développement est de trois kilomètres environ.

La dépression du terrain y est à peine sensible, et c'est avec beaucoup de peine que l'on peut suivre, à travers une série de dunes, la plupart mouvantes, la direction de l'ancien chenal. Nous n'avons retrouvé sur cette partie aucun vestige de l'ancien état des lieux.

Les vents dominants du Nord et du Nord-Ouest ont plusieurs fois balayé la plage formée d'un sable essentiellement mobile, et tendent tous les jours à niveler et à faire disparaître les faibles traces du chenal que l'on peut voir encore aujourd'hui.

Le Grau-Louis, qui est le point exact où les Croisés ont pris la mer, est atterri depuis près de six siècles, mais il se dessine encore assez nettement. Ce Grau naturel n'avait jamais été l'objet d'un entretien régulier ; aucune digue en maçonnerie ne s'opposait à l'envahissement des sables, et cette absence de défense, qui avait pour résultat de rendre l'entrée du Canal-Viel souvent impossible, a fini par déterminer l'obstruction complète de la passe.

Le Grau-Louis débouche normalement à la plage

en face d'un rocher sous-marin, distant du rivage de 1500 mètres environ, sur lequel viennent se briser les vagues du Sud et du Sud-Est, et qui forme ainsi, entre le rocher et la plage, une petite rade à l'abri des grosses mers du large. Cette situation particulière constitue au devant du Grau-Louis une sorte d'avant-port, dont les avantages pour le mouillage et l'appareillage des navires sont connus de tous les marins.

Il n'est pas sans intérêt de consulter à ce sujet, dans le manuscrit Esparron, un mémoire fort détaillé qui paraît remonter à l'année 1670 (1).

[1] Extrait du *Mémoire sur ce qui a été trouvé sur les plages d'Aiguemortes pour y former un port de mer, dressé en l'année 1670, lorsqu'on eut fait choix du port de Cette.*

Or, touchant la position topographique d'Aiguemortes, voici ce qu'il a remarqué : il a reconnu dans la rade un rocher d'une traite fort longue, et qui court le long d'icelle vis-à-vis de la plage en distance d'environ 600 toises, poussant, par après, sa pointe bien avant sur les rades voisines; et, comme sa traite se découvre du terrain dont nous parlons vis-à-vis d'une ancienne embouchure qu'on appelle vulgairement le Grau-Saint-Louis, à la pointe de la Croizette, on en doit faire état en cet endroit, plutôt qu'en tout autre, pour marquer le point d'enracinement d'où il commence sa traite, et y former le dessin d'un havre de bonne adresse. Sur cette longueur, du Levant au Ponent, il y a plus de cent toises de largeur entre la face intérieure et extérieure, qui fait une largeur considérable et assez forte pour rabattre l'impétuosité des vagues roulantes, durant les plus furieuses tempêtes; de quoi l'expérience a fait foy en mille rencontres, qui ont souvent obligé et obligent encore de present toute sorte de bâtiments à se réfugier dans l'enceinte qu'il fournit entre sa face intérieure et la plage. La hauteur d'eau, depuis sa crête jusques à la surface de l'eau, est d'environ quatre brasses, qui font une espèce de cascade en forme de nappe aux vagues rompues, qui viennent se piomener sans fureur sur cette largeur reconnue; la profondeur en dehors, le long de sa face extérieure, depuis sa crête jusqu'au fond d'assiette, est d'environ quinze brasses, qui donnent un poids suffisant

L'auteur inconnu de ce précieux document ne tarit pas sur l'excellence des conditions nautiques de la rade comprise entre ce rocher, qu'il appelle le rocher

pour faire le rabatement des ondes les plus orageuses, et réprimer leur course sur l'épaisseur marquée. La profondeur en dedans, le long de la face intérieure, depuis sa crête jusqu'à la fondation, est d'environ six brasses, qui durent dans son fond, depuis ladite face intérieure vers le terrain, plus de 300 toises d'étendue, qui, assurément, est plus que suffisant pour mouiller et amarrer un grand nombre de vaisseaux, selon la longueur que l'on empiètera sur toute sa traite et que l'on peut fixer à 400 toises. La qualité de ce fond est si bonne, qu'il est partout affermi d'une bonne argile propre à souffrir l'ancrage et la bonne ouille, et, par conséquent, qu'il y a toute sûreté d'y venir mouiller; puisqu'en effet on a toujours observé que cet espace, entre ladite face intérieure du rocher et le terrain, est sans aucune agitation, durant même les plus fortes tempêtes, étant fort aisé à juger qu'il s'y forme un beau, large et profond bassin, qui jouit d'un calme parfait, et qui fournit toutes les commodités dont on peut s'avantager dans un port. Aussi est-il de si bonne augure qu'il y a une infinité d'exemples que, non-seulement quelques barques et vaisseaux, mais même des escadres et flottes entières s'y sont venues réfugier, et que les observateurs des côtes n'ont pas manqué de le marquer sur leurs cartes maritimes ou marines, pour servir d'adresse à ceux qui avaient besoin de le venir reconnaître. C'est pourquoy, pour le rendre encore de meilleur usage et, d'un simple abri et bonne rade qu'il est, en faire un port de bonne forme et bien circonstancié, on pourrait y attacher des travaux d'utilité, de défense et d'ornement, comme tours, fanaux, jetées, estacades, chaînes et autres pièces semblables selon la nécessité.

Sur la plage, à peu près vis-à-vis de la tête du rocher, il y a encore quelques vestiges d'embouchure qu'on appelle le Grau-Saint-Louis, parce que ce fut en cet endroit que ce grand Roy s'embarqua deux fois pour son expédition de la Terre-Sainte. En sorte que c'est un beau champ de bassin, étant tout présent et ouvert pour communiquer à la mer. Il serait aisé de rouvrir ce passage qui est comblé par un sablon de peu d'étendue, et dans lequel on pourrait trancher un canal de communication, à commencer de l'extrémité du Canal-Viel à la pointe de la Croizette, le long de ladite sablière, jusques à la plage, pour emboucher le bassin

d'Aiguesmortes, et la plage du Grau-Louis ; il regrette qu'on n'ait pas tiré parti de cette situation ; il voudrait que des jetées, des tours, des fanaux, des travaux d'ornement même vinsent compléter l'œuvre commencée par la nature ; il déclare qu'aucun point du littoral ne présente un meilleur fond pour l'ancrage, et une plus grande sécurité comme port de refuge. « On a toujours observé, dit-il, que l'espace entre ladite face intérieure du rocher et le terrain est sans aucune agitation, durant même les plus grandes tempêtes.... Il s'y forme un beau, large et profond bassin, qui jouit d'un calme parfait, et qui fournit toutes les commodités, dont on peut s'avantager dans un port. Aussi est-il de si bonne augure qu'il y a une infinité d'exemples que, non-seulement quelques barques et vaisseaux, mais même des escadres et flottes entières s'y sont venues réfugier, et que les observateurs des côtes n'ont pas manqué de le marquer sur leurs cartes maritimes ou marines, pour servir d'adresse à ceux qui avaient besoin de le venir reconnaître ».

Cette description peut, sans doute, être taxée d'exagération ; encore moins doit-on penser, avec l'auteur du mémoire de 1670, que, si des travaux défensifs étaient exécutés sur cette partie de la côte, et que, « *supposé ce grand Port tracé sur la rade entre*

marqué audit pas, le tout en bonne forme et dans les proportions requises, et en réparant les endroits ruines et de mauvaise rive qui se rencontreraient le long dudit Canal-Viel, depuis la pointe de la Murette, où il commence, jusques à ladite tranchée. Ainsi on rétablirait cet ancien port si favorable aux embarquements et qui communiquerait à propos au havre qui lui est proposé. — *Manuscrit Esparron*, pièce n° 2, pag. 33 et 34.

» son rocher et la plage, ce serait un autre Texel pour » l'abord des grands bâtiments » ; mais on ne saurait cependant méconnaître que le petit bras de mer compris entre le Grau-Louis et le banc de rocher, dont il est ici question, ne forme une sorte de rade naturelle assez bien abritée, et qu'il devait, à l'époque où le Grau-Louis était navigable et ouvrait l'accès du port d'Aiguesmortes, offrir des conditions excellentes, soit pour le refuge des vaisseaux pendant les gros temps, soit pour l'appareillage sous l'influence des vents dominants du Nord et du Nord-Ouest.

Nul doute, en effet, que c'est en cet endroit, que s'est réunie la flotte avant son départ, et qu'elle a séjourné pendant plusieurs jours à l'abri du rocher d'Aiguesmortes, avant que les vents favorables lui permissent de gagner la haute mer (1).

Ainsi, à la fin du XIII^e siècle, le port d'Aiguesmortes, le seul qui existât alors sur les côtes de Languedoc, se composait de trois parties distinctes :

1^o Une rade foraine, abritée des vents et des coups de mer du large par un rocher sous-marin parallèle à la plage ;

(1) La flotte, qui devait partir au commencement de mai, ne se trouva pas prête ; ce qui obligea le Roy de s'arrêter dans le pays. Pendant le séjour de près de deux mois qu'il y fit, il vint plusieurs fois à Nîmes. Il y était le 12 de mai. Il y retourna le 23 suivant. Il alla ensuite célébrer la fête de la Pentecôte, qui était cette année le 1^{er} de juin, dans l'abbaye de Saint-Gilles, où il tint une cour plénière, comme c'était alors l'usage que les rois et les princes en tenaient quelquefois, dans les jours solennels de l'année. Le Roy revint encore à Nîmes au mois de juin. Il partit enfin d'Aiguesmortes et fit voile pour la Terre-Sainte, le 1^{er} de juillet. — Ménard, *Histoire de Nîmes*, 1750, tom. I, p. 344. — *Gest. Ludov. IX*, p. 385.

2^o Un grand chenal sinueux de 10 kilomètres de développement, qui conduisait d'Aiguesmortes à cette rade dans laquelle il avait son embouchure naturelle, dépourvue de travaux confortatifs ou défensifs de môles, de jetées ou d'estacades ;

3^o Enfin, le port proprement dit, situé à l'emplacement des étangs actuels de la Marette et de la Ville, et protégé par la tour de Constance, dont la plate-forme était surmontée d'une tourelle servant de phare, monument qui présente encore aujourd'hui un état parfait de conservation.

Il peut paraître tout d'abord singulier que le séjour, à deux reprises différentes, d'armées aussi considérables sur toute la plaine qui sépare Aiguesmortes de la mer, et qui est encore désignée aujourd'hui sous le nom de *Camp des Croisés*, n'ait pas laissé de traces plus durables que celles que nous venons de décrire; qu'aucune arme de l'époque, très-peu de monnaies, aucune inscription n'ait pu être retrouvée, malgré le remaniement continu d'un sol aujourd'hui presque partout livré à la culture.

Mais on doit remarquer qu'aucune raison ne porte à croire que les deux armées qui firent l'expédition de la Terre-Sainte, dans la seconde partie du XIII^e siècle, aient été concentrées plutôt à Aiguesmortes que sur tout autre point du littoral; Saint-Gilles était assurément un point de ralliement beaucoup mieux choisi qu'Aiguesmortes, qui ne présentait à cette époque que des ressources fort médiocres. Nous savons, en effet, que, le 1^{er} juin 1270, S. Louis vint célébrer à Saint-Gilles la fête de la Pentecôte, et y tint une cour plénière; c'était donc à Saint-Gilles, que devait se trouver la plus

grande partie de l'armée, et ce n'est que peu de temps avant leur embarquement que les Croisés ont dû se diriger vers Aiguesmortes.

Il n'est pas, du reste, sans intérêt de remarquer qu'on retrouve sur les piliers de l'Eglise de Saint-Gilles, des empreintes de nef assez nettement dessinées, et presque identiques à celles que l'on voit sur les parements intérieurs de la tour de Constance d'Aiguesmortes. De même que les pèlerins des premiers siècles de l'Eglise avaient l'habitude d'écrire leurs noms à l'entrée des cryptes qu'ils fréquentaient, les Croisés ont laissé des traces de leur passage sur les piliers de l'Eglise de Saint-Gilles et le long des murs de l'ancienne tour de S. Louis, *graffiti* d'un dessin assez naïf, représentant tous des motifs de bateaux et de nef armées pour le départ; car la pensée de l'embarquement devait être constamment présente à leurs imaginations pieusement exaltées.

D'ailleurs, le séjour fait par les armées de S. Louis n'a duré que deux ou trois mois au plus; ce fut plutôt un campement qu'un séjour, et nous avons vu que les ruines retrouvées le long du Canal-Viel semblent se rapporter à des bâtiments essentiellement provisoires; nous ne saurions mieux les comparer qu'à ces logements d'une étendue souvent considérable établis, à la hâte, aux abords des grands ouvrages d'art de nos voies ferrées, pendant la période de leur construction, et auxquels un abandon de quelques années et une destruction incomplète donnent bientôt l'aspect de ruines remontant à plusieurs siècles.

Il faut, en effet, un séjour plusieurs fois séculaire, pour que l'homme laisse à la surface du sol une trace durable de son passage. N'est-il pas encore assez rare

de rencontrer, dans le midi de la France, des monnaies de Carthage ; et cependant les armées d'Annibal ont traversé l'Espagne, les Pyrénées et les Alpes, et stationné dans la Gaule pendant près de deux ans.

La chaîne des Alpes ne conserve plus aucun vestige du passage merveilleux de l'armée Carthaginoise, dont les cent mille hommes de pied et les douze mille chevaux, sans compter les transports, ont dû laisser sur leur route de nombreux débris de toute nature.

De même, les sentiers du mont Genève et du mont Genis peuvent être fouillés longtemps sans qu'on retrouve un débris quelconque qui se rattache à l'expédition des Français au xv^e siècle.

Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que le court passage des Croisés, en 1248 et 1270, dans la plaine comprise entre Saint-Gilles, Aiguesmortes et la mer, n'ait pas laissé de vestiges plus nombreux que ceux que nous venons de décrire ; et l'absence presque complète de monuments contemporains de ces deux expéditions ne peut que provoquer en nous de stériles regrets.

La configuration du sol et des ruines que nous avons relevées peut seule nous donner l'itinéraire à peu près exact qu'ont dû suivre les vaisseaux de S. Louis entre le port d'Aiguesmortes et le Grau-Louis.

Nous l'avons rapporté aussi fidèlement que possible sur notre carte topographique (planche I) ; et nous croyons être en droit d'affirmer que les erreurs qui peuvent encore s'y rencontrer sont d'une très-faible importance, et que le tracé du Canal-Viel, c'est-à-dire l'itinéraire de S. Louis entre Aiguesmortes et la mer, y est indiqué avec tout le degré d'exactitude que la nature mobile du sol permet d'obtenir.

IV. — La Peyrade. — Le Grau de Croisette.

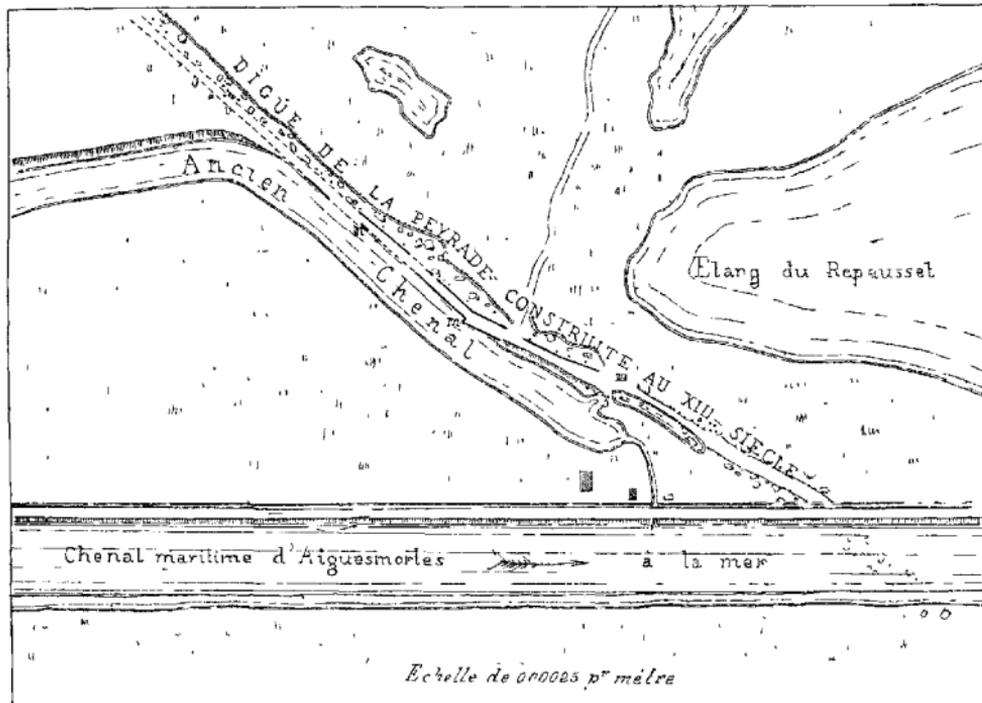
Il nous reste maintenant à parler d'une construction dont les ruines, qui ont conservé un aspect architectural d'un fort beau caractère, diffèrent essentiellement des vestiges informes et assez grossiers que l'on retrouve le long du Canal-Viel.

Si l'on s'arrête à moitié chemin entre Aiguesmortes et la mer en suivant le chenal maritime, aujourd'hui rectifié en ligne droite, on retrouve, à une centaine de mètres environ, à gauche de ce chenal, une forte digue en maçonnerie qui porte le nom de *La Peyrade*; désignation assez vague et généralement employée pour toutes les levées ou chaussées de ceinture si fréquemment construites au milieu des étangs de notre littoral méditerranéen.

Cette Peyrade côtoie l'ancien chenal, qui forme en cet endroit un coude fort brusque et qui a été redressé en 1848 et 1849. Elle est sensiblement tracée en ligne droite et coupe le chenal actuel sous un angle de 45° environ. Du côté de la mer, elle traverse ce chenal et on a retrouvé quelques-uns de ses enrochements sur la rive droite.

Du côté d'Aiguesmortes, elle se perd dans les terres, à 200 mètres environ du point où elle cesse de longer l'ancienne Roubine.

On rencontre beaucoup plus loin encore des débris de matériaux et des enrochements qui semblent prouver qu'elle se prolongeait à une assez grande distance dans la direction de l'étang de la Ville. La



longueur totale de la partie apparente de l'ouvrage est de plus de 600 mètres.

Les parties les mieux conservées sont celles du milieu, et se recommandent d'une manière toute particulière à l'attention de l'archéologue et de l'ingénieur.

La digue, orientée dans la direction de l'Est à l'Ouest, présente, sur toute sa face extérieure exposée directement au Sud, et par conséquent à la mer, une ligne de défense formée de pilotis presque jointifs, protégés eux-mêmes par des crochements d'un fort volume, et dont quelques-uns n'ont pas moins de dix à quinze mètres cubes.

La Peyrade se compose de trois parties rectilignes, et forme ainsi une ligne brisée, dont les deux angles diffèrent peu de 180 degrés ; on se rend d'ailleurs difficilement compte des raisons qui ont fait adopter cette disposition, de préférence à un tracé exactement en ligne droite (planche IV).

La largeur en couronne de l'ouvrage est de huit mètres environ pour les deux parties extrêmes, et de six mètres seulement pour la partie du milieu, qui côtoie le plus directement l'ancien chenal aujourd'hui transformé en pêcherie.

La ligne du mur de quai est continue du côté de la mer, et la différence de largeur de deux mètres est obtenue par un brusque retour de la face intérieure ; on voit encore au point *m* une sorte de pan coupé dont les assises supérieures ont été enlevées, et qui indique assez bien la place d'un escalier de service. Un escalier exactement symétrique devait exister en *n*, à l'autre extrémité de la partie étroite de la digue, bien que le mur de quai ait complètement disparu en cet endroit.

L'espace compris entre ces deux escaliers formait ainsi une sorte de petit redan où pouvaient stationner les navires à l'abri des vents du large.

La digue est entièrement construite en maçonnerie de moëllons de forte dimension, et les murs de quai sont formés de pierres soigneusement taillées en bossage, et dont les arêtes sont assez nettement ciselées.

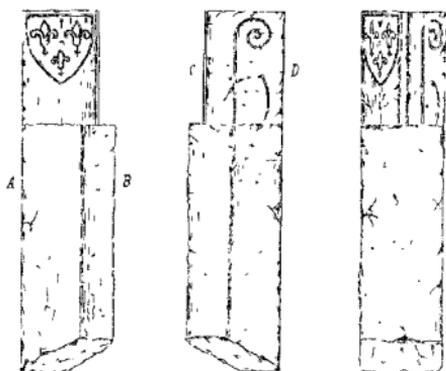
La plupart de ces matériaux, de même que les blocs d'encrochement destinés à préserver l'ouvrage du choc et du ressac des vagues, proviennent des environs de Beaucaire (1), et il est évident que leur transport n'a pu se faire que par la voie de la descente du Rhône.

Notons aussi que ce n'est pas seulement la face intérieure des murs de quai, mais aussi la face extérieure qui est appareillée avec le même goût et, on peut le dire, avec cette recherche superflue.

En suivant les dernières traces de la Peyrade du côté d'Aiguemortes, nous avons retrouvé, à peu de distance de l'ancien chenal (planches IV et V) une pierre triangulaire dont l'existence avait déjà été reconnue, il y a une vingtaine d'années, à l'époque où l'on exécutait les travaux de rectification de la

(1) Ces matériaux ont été extraits du massif de rochers de formation néocomienne qui longe la rive droite du Rhône, depuis l'embouchure du Gardon jusqu'à Beaucaire. Il importe de ne pas les confondre avec la *Pierre de Beaucaire*, provenant des carrières de Roquepartide, Pagès etc., exploitées aux environs de cette ville pour pierres de taille, et en usage dans la plupart des constructions du Gard: celle-ci est une molasse coquillière du terrain tertiaire moyen, d'une désagrégation très facile, tandis que la pierre vive et dure employée à Aiguemortes présente une consistance suffisante pour résister aux actions atmosphériques et à l'influence de l'air et de l'eau salés.

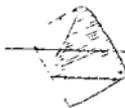
Borne limite
trouvée à la Peyrade



Coupe suivant AB



Coupe suivant CD



Plan



Echelle de 0,05 par metre

Le premier chapitre est consacré à l'étude des principes généraux de la responsabilité civile. On y trouve notamment les notions de faute, de dommage et de lien de causalité. Le second chapitre traite de la responsabilité des personnes physiques, et le troisième de celle des personnes morales.

Le quatrième chapitre est consacré à la responsabilité des parents à l'égard de leurs enfants mineurs. Le cinquième chapitre traite de la responsabilité des enseignants à l'égard de leurs élèves.

Le sixième chapitre est consacré à la responsabilité des professionnels. Le septième chapitre traite de la responsabilité des fonctionnaires.

Le huitième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits. Le neuvième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de crimes.

Le dixième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits de droit commun. Le onzième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de délits de droit spécial.

Le douzième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits de droit international. Le treizième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal.

Le quatorzième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal. Le quinzième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal.

Le seizième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal. Le dix-septième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal.

Le dix-huitième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal. Le dix-neuvième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal.

Le vingtième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal. Le vingt-et-unième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal.

Le vingt-deuxième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal. Le vingt-troisième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal.

Le vingt-quatrième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal. Le vingt-cinquième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal.

Le vingt-sixième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal. Le vingt-septième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal.

Le vingt-huitième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal. Le vingt-neuvième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal.

Le trentième chapitre est consacré à la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal. Le trente-et-unième chapitre traite de la responsabilité des auteurs de délits de droit pénal.



Text at the bottom of the page, partially obscured by a black mark on the right side.

grande Roubine (1), et qui avait été abandonnée et égarée depuis. Bien que rongée par le temps et par l'air de la mer, elle a encore conservé d'un côté les armoiries du roi de France, et, de l'autre, une crosse abbatiale, et une ligne dont la courbure semble indiquer le dessin d'une mitre.

Les fleurs de lis et la crosse sont d'ailleurs parfaitement gravées, et il est hors de doute que cette pierre était une des bornes qui furent placées, à l'époque de l'acquisition faite en 1248, par le roi S. Louis, de la ville d'Aiguesmortes et du territoire environnant, qui appartenait alors à l'abbaye de Psalmodi.

Il est naturel de se demander si le point où cette borne a été retrouvée est bien celui de son emplacement primitif au moment de l'acquisition du territoire d'Aiguesmortes (2).

[1] Les travaux de rectification de la grande Roubine, appelée aussi rectification de la Peyrade, ont été exécutés sous la direction de M. Dombre, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, alors chargé du service du port d'Aiguesmortes, et qui a eu la bonne fortune de découvrir cette pierre dans le prolongement de la digue de la Peyrade, à peu de distance de la partie de cette digue que l'on voit encore aujourd'hui.

[2] *Acte* de l'acquisition faite par S. Louis de la ville et du territoire d'Aiguesmortes, des religieux du couvent de Psalmodi, du mois d'août 1248.

De la cession faite au Roy de la terre d'Aiguesmortes, par l'Abbé et le Couvent de Psalmodi, et de son échange.

Rémond, par la permission de Dieu abbé de Psalmodi, et le Couvent dud. lieu, à tous ceux qui ces présentes verront, salut :

Savoir faisons que, par délibé-

De quitation terre de Aquis-mortuis Domino Regi facta ab Abbate et Conventu Salmodii, et permutatone ipsius.

Omnibus presentes litteras inspecturis, *Remundus*, permissione divinâ Abbas Salmodii, et ejusdem loci Conventus, salutem in Domino.

Notum facimus quod nos una-

L'acte de 1248, indique que le territoire cédé au roi de France s'étendait jusqu'à la mer (*usque ad mare et à mari usque ad predictam consam Johannini, etc.*).

ration et consentement unanime, nous avons quitté et cédé à notre illustre Sgr Louis, par la grâce de Dieu Roy de France, le territoire dans lequel est située la ville d'Aigues-mortes et ses fortifications ; lequel territoire commence au Conse de Johannin, qui sépare la terre de done Guraude du terroir dud. Sgr Roy, et de ce Conse s'étend droit jusques à la tête du Pont-Neuf de Psalmodi, avec tout le pont et la chaussée, et de là s'étend encore vers Aigues-mortes, selon que le tenement de S. Clément le divise et dure dans cette partie jusques à la forêt du Sgr des Ports, et de ces ports jusques à la mer, et de la mer jusques aud. Conse de Johannin ; avec tout le droit que nous y avons, pour être le tout perpétuellement joui par led. Sgr Roy et ses héritiers.

Et led. Sgr Louis, en échange dud. territoire, nous a cédé une terre ou condamine qu'il avait au terroir de Sommières, auprès des murailles de cette ville, à la porte qui donne sur le chemin d'Alais, du côté gauche jusques au chemin qui conduit au moulin de Gavenel, et de ce moulin sur le bord du Vidourle, jusques aux fossés de lad. ville, et de rechef du commencement des fossés, sur lesd. fossés jusques

nimi ac deliberato concensu, territorium in quo sita est villa de Aquis-Mortuis et fortalicia ejusdem loci, quod territorium incipit à Consa Johannini quæ dividit terram donæ Garraudæ à territorio Domini Regis, et de illa Consa directe protenditur usque ad caput Pontis-Novi Salmodi, cum toto ponte et calociâ, et inde iterum protenditur ad Aquas-Mortuas, secundum quod tenementum S^o Clementis illud dividit et durat in illâ parte usque ad silvam domini de Portubus, et de illis Portubus usque ad mare, et à mari usque ad predictam Consam Johannini, cum omni jure quod habebamus ibidem, Domino Nostro Ludovico, dei gratia illustri Regi Francorum, quitavimus et concessimus, ab ipso et heredibus ejus perpetuo possidendum.

Ipsæ vero Dominus Ludovicus nobis, in recompensatione dicti territorii, dedit et concessit quamdam terram sive condaminam quam habebat, territorio Somedri juxta muros ejusdem Castri, in porta ipsius Castri contra viam quæ ducit Alestum, à sinistra parte usque ad viam quæ ducit ad molendinum de Gavenel, et ab eodem molendino super ripam Bedollæ usque ad fossata predicti Castri, et iterum

Est-ce bien la mer proprement dite qu'il faut entendre ici par ces mots, ou bien doit-on penser qu'il s'agit seulement des étangs qui avaient, à cette époque, une étendue et une profondeur considérables, et qu'on pouvait, pour cette raison, désigner sous le nom de *mer* ?

Nous n'hésitons pas à adopter cette dernière interprétation. Nous avons vu plus haut que la plage proprement dite, désignée sous le nom de Boucanet, existait, au XIII^e siècle, très-sensiblement au même endroit où nous la voyons aujourd'hui.

Nous savons en outre que les moines de Psalmodi, tout en cédant le territoire d'Aiguemortes, s'étaient réservé le droit de pêche dans les étangs du Repausset, compris entre la Peyrade et la plage de Boucanet; enfin, nous retrouvons souvent cette désignation de *mer* appliquée à toute la plaine marécageuse d'Aiguemortes; et

à la porte ci-dessus mentionnée, pour être lad. terre par nous Abbé et Couvent susd. perpétuellement jouie, sauf l'entière justice dans lad. terre que led. Sgr Roy s'est réservée et à ses héritiers.

Lequel échange nous avons agréé et accepté Et, en témoin et soutien de tout ce dessus, nous avons fait apposer nos scels aux présentes lettres.

Fait à Aigues-Mortes, l'an de grâce 1248, au mois d'août.

a capite fossatorum super eadem fossata usque ad portam predictam, à nobis Abbate et Conventu perpetuo possidendam. Hoc salvo quod idem Dominus Rex sibi et heredibus suis retinuit omnimodam justiciam in terrâ superius nominatâ.

Nos vero predictam recumpensationem gratanter recipimus et acceptam habemus. Et in testimonium et munimen omnium premissorum sigilla nostra presentibus litteris duximus apponenda.

Actum apud Aquas-Mortuas, anno Domini M^o CC^o XLVIII^o, mense augusto.

l'historien Ménard (1), qui partage l'opinion erronée du reculement de la plage depuis les temps historiques, va même jusqu'à affirmer que l'abbaye de Psalmodi était située sur une île de la Méditerranée; tandis qu'il est certain que, si les eaux entouraient la petite colline que surmonte ce monastère, c'étaient celles du Rhône mêlées à celles des étangs, aujourd'hui transformés par les limons, soit en pâturages, soit en marais rose-liers (2).

La pierre fruste, qui indiquait la séparation des terres du roi de celles de l'abbaye de Psalmodi, nous

[1] An de J. C. 720. — Alors encore fut détruit ou ravagé le monastère de Psalmodi, situé à quatre lieues au midi de Nismes, et environ à une lieue d'Aiguesmortes, dans une île dont le côté méridional était baigné de la mer Méditerranée. — Ménard, *Histoire de Nismes*, 1750, tom. I, page 99.

La charte qui nous a conservé le souvenir de ce don (a) dit que le monastère de Saint-Pierre, à qui ce prêtre donna quelques propriétés, était situé dans l'île de Psalmodi, *in insula Psalmodia*: ce qui prouve que ce monastère était encore placé dans une île de la mer Méditerranée, qui la bornait du côté du Midi, et que cette île portait le nom de Psalmodi, qu'elle avait sans doute emprunté du monastère même. On voit par là que les marais qui sont aujourd'hui le long de la Robine et du Vistre, et les étangs placés autour d'Aiguesmortes, faisaient alors partie de la mer même. Mais comme elle s'en est retirée depuis, Psalmodi en est maintenant à deux lieues et tient à la terre ferme. — Ménard, *Histoire de Nismes*, 1750, tom. I, pag. 112.

[2] La désignation ancienne d'*île de Psalmodi*, « *insula Psalmodia* », peut d'ailleurs s'appliquer très-exactement à la constitution géologique du petit monticule au sommet duquel était le monastère. La plaine est formée d'une couche d'alluvions modernes fluviales, paludéennes ou marines, du milieu de laquelle émerge, pour ainsi dire comme un îlot, le domaine de Psalmodi, entièrement composé des alluvions anciennes du diluvium.

(a) Donation faite par un prêtre nommé Hderede à l'abbé de Psalmodi, en 788. — Gall. Christ., nov. edit., t. VI, p. 471. -- (Note de Ménard).

paraît donc avoir été retrouvée à peu de distance du point où elle avait dû être placée à l'origine.

Elle devait vraisemblablement faire partie de la Peyrade elle-même ; car il est très-naturel d'admettre qu'on ait désigné sous le nom de mer un étang assez profond pour nécessiter l'établissement d'une digue protégée par des enrochements de plus de dix mètres cubes, ce qui suppose des fonds de huit à dix mètres au moins.

A quelle époque exacte faut-il faire remonter la construction de la Peyrade ?

Cette question est restée jusqu'ici sans solution précise. Ces murs de quai dégradés, mais dont des assises entières sont conservées sur des longueurs de près de 300 mètres, ces énormes blocs d'enrochements échoués au devant de files de picux, se rapportaient évidemment à un mode de navigation de l'ancien port d'Aiguesmortes dont on n'a pas donné jusqu'à présent une explication plausible. Certaines cartes locales désignent la Peyrade sous le nom de *môle Saint-Louis* ; cette désignation est vicieuse et provient simplement de la tendance que l'on a à rattacher aux expéditions de la Terre-Sainte toutes les ruines que l'on peut retrouver sur un territoire pour lequel ces expéditions ont été l'événement historique le plus important.

Le manuscrit Esparron, ordinairement si précis dans les détails qu'il donne sur la situation de l'ancien port, ne fournit sur ce point délicat que des indications très-vagues. « *On trouve, dit-il, sur le canal de la grande Roubine, à environ un quart de lieue d'Aiguesmortes, un ancien môle bâti très-solidement, formant en cet endroit l'un des côtés de ce canal, dont il change la*

» direction vers l'étang du Repausset, et dirigé lui-
» même de cet étang dans celui qu'on appelle de la
» Ville. La position de ce môle, dont les deux extré-
» mités sont cachées sous la terre, peut raisonnable-
» ment faire penser que l'étang du Repausset a fait
» autrefois partie de la mer, et que la plage qui sépare
» aujourd'hui cet étang de la mer doit avoir été for-
» mée par les accroissements successifs d'un banc de
» sable qui, s'étant peu à peu élevé au-dessus de l'eau,
» est parvenu à former cette séparation : mais que de-
» viendra, dans ce système, l'idée qu'on a dans le pays
» de l'usage qu'on a fait d'un ancien canal qui y existe
» encore, qu'on appelle vulgairement le Canal-Viel, et
» qui conduit dans la partie de cet étang qui se trouve
» à peu près vis-à-vis l'endroit de la plage qu'on
» appelle le Grau-Louis ou Grau-de-la-Croizette? Ce
» sont des obscurités qui ne peuvent être éclairées que
» par les actes, et on n'en connaît aucun qui puisse
» avoir cet effet ».

Cette description contient une erreur qu'il faut tout d'abord relever ; c'est la confusion entre le Grau-Louis et le Grau-de-la-Croizette, ou de Croizette, qui sont cependant deux graus parfaitement distincts et séparés par une distance de trois kilomètres environ.

L'auteur du manuscrit Esparron comprend très-bien l'impossibilité de rattacher la Peyrade au Canal-Viel ; mais il ne donne aucune explication rationnelle au sujet de la destination de cette ancienne digue, et aucun éclaircissement sur l'époque de sa construction.

Voici comment nous pensons qu'on doit résoudre cette difficulté.

Nous avons établi plus haut que l'itinéraire de

S. Louis avait eu lieu exactement suivant le Canal-Viel, qui se trouve à une distance de trois kilomètres de la Peyrade. Nous irons même plus loin, et nous croyons pouvoir affirmer que la Peyrade n'existait pas du temps de S. Louis, et que cette construction date tout au plus des dernières années du XIII^e siècle, et vraisemblablement même du commencement du siècle suivant.

Nous savons, en effet, que les travaux que fit exécuter S. Louis, deux années avant son premier départ pour la Croisade, eurent pour objet le recreusement du port et d'une partie du Canal-Viel.

En dehors de ces travaux d'agrandissement et de curage de l'ancien port, il n'eut le temps que de construire la Tour de Constance, qui occupe vraisemblablement l'emplacement de l'ancienne Tour-Matafère, dont il est question dans le diplôme de Charlemagne, délivré en 791 pour la restauration du monastère de Psalmodi. Une certaine tradition veut que la Tour de Constance remonte à une origine plus ancienne de deux ou trois siècles, et que la tourelle supérieure qui domine la plateforme de cet ouvrage, ait été seule construite par S. Louis, pour servir de fanal aux navires du port. Cette tradition est évidemment erronée : un bref du Pape Innocent IV, daté de 1246 ; une lettre du Pape Clément IV, adressée à S. Louis ; une charte de 1366, du Roi Charles V ; un édit de 1492, du Roi Charles VIII ; enfin, des lettres patentes de 1547, du Roi Henri II, font mention de la grosse forte Tour (*quoddam castrum*), destinée à protéger les pèlerins, et que le S. Roi avait fait construire à Aiguesmortes, avant de partir pour la Terre-Sainte.

Il est impossible, d'ailleurs, de se méprendre sur la contemporanéité de la Tour de Constance et du petit phare qui la surmonte. Les nervures ogivales de la Tour de Constance ne permettent pas d'attribuer à cette construction une existence antérieure au XIII^e siècle; et le système d'appareillage de la Tour et du petit phare supérieur sont tellement identiques, qu'il est difficile de ne pas croire qu'ils ont été non-seulement construits à la même époque et avec les mêmes matériaux, mais encore par les mains des mêmes ouvriers.

Il existe, au contraire, une différence considérable entre ce mode de construction et celui des remparts qui, au lieu d'être taillés sur la face entière de leur parement extérieur, sont simplement dégrossis, et dont les arêtes seulement sont relevées par des ciselures. Or, les murs de quai de la Peyrade ont été construits avec des matériaux travaillés identiquement de la même manière que ceux des remparts; non-seulement ils proviennent des mêmes carrières, mais la hauteur des assises est exactement la même; et il est évident que, si les ouvriers qui ont construit la Peyrade n'ont pas été les mêmes que ceux qui ont construit les remparts, ils se sont imposé la tâche de donner aux parements de cette digue le même aspect qu'aux murs d'enceinte d'Aiguesmortes.

On sait que les remparts de la ville ont été construits, en 1272, par le Génois Boccanegra, d'après les ordres de Philippe le Hardi, obéissant aux vœux de son père, et sous l'impression récente des souvenirs des fortifications de Damiette.

Ne doit-on pas, dès lors, être frappé, après avoir visité l'enceinte de la ville, de retrouver à la Peyrade les mêmes matériaux disposés et taillés, d'après le

même appareil, et présentant entre eux une analogie tellement complète, qu'on doit inévitablement en conclure qu'ils ont été exécutés sous la même direction et à la même époque? Il est certain, pour nous, que la construction de la digue de la Peyrade est contemporaine de celle des remparts, ou, tout au moins, qu'elle ne lui est postérieure que de très-peu d'années.

Nous avons parlé des enrochements considérables qui défendaient la face de cette digue du côté du large. On reconnaît encore que ces blocs proviennent tous des carrières qui côtoient le Rhône en amont de Beaucaire. Leur transport, depuis le lieu de leur extraction jusqu'au point ils ont été échoués, a dû être effectué par la descente du fleuve, et l'impossibilité absolue de trouver une autre voie de communication à cette époque est à elle seule une preuve irréfutable que la navigation du Rhône devait s'étendre, à cette époque, jusques dans les étangs de la Ville et du Repausset.

Quel était, dès lors, le but qu'on s'était proposé en construisant un ouvrage de cette importance?

Il nous paraît hors de doute que cette digue était un véritable brise-lame jeté en travers de l'étang du Repausset, qui avait alors une profondeur considérable, et dont la navigation par les vents du large devait être d'autant plus dangereuse, que cette profondeur était fort variable. La navigation avait lieu à l'abri de ce môle, dont la construction implique nécessairement l'abandon du Canal-Viel.

Cet ancien chenal, en effet, avec ses sinuosités nombreuses et son long développement, devait être d'un entretien fort dispendieux et presque impossible.

L'absence presque complète de digues défensives le long de ses rives et de môles à l'embouchure du Grau-Louis a eu pour conséquence de permettre aux sables d'envahir le chenal et d'oblitérer la passe après un très-petit nombre d'années. Le Canal-Viel n'était pas très-certainement un canal comme nous l'entendons de nos jours, et les travaux que S. Louis fit exécuter en quelques points de son parcours n'eurent pour résultat que d'améliorer un chenal naturel qui conduisait, à travers les étangs, d'Aiguesmortes à la mer. Le Grau-Louis était alors le seul grau de navigation qui permit aux navires la communication entre la mer et les étangs; et le tracé si défectueux du Canal-Viel n'a sa raison d'être que parce qu'il n'existait pas, à l'époque de S. Louis, d'autre grau situé plus à l'Est, et qui aurait permis d'abrèger le parcours d'Aiguesmortes à la mer dans une proportion très-notable.

On peut conclure de là que le Grau-de-Croisette ne devait pas exister à cette époque comme grau navigable; sans quoi, il eût été très-certainement utilisé; mais on est aussi fondé à croire que ce dernier grau a dû s'ouvrir dans les dernières années du règne de S. Louis ou au plus tard au commencement de celui de Philippe III. Le nom de la *Croisette* ou *Croisette* ne permet pas de lui attribuer une origine antérieure à l'expédition de la Terre-Sainte, et semble, au contraire, indiquer qu'il s'est formé à l'époque même du départ des Croisés, ou très-peu de temps après. D'un autre côté, si l'auteur du manuscrit Esparron le confond à tort avec le Grau-Louis, cette confusion est un indice de plus que le Grau-de-Croisette était depuis longtemps fréquenté par la navigation, et que les atterrissements

avaient depuis longtemps oblitéré l'entrée du Grau-Louis.

De ce qui précède, il résulte incontestablement que les remparts de la ville d'Aiguesmortes, la digue de la Peyrade et le Grau-de-Croisette sont exactement de la même époque ; ils n'existaient pas sous Louis IX, à l'époque de l'embarquement des Croisés ; ils apparaissent ensemble sous le règne de Philippe III. C'est là un fait très-important à noter ; car, si on jette les yeux sur une carte locale, on ne peut s'empêcher de reconnaître que le Grau-de-Croisette et la Peyrade semblent correspondre à un nouveau chenal maritime beaucoup plus direct que le Canal-Viel, et qui aboutit directement à l'étang de la Ville, vis-à-vis même la ligne de remparts dont la Porte de la Marine occupait le centre.

Il nous paraît donc certain que l'ancien Canal-Viel et le Grau-Louis furent remplacés, dès le xiv^e siècle, par un nouveau chenal protégé par la Peyrade, et conduisant au Grau-de-Croisette, de manière à diminuer de plus d'un tiers la durée de la navigation.

La digue de la Peyrade était, pour ainsi dire, la station d'escale des vaisseaux qui entraient par le Grau-de-Croisette, pour pénétrer dans l'étang de la Ville sous les murs d'Aiguesmortes. Le soin minutieux donné aux parements des murs de quai, les vestiges d'escaliers sur la face intérieure de la Peyrade, le retrait de sa partie centrale sont des dispositions qui s'expliquent alors d'elles-mêmes.

Ajoutons une dernière observation qui nous paraît digne d'être notée, et qui confirme encore notre opinion sur la destination ancienne de la Peyrade.

Le littoral d'Aiguesmortes est entièrement formé

d'alluvions fluviales, provenant des inondations successives du Rhône, coupées parallèlement au rivage par les cordons d'alluvions marines de l'appareil littoral. On retrouve par conséquent, sur ces dépôts récents, des échantillons très-nombreux des cailloux charriés par le grand fleuve et ses affluents, notamment la variolite de la Durance et des autres vallées des Alpes. Mais c'est seulement à la Peyrade qu'on rencontre des cailloux de serpentine dont la provenance est soit l'île Corse, soit plutôt les Apennins ou les environs de Gênes; en certains endroits, ces cailloux sont tellement nombreux qu'ils constituent de véritables dépôts, qui ne peuvent être considérés comme des apports dus à une cause physique naturelle; et il est hors de doute qu'ils ont été accumulés à la Peyrade par le fait de l'homme, puisque le reste du littoral en est absolument dépourvu. Il nous paraît très-vraisemblable, pour ne pas dire certain, que ces dépôts ne sont autre chose que des restes d'anciens délestages, et qu'ils proviennent du déchargement à la Peyrade des bateaux Génois qui, comme on le sait, ont fréquenté si assidûment le port d'Aiguesmortes, pendant le XIII^e et le XIV^e siècles.

La Peyrade était non-seulement un brise-lame et une sorte de quai de stationnement, mais encore un môle d'abri destiné à protéger la navigation sur le nouveau chenal substitué au Canal-Viel, délaissé à cause des difficultés de son entretien et de la fermeture de son grau; et cette nouvelle voie de navigation s'est maintenue jusqu'au XVII^e siècle (1725), époque où, reconnaissant l'instabilité des graus naturels sur cette partie du littoral, on a ouvert normalement à la plage un grau artificiel (*le Grau-du-Roi*), qui est aujourd'hui le

seul grau de navigation entre le port de Cette et les embouchures du Rhône.

V. — Résumé et Conclusions.

Il est temps de résumer en quelques mots. La situation du littoral d'Aiguesmortes, depuis l'antiquité jusqu'à nos jours, a subi les modifications suivantes :

Aux époques les plus reculées, et vraisemblablement antéhistoriques, la mer a recouvert toute la plaine comprise entre Aiguesmortes et le rivage actuel, et les alluvions marines se retrouvent jusqu'au premier cordon littoral qui constitue le prolongement du massif de la Sylve-Godesque.

L'action combinée des vents et des courants du large (sud et sud-est), détermine peu à peu une série de cordons littoraux qui détachent successivement du domaine maritime, d'abord les étangs de Leyran, puis ceux de la Marette, de la Ville et du Roi ; enfin, ceux du Repausset et du Repos.

Ces étangs, qui faisaient tous partie de l'estuaire du Rhône, paraissent avoir existé depuis les temps les plus anciens, bien que leur configuration générale, leurs dimensions, et surtout leurs profondeurs aient été l'objet de transformations continues.

Depuis le XIII^e siècle et même depuis une époque certainement beaucoup plus éloignée, la plage actuelle, désignée sous le nom de *Boucanet*, n'a pas éprouvé de variation sensible ; mais la situation générale du pays s'est complètement modifiée ; les forêts qui existaient aux VIII^e, IX^e, et X^e siècles ont été détruites ; le fond

des étangs, qui étaient alimentés par le Rhône, s'est considérablement exhaussé. Les branches des deux Rhônes-morts, qui venaient se perdre dans les étangs voisins d'Aiguesmortes, se sont complètement atterries. Il en est de même du Rhône-vif, dérivé sous François I^{er} et dont le grau (Grau-Neuf) a cessé de fonctionner.

A l'époque de S. Louis, la communication entre la mer et les étangs, n'avait lieu que par un grau naturel, situé assez loin, à l'Ouest, sur le territoire actuel du département de l'Hérault, et dont l'ouverture était protégée par un banc de rochers, formant une sorte de rade naturelle. Les travaux exécutés par S. Louis ont eu pour objet le curage de la partie de l'étang de la Marette qui formait alors le port d'Aiguesmortes, et le recreusement du Canal-Viel et du grau situé à l'embouchure, qui a porté depuis cette époque le nom de *Grau-Louis*.

L'ensemble du port d'Aiguesmortes, au temps de S. Louis, comprenait donc le port proprement dit, qui se trouvait dans les parties profondes de l'étang de la Marette, le Canal-Viel et le Grau-Louis, protégé par le banc de rocher dont il vient d'être question.

Quelques années plus tard, un nouveau grau s'ouvre à l'Est du Grau-Louis. Ce grau commençait à se former à l'époque de S. Louis ; mais il n'était qu'à l'état de grau d'alimentation ou de déversement pour les étangs, et ne pouvait encore être utilisé pour la navigation.

Sous l'empire des souvenirs des récentes expéditions, on le nomme *Grau-de-Croisette* et il devient navigable, pendant que le Grau-Louis et le Canal-Viel commencent à s'ensabler.

En même temps, Philippe le Hardi fait construire les remparts et la digue de la Peyrade, et le port, déplacé dans l'étang de la Ville, se trouve ainsi réuni à la mer par un nouveau chenal plus direct et protégé, sur plus d'un kilomètre, par une digue monumentale qui peut servir d'abri aux navires.

Cette situation, très-différente de celle qui existait du temps de S. Louis, dure depuis la fin du XIII^e siècle jusqu'au commencement du XVIII^e, et constitue une amélioration sensible sur la navigation par le Canal-Viel et le Grau-Louis.

Au commencement du XVIII^e siècle, le Grau-de-Croisette se trouvant à peu près ensablé, on reconnaît alors l'insuffisance et l'instabilité des graus naturels et on ouvre, en 1725, le Grau-du-Roi à travers le cordon littoral qui sépare la mer de l'étang du Repausset.

C'est l'état actuel, qui, sauf quelques rectifications et quelques travaux d'entretien de peu d'importance, n'a pas été sensiblement modifié depuis près d'un siècle et demi ; de telle sorte que le port d'Aigues-mortes, délaissé aujourd'hui, malgré les souvenirs glorieux qui s'y rattachent, est arrivé à un état de dépérissement à peu près complet, alors que tous les ports de la Méditerranée ont été l'objet de travaux immenses, qui leur ont permis de satisfaire aux exigences toujours croissantes du commerce et de la navigation.
