

Nomenclature du lieu de départ maritime des croisades de Saint Louis

Par Michel HUSSON

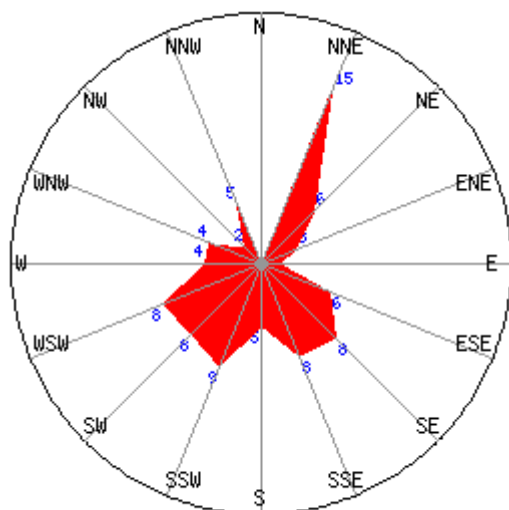
(Diffusion restreinte)

(Cette nomenclature est une « brique », de l'opuscule, « Port, Flotte et Périple Maritime de Saint Louis » en cours de réalisation. Elle est pré diffusée afin d'apporter une synthèse des connaissances locales dans le cadre du projet de recherche archéologique parallèle aux Rendez vous de Saint Louis et ne doit pas faire l'objet de copie ni de publication)

Cette nomenclature se rapporte à la carte annotée située en dernière page.

A – Baie du Repaus

La baie d'Aigues Mortes s'appelait au moyen âge et avant, Baie du Repaus ou du repos. Ceci est due à la conjonction de trois « avantages » géographique, géologique et climatique, qui en font un lieu relativement protégé sur le plan nautique et le seul qui fut dans ce cas de la côte du Languedoc depuis l'abandon de La Nautique, des Romains, à Narbonne et jusqu'à la création du port de Sète au milieu du XVII^{ème} siècle.



Répartition des vents en baie d'Aigues Mortes

Avantage géographique : la forme incurvée de la baie, renforcée par le développement de la pointe de l'Espiguette, en fait une baie assez bien protégée sauf des tempêtes de secteur Sud-ouest, hors si l'on regarde les statistiques de répartition des vents en baie d'Aigues-Mortes, les vents des secteurs Ouest-sud-ouest à Sud-sud-ouest ne représentent que 25% des vents rencontrés dans la baie et surtout, les coups de vent les plus violents sont de secteur Nord-nord-ouest, Tramontane ; Nord-nord-est, Mistral, le plus fréquent ; Et Est-sud-est. Le fond de la baie est naturellement protégé par la côte de ces vents.

Avantage géologique : Une barrière rocheuse (Q), parallèle à la côte, protège cet espace, en fond de baie, de la houle de Sud-ouest sur laquelle la baie est ouverte et y crée un abri naturel.

Avantage climatique : Les vents dominants sont, nous l'avons vu ceux de secteur Nord-ouest à Nord-est, soit la Tramontane et le Mistral, qui soufflent souvent de concert. Hors, la Baie d'Aigues Mortes se trouve à la frontière de ces deux vents, en bordure de chacun d'entre eux, où leur violence se trouve amoindrie. Aussi quand le mistral souffle à plein régime souvent en 70 et 100 kilomètres / heure sur la Camargue, la Crau et Marseille il est beaucoup moins impétueux sur sa bordure qui intéresse la baie. Il en est de même de la Tramontane, qui, alors qu'elle fait tomber les arbres à son déboulé entre Béziers et Carcassonne, est plus raisonnable de Sète à Aigues Mortes. Ce que les marins et plaisanciers de la région savent bien et qui a, entre autre, permis que le plus grand ensemble de marinas d'Europe se développe dans cette baie, avec Port Camargue et ses 4600 bateaux, La Grande Motte 1379, Carnon 700 et Palavas les Flots 1088. Autre point d'importance, la période de mi-juin à mi-septembre ne connaît que très peu d'épisodes tempétueux, ce que nombre de plaisanciers qui mouillent en baie devant la passe des abymes pour la nuit, ou, comme moi, passent d'agréables journées à l'ancre devant la magnifique plage de l'Espiguette savent bien.

La possibilité de mouiller ici, au repos, avait été identifiée depuis bien avant le moyen âge et constitue l'une des logiques du choix de transiter par Aigues Morte au temps de Saint Louis et bien évidemment explique et justifie le nom que portait la baie.

La Lagune, ou Etang ; ainsi que l'on nomme, ici, les lagunes ; du Repausset, désigne l'étang en formation à l'époque de Saint Louis. Il recouvrait les étangs actuels du Ponant, de la Marette, du Repausset du Levant et du Couchant... Et constituait vers le X^{ème} siècle le fond de la baie. La constitution progressive du lido du Boucanet (**L**), le fermait en partie au temps de Louis IX. On peut déduire de l'état des lieux maritimes, que la cartographie marine nous donnera avec précision seulement 4 siècles plus tard, que sa profondeur allait de 2 à 4 mètres, permettant le mouvement de bateaux à tirant d'eau modérés : Galères, tarides, barques de chantier, tartanes et petits navires locaux.

Zone portuaire maritime d'Aigues Mortes au temps de Louis IX. Ensemble de la zone d'embarquement des croisés, avec les lieux dits de « Port Louis », du « Camp des Croisés » et des « Tombes ».

les chercheurs et érudits. Il est plus que probable, que les plans d'eau subsistants ainsi que les zones de marais contigües, formaient, ainsi qu'ils apparaissent sur les cartes anciennes et notamment, marine, un ensemble de bassins, permettant aux « barques de chantier », les barges de service des nefs, qui faisaient le va et vient entre les nefs mouillées en baie et Port Louis, de venir accoster aux berges, soit directement, soit à des estacades de bois, à priori, relativement sommaires. Un acte de 1301 mentionne que dans ce quartier, « les tartanes viennent s'adosser au *canalem veterem* ».

Ces bassins sont encore en partie visible et ne constituent, à notre avis, à contrario de celui de Charles LENTHERIC, pas un tronçon de la « Canal Vieille », qui était moins large, comme le montre les parties subsistante, mais son aboutissement, sous forme de bassins portuaires.

L'existence d'une structure sur ce site existait encore, sur l'ancien cadastre qui mentionnait, nous l'avons vu,

à cet endroit le nom de Port Louis. Enfin, la note de MAZAURIC (qui a surtout compilé les ouvrages de LENTHERIC et de ses prédécesseurs) rappelle qu'en 1670 une reconnaissance avait été effectuée par Jean Durand, sur ce lieu, dont les terres attenantes portent aussi le nom de « plaine des Bouldres ». Il y décrit une métairie composée de deux bâtiments avec : « *possibilité de décharge* (autrement dit de débarquement de marchandises) *entre la dite mettérie et le mol dans l'estang du Repausset* », ce qui prouve qu'une activité de transbordement subsistait là encore 4 siècles après Saint Louis.

Port Louis était relié, vers Aigues Mortes, à La Marette par « La Canal Vieille » et s'ouvrait au XIII^{ème} siècle sur la rade du Repausset, futur étang du même nom qui constituait le fond de la « Baie du Repaus », aujourd'hui baie d'Aigues Mortes. Et qui était plus ou moins en communication avec la rade, par les ouvertures du cordon du Boucanet, à l'époque en formation et qualifié par les géologues de « Flèche du Boucanet ». C'est, sans nul doute, là que s'est effectué l'ultime transbordement entre les barges naviguant sur le domaine fluvial et les barques de chantier, ainsi que l'embarquement sur ces dernières d'une grande partie du matériel, des chevaux et des hommes. Car,

lors de l'embarquement sur les nefs, il a bien évidemment, et les textes l'indiquent, fallut charger rapidement, en quelques jours, simultanément, un nombre conséquent de nefs. De vingt à quarante, selon la croisade à laquelle on se réfère, nécessitant pour chacune une trentaine de rotation des barques de cantier, des nefs et des embarcations de services locales. Ce qui représentait au moins 200 barges, allant et venant de la côte au nefs et rend inimaginable, sauf exception pour une petite quantité d'embarcations, l'utilisation pour l'embarquement final, du transit par la canal vieille. L'embouteillage en eut été ingérable. De plus, rien ne justifiait la nécessité d'embarquer dans les terres, en amont du contact rapproché de la mer. Les autres lieux près de la ville d'Aigues Mortes se trouvaient certes plus proches des canaux permettant l'approvisionnement de la côte et ses abords immédiats, mais ils ne furent qu'un lieu de passage et de transit. Le port maritime d'Aigues Mortes, c'était Port Louis !

Aigues Mortes, par un méritoire effort, à travers les âges, de marketing historico-touristique a trusté le phénomène « Saint Louis », accompagnant ainsi, dans l'histoire, la volonté du souverain. Et, l'existence de Port Louis, contre vents et dénis, ne lui retire rien, puisqu'il est aujourd'hui, encore, situé sur le territoire de cette commune.

De même que l'étang qui borde Port Louis, aujourd'hui appelé « Etang du Ponant » est toujours une lagune avec accès à la mer, de bon sens, le même qu'au temps du Roi et, partie du domaine maritime et sous sa juridiction. L'étang du Ponant, d'avant 1965, les photos aériennes en attestent, avait des contours un peu similaires à celui que nous connaissons, excepté la partie vers la mer, qui était totalement atterrie. Ses bordures étaient, par contre, des marécages et sa profondeur devenue réduite. Il a été sur-creusé en 1965, par la mission Racine, pour créer le plateau, socle, de La Grande Motte et les remblais de la voie express Carnon – La Grande Motte, 6 millions de m³ en furent retirés, redessinant son contour et, retour de l'histoire, lui redonnant accès à la mer.

Sur le plan archéologique, Charles LENTHERIC y a « observé », vers 1870, la « digue » de maintien de la berge « côtière » de Port Louis : *« Immédiatement après le passage de la « Brèche » (X), nous avons retrouvé, sur les bords même de l'Etang 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 les enrochements dont on aperçoit encore quelques débris, mais qui ont presque tous disparu sous la couche de limon que le Vidourle a amené dans l'étang du Repausset... »*. Ici, LENTHERIC, qui avec ses yeux de terriens et contre toute évidence, a fait un déni total de Port Louis, dont il ne parle jamais, analyse cette structure comme étant une digue de la « Canal Vieille », ce qui n'a pas de sens puisque celui-ci se trouve sensiblement plus au nord. Il poursuit : *« ... 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... »* LENTHERIC décrit, là, le marais des tombes. Preuve supplémentaire, qu'il s'agissait bien de la digue du port !

(E) – Camp des Croisés

Le lieu dit cerné par les bassins de Port Louis est dénommé sur les cartes « Camp des croisés », on trouve également le nom de « Bouldres ». Compte tenu du nombre de croisés sur le site, l'indication de camp des croisés couvre en fait un espace plus vaste que le lieu pointé sur la carte. Et il est clair que ce camp de départ englobait complètement Port Louis.

(F) – Les Tombes

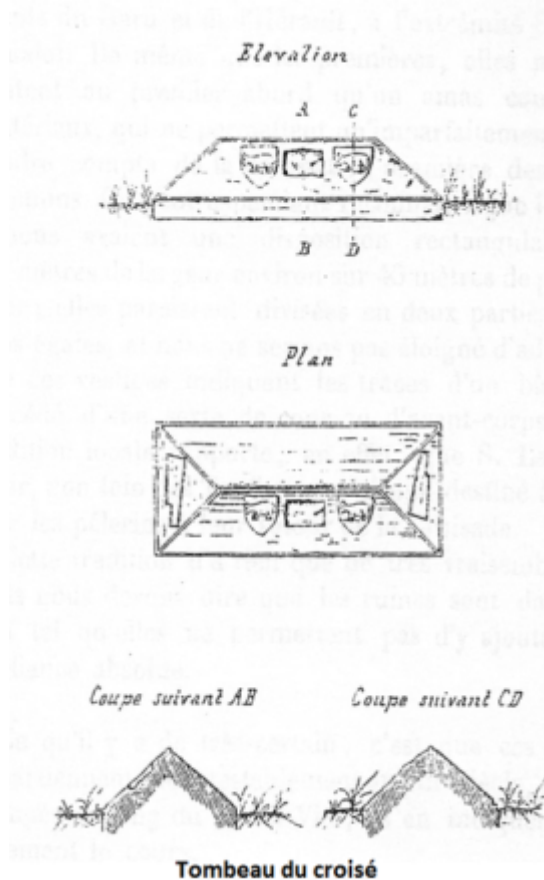
A l'extrémité Est, du lieu dit le camp des croisés, un lieu-dit, également mentionné sur les cartes, s'appel « les Tombes » ou encore « Marais des Tombes ». Ce nom provient de la mémoire ancestrale qui dédie ce lieu à une sorte de cimetière du camp des croisés recueillant les sépultures de ceux qui décédaient là, d'accident ou maladie, il y en eut forcément et de ceux qui ne réchappèrent pas à une rixe, qui eut lieu en 1270, avant l'embarquement de la deuxième croisade de Louis IX. En effet, lors de la 8^{ème} croisade, Louis IX arrive dans la région, la première semaine du mois de mai. Comme pour la croisade précédente, les vaisseaux nolisés aux Génois ne sont pas au rendez-vous. Il faut les attendre. Le Roi loge à Saint Gilles, au prieuré de l'ordre de l'Hôpital et les croisés affluent vers le

port d'embarquement et son arrière pays « *En peu de temps il se rassemble un grand nombre de personnes qu'il semblait que le pays en fut couvert* ». Les seigneurs et leurs troupes se répartissent dans les bourgs des environs, Aimargues, Sommières, parfois jusqu'à Nîmes, en attendant l'embarquement. Cette confusion de monde causa un sérieux incident qui eut lieu après la Pentecôte 1270 (la pentecôte, cette année là, a lieu le dimanche 1^{er} juin, l'incident a donc lieu début juin), en bordure de mer, dans les parages du « Camp des Croisés » et il opposa des paysans Provençaux et des Catalans à des soldats Français. Son origine fut un motif dit futile, que les rivalités entretenues par la croisade des Albigeois encore toute fraîche dans les esprits attisa sûrement. Toujours est il que la discussion dégénéra très rapidement en bagarre entre les deux factions : « *Jamais, ne se vit motif plus léger, ni emportement plus grand ; les dagues se tirèrent et grant furie ; espées, glaives, arbalestes, piques, jouèrent rudement et finalement se trouvèrent bien plus de cent hommes d'occis et d'aultres blessés. Le Français surtout se virent si maltraités et navrés, que force leur fust se gecter*

hastivement en les nées (en fait les français on du s'enfuir sur les barques ou les caboteurs et tartanes locales, car à ce moment les nefes qui sont arrivées après la mi juin, n'étaient pas encore là) *où les aultres avaient si grant faim de les occire, qui se lançaient après eulx en l'eau jusques au col !* » Le roi ce jour-là chevauchait dans la région, avec les principaux chefs de l'armée, qui s'empressèrent d'accourir avec lui à l'annonce d'une pareille collision. Une enquête eut aussitôt lieu et les fauteurs de désordre ayant été reconnus et saisis furent pendus.

De fait, des découvertes de tombes ont été faites en ce lieu, que décrit LENTHERIC : « *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* (aujourd'hui l'étang du Ponant), *une pierre tumulaire, sur laquelle sont figurés en relief deux écussons, aux armes de la famille des Porcelet...* ». Cette pierre tombale a pour dimension : 2,32 m x 1,10 m, c'était le couvercle d'une tombe, dite « du Croisé », trouvée sans ossement. Pour moi elle appartient à un membre de la famille PORCELET concerné par l'algarade, car elle porte effectivement

les armoiries des Porcelet, dont le blason était d'or au porc de sable, c'est-à-dire : un porc noir sur fond or (en héraldique la couleur noire est dite « de sable »). La « Maison de Porcelet », est une importante famille noble, considérée comme une des plus illustres maison de Provence. Cette famille dont l'épicentre était « Arles » donna à la France des croisés dont Bertrand PORCELET, dès la 1^{ère} croisade. Elle était alliée des Comtes de Toulouse et fut impliquée dans le déclenchement de la croisade des Albigeois, avec l'assassinat du légat du Pape, Pierre de CASTELNAU, faubourg de Trinquetaille à Arles. Et de ce fait, Elle subit les rétorsions qui accompagnèrent cette croisade, avant que ses descendants, comme ceux de la maison de Toulouse ne soient contraint a « normaliser » leur relation avec l'église et le Roi de France, y compris avec la participation aux croisades.



On a également trouvé aux tombes une pierre qui portait l'inscription « *le dix-sept des calendes d'octobre mourut Durant d'IZNARN, convers de St Pierre (de Psalmody)* » et non loin de là un morceau de bas relief encastré dans une maisonnette portant la mention d'un nommé MARMA, mort en 1272.

Tout ces vestiges sont aujourd'hui conservés au Musée Archéologie de Nîmes.

Par ailleurs, en 1846, deux petites ancres plates avec trou, non datées, ont également été trouvées dans ce Marais des Tombes.

(G) – Canal Vieille

La Canal Vieille ou canal viel reliait Port Louis à l'ensemble étang de la Marette / étang de la Ville, qui n'en formait qu'un au XIII^{ème} siècle et baignait Aigues Mortes, point de convergence donnant accès à la vallée du Rhône par le par le canal d'Aigues Morte au Rhône à l'Est et au Languedoc par celui de la Grande Roubine à l'Ouest.

(H) – La Marette

La Marette est la partie de l'étang bordant directement Aigues Mortes, qui constituait le point d'entrée du Canal Viel. Ce fut un point de transit de la logistique des croisades vers la mer. Après, celle-ci, il devint le port immédiat d'Aigues Mortes où accostaient les tartanes.

(I) – Le Môle

Le Môle est le nom que portait la partie de terre ferme qui séparait, vers l'Est, Port Louis et la Canal Vieille de l'étang du Repaus et de la baie. Le lieu dit porte toujours ce nom qui renforce l'indication de la vocation maritime de Port Louis.

(J) – Forêt de Coïtieux



De la zone recouvrant la commune de La Grande Motte jusqu'à l'Est de l'étang de Mauguio se trouvait, au temps de Louis IX, la forêt de Coïtieux. Cette forêt fut prise à bail par les Templiers de Saint Gilles, alors sous le commandement du Précepteur Pierre de DIEU, en 1214. L'une des raisons de prise de contrôle d'espace rural des templiers dans la région, était l'élevage de chevaux qu'ils expédiaient, dès avant les croisades de Louis IX, par bateaux, généralement des Tarides, vers la Terre Sainte, pour subvenir au besoin, que les pertes dues aux incessantes opérations militaires créaient.

(K) – Exutoire de fond d'étang

Le fond de l'étang du Repaus, aujourd'hui du Ponant, vers la forêt de Coïtieux, se terminait en une zone marécageuse, exutoire des eaux de la dite forêt. Se trouvait là un fossé dit de « Port Louis » sur certaines cartes, embouchure du Canalet, aujourd'hui Canalet Saint Louis, qui rejoint l'étang de Mauguio. Il est possible que cette dépression du terrain ait trompé Charles LENTHERIC qui l'aurait associé à la continuité du Canal Viel, imaginant un débouché maritime de Port Louis, quelques centaines de mètres plus à l'Est que la passe des abymes.

(L) – Flèche du Boucanet

Le lido du Boucanet, qui ferme, aujourd'hui, totalement l'étang du Repausset, n'existait, que partiellement, au XIII^{ème} siècle, du moins pour sa partie émergée, sous la forme d'une flèche d'Ouest en Est, que les géologues ont appelés Flèche du Boucanet. Elle fermait l'Ouest de l'étang. Il est logique de penser que le lido, alors en formation et qui se développa rapidement, se prolongeait sous l'eau, déjà, avec des fonds relativement faibles qui interdisaient le passage de bateaux un peu importants. Ceci, sûrement, d'une part, avec des hauts-fonds plus ou moins mobiles et d'autre part

accompagné de la création d'un ressac qui rendait assurément le passage mal-aisé et peu sûr. D'où la nécessité, qui se posa, d'entretenir un grau.

(M) – Grau Louis

Le « Grau Louis » était très vraisemblablement : La « Passe des Abymes » actuelle ! Les recherches et réflexions menées par les géologues, les observations coordonnées par Bernard AUBERT et l'étude exhaustive de Jean Pierre DUFOIS et sa remarquable synthèse cartographique constituent un faisceau de présomptions plus que suffisant.

(N) – Grau de la Croisette

Avec l'avancée, progressive mais continue, de la Flèche du Boucanet, Le Grau Louis s'ensabla, il fut ouvert, au XIV^{ème} siècle, un autre grau, plus à l'Est : le Grau de la Croisette.

(O) – Grau du Roi

Le phénomène d'atterrissage du lido du Boucanet se poursuivant, le grau de la Croisette s'ensabla à son tour et ce fut à nouveau, la « fuite vers l'Est » et au tour, sous Henri IV de la création du Grau du Roi, qui se réfère à ce souverain et remplaça le Grau de la Croisette.

(P) – La Peyrade

Le passage de « La Peyrade » fut créé pour permettre, de façon plus direct, la liaison Grau de la Croisette – Aigues Mortes. Il est contemporain de la création du Grau de la Croisette et de la construction des remparts de la ville, donc postérieur à l'époque de Louis IX. Il offrit une solution de continuité logistique Aigues Mortes – la mer, qui sonna le glas de celle : Grau Louis - Port Louis - Canal Viel.

(Q) – Barre Rocheuse

Une barre rocheuse, dont la crête se situe à – 8 mètres de la surface, à environ 1500 mètres du rivage, prend naissance en face de la Passe des Abymes, ex Grau Louis **(M)** et file vers l'Est-sud-est jusqu'à Canon. Cette barrière située perpendiculairement à l'axe d'entrée de la houle, venant du large dans la baie, casse celle-ci, créant un relatif calme entre elle et le rivage.

R – Zone de mouillage des nefs

Les nefs venaient mouiller face au Grau Louis dans une zone relativement protégée, des secteurs Est, Nord et Ouest par la forme de la baie et du Sud-est par la barre rocheuse de La Grande Motte. Comme le décrit précisément le rapport manuscrit d'ESPARRON, que publie Charles LENTHERIC, partie d'enquête de faisabilité d'un port : «Mémoire sur ce qui a été trouvé sur les plages d'Aigues Mortes pour y former un port de mer, dressé en l'année 1670, lorsqu'on eut fait choix du port de Cette : ... *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 800 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 doit faire état en cet endroit, plutôt qu'en tout autre, pour marquer le point d'enracinement d'où il commence sa traite et d'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 rencontre, qui ont souvent obligé et obligent encore de présent toute sortes 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 cacade en forme de nappe aux vagues rompues, qui viennent se promener 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 pour faire le rabattement 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 souille 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 leur carte maritimes ou marine, pour servir d'adresse à ceux qui avaient besoin de le venir reconnaître... » Suit une série de suggestion pour aménager ce plan d'eau en port de mer, puis



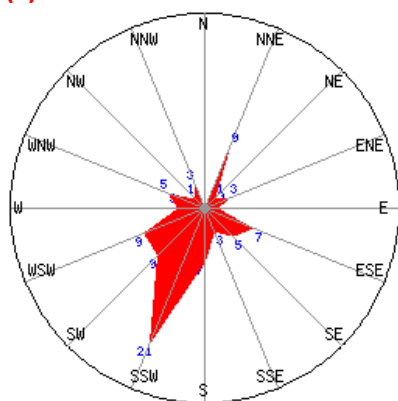
Nef au mouillage
Mission Trapani
Jean Louis PEREYRE

une description rivage : « 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 Saint... » Suit alors un plaidoyer pour la réhabilitation de la liaison Grau Louis – Aigues Mortes par la Canal Vieille et La Marette, montrant une observation des lieux conforme.

Comme l'ont indiqués les résultats de la Mission Trapani, conduite par l'archéologue Jean Louis PEREYRE, de l'Université de Lausanne et ainsi que le laisse transparaître le récit de Jean de JOINVILLE, les nefs mouillaient assez loin du rivage. Ceci est due au fait que les capitaines craignaient les talonnages, car les bateaux étaient fragiles et risquaient de s'ouvrir, ce qui se produisit à Chypres. Ils prenaient donc leur précaution en terme de hauteur d'eau libre sous la quille et une distance de la plage de 1000m est très réaliste.

Si les nefs mouillaient là, il y a, par contre peu d'espoir d'y trouver des vestiges et notamment des ancres, car d'une part, il n'y a eut ni combats ni naufrages en ce lieu et d'autre part, bien que les nefs laissaient parfois leurs ancres mouillées, avec un câblot et une boule de bois, en guise de bouée pour les retrouver, ainsi que l'on fait, aujourd'hui, des corps-morts, c'était dans des mouillages qu'elles fréquentaient de façon récurrentes, ce qui n'était pas le cas à Aigues Mortes pour les croisades qui ont été des « one shot », les nefs n'étant pas utilisées de façon usuelle pour le commerce avec Aigues Mortes.

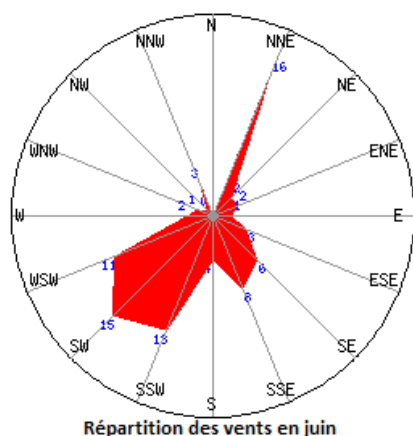
(S) – Mouvements des Nefs



Répartition des vents en août

Les nefs, venant du large se présentaient face à la baie et l'approchaient par son côté Est.

Au périodes concernées, par l'embarquement et le départ des croisades : celui la 7^{ème} eut lieu de la mi-août au 25 du même mois 1248 et celui de la 8^{ème} croisade de la mi-juin au 3 juillet 1270, donc l'été, les « coups » de Marin venant de l'Est sont rares. Les quelques jours de Mistral, ne permettaient pas au nefs d'approcher la côte car celles-ci, démunies de plan de dérive, n'étaient manœuvrantes qu'aux allures portantes. Le régime courant des vents, leur était par contre favorable. Il est bien connu des plaisanciers qui s'en vont passer d'agréables journée



devant la plage de l'Espiguette ou celle des Aresqiers, loin de la foule des bipèdes terrestres qui ne peut accéder là, qu'au prix d'un pénible trajet à travers les dunes et la sable. Ce régime est celui d'une brise thermique activée par le parcours du soleil : Calme la nuit, la brise se lève de terre, Nord-ouest, force 1 à 2, avec la montée du soleil, en fin de matinée, puis faiblit vers 13h00 et vire de 180° au Sud-est en début d'après midi, pour s'y établir force 2 à 3 jusqu'en fin de soirée où elle retombe. Les nefes faisaient donc leur approche, l'après midi au large et venaient mouiller. Pour s'en aller, elles profitaient de la brise de terre de fin de matinée et partaient toujours au large, cap Sud-sud-est pour sortir de la baie.

(T) – Mouvements des Barques de Cantier

Les barques de Cantier étaient les barges de services à rames des nefes. Elles mesuraient une douzaine de mètres de long. Les actes de nolis, conclus par les émissaires de Louis IX avec les Génois et les Marseillais, imposaient aux capitaines de chaque nef d'en avoir une en remorque. Elles effectuaient les rotations de Port Louis à la zone de mouillage des nefes par le Grau Louis, secondées par les caboteurs et les barges fluviales locales, disponibles sur place.



Barques de Cantier chargeant une nef

Les nefes arrivaient, provision d'eau faites soit à leur point de départ : Gênes ou Marseille, soit pour les Génois, en complétant leur approvisionnement en rade de Toulon, lieu où elles étaient « mises à disposition » du « bailleur ».

En baie du Repaus, s'effectuait le chargement du matériel de guerre, des denrées et biscuits, du matériel agricole, que Louis IX, a emmené en nombre (charrues et hoyaux), dans sa vision colonisatrice. Et bien sûr des croisés et des chevaux.

Il fallait une trentaine de navettes pour charger une nef, ce qui se faisait dans la semaine.

(U) – Mouvements des barges fluviales

Les Barges fluviales, pour les opérations croisades, assuraient la logistique essentiellement en provenance du Rhône, par le canal d'Aigues Mortes au Rhône que Louis IX fit aménager. Le flux transitait par la Murette vers Port-Louis.

(V) – Vestiges

Jean Pierre DUFOIX qui a enquêté sur ce sujet et a eut l'occasion d'interviewer Michel Olivier HONNILLH, un des responsables de la mission Racine, rapporte que ce dernier lui a indiqué qu'il a été trouvé, à la fin des années 1960, des fragments métalliques et des clameaux, lors du creusement d'une tranchée en bordure d'étang en amont de la passe des Abîmes. Et que des vestiges d'occupation, pièces de harnachements, fragments de cote de maille, avaient été trouvés, lors des travaux de La Grande Motte et de l'infrastructure routière qui l'accompagna, disséminés sur la zone de contiguïté des communes d'Aigues Mortes, du Grau du Roi et de La Grande Motte, qui se superpose avec le Camp des Croisés et Port Louis et constitue assurément le « triangle d'or », du « port des croisades ».

(W) – Epave enfouie

Le grand aménagement du cours du Vidourle, le détournant de l'étang de Mauguio où il se jetait pour l'envoyer déboucher dans l'étang du Repausset a été réalisé entre 1825 et 1828. Un nouveau

lit rectiligne fut alors tracé depuis la Grande Brèche de Terre de Port jusqu'à l'étang du Repausset. Il traverse le canal du Rhône à Sète et des demi-écluses ont été installées à cette occasion au croisement. Puis il coupe le Canal Viel ou des remblais, réalisés de chaque côté, ont obstrué ce dernier.

Non loin de cette intersection, le flux du Vidourle a découvert, en 1835, la pointe avant d'une embarcation, qui y est enterrée. Des observateurs locaux de cette découverte ont attribué l'épave, à une galère du XIII^{ème} siècle. Les recherches s'étant limitées à un sondage, rien n'est sûr, mais son emplacement bordant le parcours du Canal Viel, interroge.

Auguste JAL, qui est passé sur le site en 1835, rapporte son analyse : « ... on a trouvé, cachée sous un champ près d'Aigues Mortes, une longue et fine embarcation, qu'on a prise pour une galère et est plutôt un petit navire de la famille latine, barque non pontée longue d'environ 72 pieds (23m38), large à quatre pieds de sa rota (poupe), de 4 pieds 9 pouces (1m54), large à son arrière de 9 à 10 pieds (3m08), creuse de 3 pieds 3 pouces derrière et devant (1m05), jolie et solide construction, à laquelle il est difficile d'assigner une époque précise, mais qu'il est hardi de reporter au treizième siècle, comme on l'a fait. J'ai vu cette épave navale, à peine déterrée dans une longueur de huit pieds et en le mesurant, en voyant ses membres de 3 pouces 8cm sur le tour (le bord) et de 2 pouces 9 lignes (5cm) sur le droit, si rapprochés l'un de l'autre, qu'il devait y avoir soixante quatorze ou soixante quinze de ces côtes attachées à sa quille, j'ai pris une idée avantageuse de la force en même temps que de l'élégance de l'esquif qui navigua jadis sur les canaux et les étangs d'Aigues Mortes. Si ce canot remonte au temps antérieur à 1500, ce devrait être une grande barque armée de nombreux avirons ou une grande gondole de plaisance ».

Conscient de l'intérêt de cette découverte, Auguste JAL demande dans la préface de son ouvrage d'archéologie marine l'appui du Ministre de la Marine d'alors, mais il n'y aura pas de suite : *Revenu en France après cinq mois d'études dans les principales villes d'Italie, j'allais à Aigues Mortes pour voir une prétendue galère de Saint Louis, dont on venait de signaler l'avant, déterrée par les eaux rapides du Vidourle. Dans un rapport que j'eus l'honneur d'adresser à M l'amiral Jacob, j'indiquais que rien ne prouvait la supposition d'un antiquaire d'Aigues Mortes, qui attribuait au treizième siècle le petit navire découvert en partie par le Vidourle ; qu'une embarcation longue de 72 pieds, large à l'arrière de 9 pieds, et de 4 pieds 9 pouces à l'avant, enfin profonde de 3 pieds 3 pouces, n'était pas forcément une galère et que par ces proportions elle pouvait appartenir à la famille des grandes barques armées de nombreux avirons du quatorzième siècle ou à celle des brigantins du siècle suivant. Ce navire, qu'on n'a point déterrée et qui n'est encore connu que par des sondes et des mesures approximatives, paraissait être d'une construction fine et solide à la fois ; par contre ses membres qui font environ trois pouces carrés, sont espacés de neuf pouces, le sont comme CRESCIENTO nous l'apprend semblable aux madiers (côtes) et aux staménales (allonges) que l'on trouvaient dans les galères subtiles au seizième siècle. Tant que l'embarcation d'Aigues Mortes n'aura pas été déblayée, tant qu'on ne pourra voir ni l'emplacement de ses scalmes (tolets), ni l'inclinaison de ses bancs, ni les formes de sa poupe, ni ses fargues, il sera impossible de se prononcer à son sujet. L'incertitude où l'on est encore ne permet pas de lui appliquer rigoureusement les expressions de quelques textes qui paraissent cependant devoir lui convenir. Je renouvelle ici, Monsieur le Ministre, le vœu que j'exprimai en 1835, de voir la marine recueillir un débris naval qui peut être étudié avec intérêt... Le hasard nous a favorisé à Aigues Mortes, il nous a fait connaître la présence d'un navire ancien, que douze heures d'un travail aisé peuvent désensabler, comment négligerions nous l'occasion qui nous est présentée d'apprendre quelque chose de l'art du moyen âge, quand nous en avons un échantillon si facile à conquérir sur la terre qui l'a conservé ? »*

Rien ne fut entrepris et l'épave est toujours sous terre.

(X) – La Brèche

Le lieu-dit situé sur le parcours du creusement du Vidourle et de son nouveau lit, près de la zone où il croise la Canal Vieille est dénommé « La Brèche »

(Y) – Ruines de l’Hospice

Un peu à l’écart de Port Louis, des ruines en très mauvais état, furent observées par Charles LENTHERIC, qui les a attribuées de façon vraisemblable à un Hospice que Louis IX fit bâtir destiné aux croisés et pèlerins. Elles mesuraient 40 m de long sur 20m de large et paraissaient avoir les fondations d’un bâtiment précédé d’une cour ou d’un avant corps.

Z – Zone prospectée au sonar

En 2003, quelques mois après une grande crue du Vidourle, l’Association des Amis et Riverains du Ponant faisait procéder à un vol de reconnaissance sur l’étang dans le périmètre du Ponant. Des traces de formes géométriques jusqu’ici non identifiées, ont été observées sur les clichés de cette mission aérienne, devant le site de Port Louis. le 16 septembre 2009, grâce à l’intervention de Marie Claire JEZEGOU du DRASSM et d’André LORIN et son matériel de détection (sonar à balayage latéral). La zone indiquée a été quadrillée, avec le bateau de Michel HUSSON. Cette recherche s’est avérée infructueuse et l’on peut penser que les traces, situées en eau très peu profondes (moins d’un mètre) étaient dues à la chasse par la crue du Vidourle de sédiments et végétaux.

Sources :

- André LORIN, rapport de prospection de l’étang du Ponant.
- Auguste JAL, Archéologue, historiographe de la Marine,
 - Mémoire sur les vaisseaux rond de Saint Louis 1837
 - Archéologie Navale, 1840, exemplaire de la New York Public Library
 - Mémoire sur les documents génois des croisades de Saint Louis 1842.
- Charles LENTHERIC, Le littoral d’Aigues Mortes au XIII^{ème} et au XIV^{ème} siècle, 1870.
- Contractus Navium massiliae 1268 BNF / NYP
- CHAMPOLLION-FIGEAC, Documents Historiques 1841, exemplaire de la New York Public Library
- Félix MAZAURIC, Mémoires de l’Académie de Nîmes, 1910.
- Jean de JOINVILLE, Vie de Saint Louis.
- Jean Louis PEREYRE, archéologue, Université de Lausanne, Mission Trapani, rapport et illustrations.
- Jean Pierre DUFOIX, membre de l’Académie des Sciences et Lettres de Montpellier, Inspecteur Général honoraire des Monuments Historiques et ancien Architecte en Chef chargé des travaux sur les monuments d’Aigues Mortes. *Saint Louis départ d’Aigues-Mortes et itinéraire jusqu’à la mer pour la huitième croisade*. 2007.
- Marquis de VILLENEUVE-TRANS, membre de l’institut, Histoire de Saint Louis, c 1839, exemplaire de la New York Public Library.
- Podestat de gènes-Trésor Royal, Pacta Naulorum des années 1246, 1268 et 1270, BNF / NYP.
- Pierre de Condé.
- Jacques-Nicolas BELLIN (1703-1772), Carte marine des Environs d’Aigue Mortes, de Peccais et la petite Camargue. 1764.
- Carte de CASSINI.
- Carte IGN.

A Propos de Michel HUSSON

Diplômé de l'ESSEC et de l'ESAT.

Ex Directeur Général de Bull Consulting

Passionné d'histoire (Historien du Yacht Club de l'Île de France) et de Yachting.

Chef de projet, sous l'égide du Ministère de la Culture de la restauration du voilier Porc Epic (1909)

classé à l'inventaire des Monuments Historiques.

Ouvrages : Histoire du Yacht Club de l'Île de France – 2009.

Port Flotte et Périple Maritime de Saint Louis – en cours.

Conférences : Port Flotte et Périple Maritime de Saint Louis – Association d'histoire de La Grande Motte

Saint Louis, Flotte et Débarquement de 1249 – Rotary

