

Le Port

La topographie du port de Marseille de la fondation de la cité à la fin du Moyen Âge

Coordination : Antoinette HESNARD

Introduction et Antiquité : Antoinette HESNARD

Moyen Âge : Philippe BERNARDI, Christian MAUREL

Le port est implanté dans un contexte topographique quasi idéal pour l'Antiquité, ce qui explique la permanence de ses principales caractéristiques. Sur le plan défensif, par exemple, le contrôle de la passe fut de tout temps prépondérant. En revanche, les fonctions attribuées aux différents espaces de la rive – chantiers navals, port de guerre, port de commerce, port de pêche, salines – changèrent plusieurs fois d'emplacement. Enfin, outre les contingences militaires ou économiques propres aux différentes périodes, les occupants eurent également à composer avec l'envasement inéluctable du port qui les a contraints à d'incessants travaux de curage et de stabilisation de ses rives.

The port is set in a topographical context which is almost ideal for the period of antiquity, and this explains the continuity of its principal characteristics. For example in matters of defence, the controlling of passage was of supreme importance from the beginning of time unlike the functions – shipyards, naval base, commercial port, fishing port, salt marshes – attributed to the different sea-board areas which changed location many times. In conclusion, besides military or economic contingencies relative to different periods, the occupants also had to come to terms with the ineluctable silting up of the port which necessitates never ending cleaning operations and the stabilization of sea-edge walls.

Les ports doivent adapter leurs structures à deux milieux naturels, terrestre et maritime, dont ils constituent la frontière, ainsi qu'aux types de navire qu'ils reçoivent et aux fonctions urbaines que l'on en attend à un moment donné de la vie de la cité. S'il se produit des modifications de l'environnement dans le temps, et il s'en produit obligatoirement en raison de l'impact de l'activité humaine sur le cadre naturel, la topographie du port est remodelée pour s'adapter à l'espace nouveau. L'importance relative des activités humaines les unes par rapport aux autres (commerce, construction navale, pêche...) détermine le développement ou le rétrécissement des zones qui leur sont dévolues, ainsi que leur emplacement sur la côte. La technologie des navires a elle aussi une grande importance : pour ne prendre qu'un exemple, la profondeur nécessaire du bassin en général et de certaines zones particulières est imposée par le tirant d'eau des navires qui y circulent. Les facteurs qui influent sur la topographie d'un port à travers les siècles de son existence sont les reflets des modifications du cadre environnemental et de l'histoire de la cité.

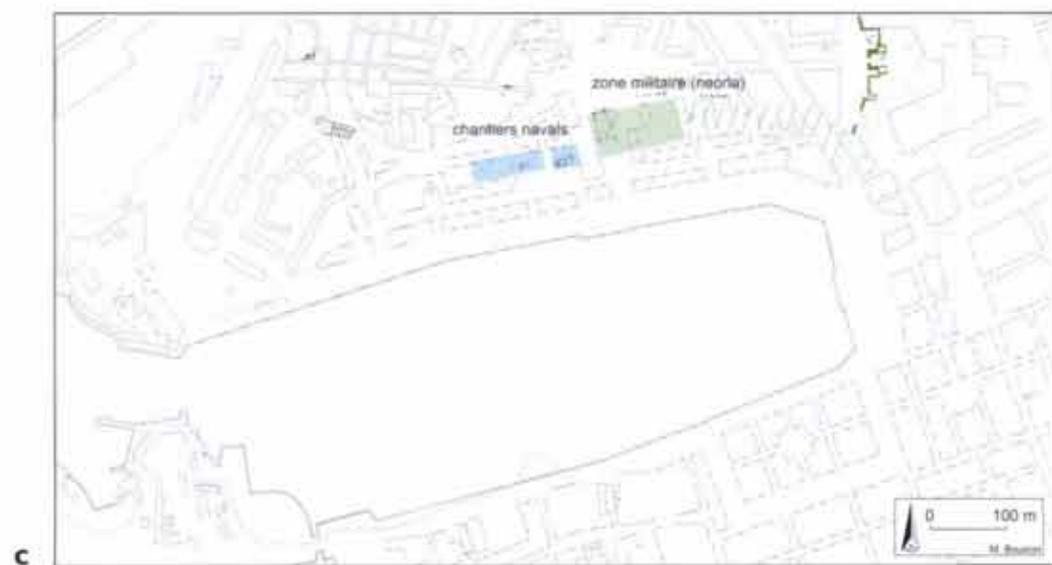
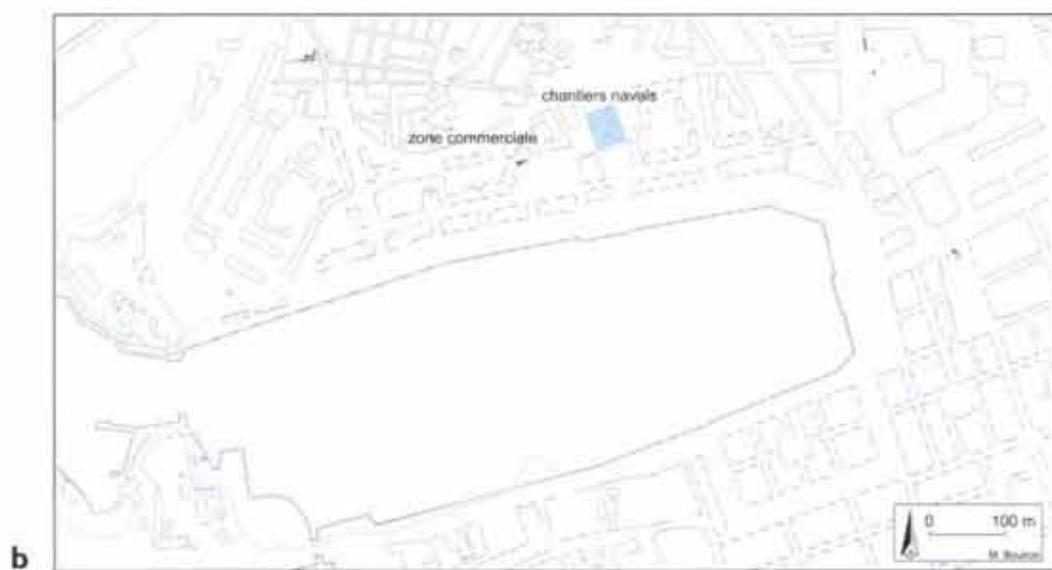
Parler de la topographie de son port est pour beaucoup parler de l'histoire de Marseille (fig. 1¹).

On peut envisager plusieurs façons pour présenter la topographie du port, de son premier aménagement au moment de la fondation de la cité, au début du VI^e s. av. J.-C., à la fin du Moyen Âge. La plus classique, celle qui vient à l'esprit en premier lieu, consiste à établir l'état des connaissances par période chronologique : le port archaïque, le port classique, hellénistique... Nous ne l'avons pas retenue, parce qu'elle aurait été très répétitive pour l'Antiquité où elle aurait fait double emploi avec d'autres publications récentes², et n'aurait pas répondu, nous semble-t-il, au thème de ce colloque qui appelle à insister sur la dynamique de la topographie urbaine dans le temps. Les structures portuaires doivent répondre à des activités urbaines précises : elles sont essentiellement utilitaires. C'est pourquoi nous avons opté pour un mode de présentation qui suit les fonctions portuaires, en recherchant comment le site a été aménagé et entretenu à chaque période pour s'adapter à ces usages³.

1 Le mode de présentation adopté rendrait fastidieux un renvoi systématique à cette figure. Les intertitres permettront au lecteur de se reporter à chaque fois au plan de la période traitée.

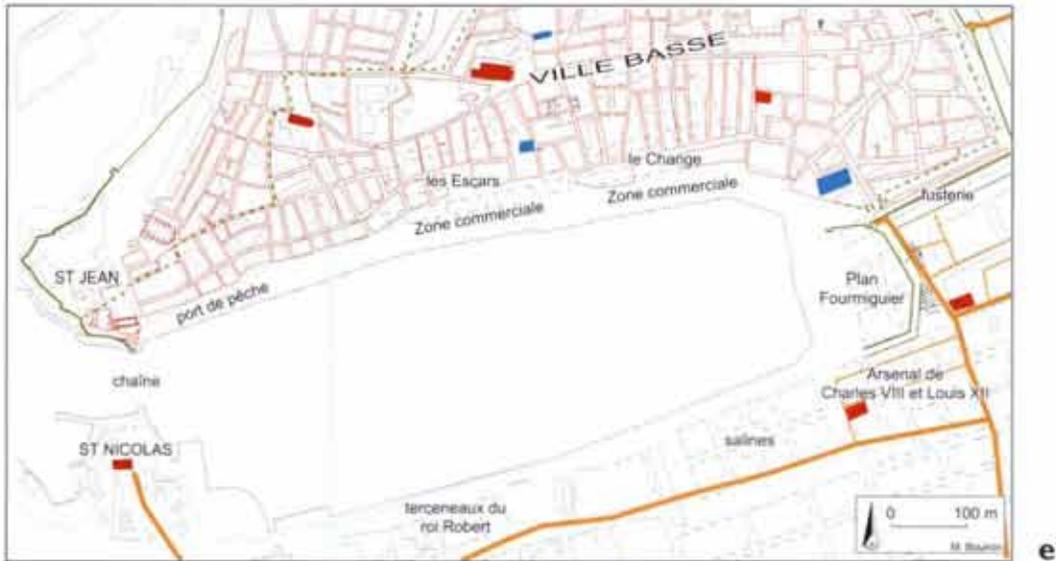
2 On trouvera des exposés dans cet ordre pour l'Antiquité, avec une illustration abondante, dans Hermary, Hesnard, Tréziny 1999 pour le port grec, et Hesnard 1999 pour les ports grec et romain, ainsi que dans la bibliographie antérieure réunie dans ces deux ouvrages. Nous traiterons ici de la topographie et non des techniques architecturales qui seront étudiées en détail dans la publication définitive de ces deux sites.

3 Solution qui n'est ni neuve ni originale, puisque Vitruve l'avait déjà adoptée pour introduire les techniques architecturales utilisées dans la construction d'éléments portuaires (Vitruve, *De architectura*, V, 12).





d



e

Fig. 1. Plans de la zone portuaire

- a. période grecque archaïque
- b. période grecque classique
- c. période grecque hellénistique
- d. période romaine, Haut-Empire
- e. Moyen Âge (1250-1360)

C'est la fonction qui induit la structure portuaire : un chantier naval nécessite des plages, des cales en pente douce, alors qu'une zone pour charger et décharger des navires de commerce demande des quais avec une profondeur d'eau suffisante pour en approcher des navires dont le tirant d'eau est important⁴ et les y accoster. L'emplacement sur le rivage des différentes zones est aussi déterminé par rapport à la cité ; les quais de commerce doivent être placés près des entrepôts, le port de guerre doit être à l'intérieur des murailles⁵...

Nous avons tenté de traiter la topographie du port selon cet ordre, en mettant en lumière les continuités et les ruptures dans l'utilisation de l'espace disponible de sa fondation à la fin du Moyen Âge. Ce port s'y prête d'autant mieux que sa configuration physique est restée pratiquement la même jusqu'à l'époque contemporaine où l'essentiel des activités portuaires a été transféré dans les nouveaux bassins de la Joliette.

Les sources utilisables diffèrent beaucoup selon les périodes. Pour l'Antiquité on ne dispose que de peu de textes⁶, d'aucune iconographie ; en revanche l'archéologie portuaire est prépondérante. À l'inverse, pour les périodes ultérieures, les historiens disposent de documents d'archives, de textes divers, de documents iconographiques, mais de très peu de sources archéologiques.

L'état actuel des connaissances est, en conséquence, inégal selon les périodes chronologiques. Un hiatus important sépare, ainsi, la fin de l'Antiquité de la séquence du Moyen Âge considérée (les XIII^e-XVI^e s.) et interdit tout discours linéaire, diachronique ; souhaitons que l'archéologie puisse, dans les années qui viennent, combler en partie cette lacune.

Notre propos n'a pas été, en outre, de rendre par le détail les multiples facettes d'une activité portuaire qui, de tous temps, s'est confondue avec la vie même de la cité. Nous avons voulu dresser, dans les quelques pages qui suivent, un portrait du port de Marseille dans l'Antiquité et à la fin du Moyen Âge en rassemblant et synthétisant une documentation abondante et dispersée,



Fig. 2. Places Jules-Verne et Villeneuve-Bargemon, vue aérienne, 1993. (P. Foliot, CNRS-CC), pilote M. Heller, DRAC-SRI, Aix-en-Provence).

pour partie issue des multiples et importants travaux consacrés à cet aspect de la ville, et, pour partie, inédite.

1. L'emplacement d'origine du port, la détermination des lignes de rivage successives

Dès la naissance de la cité, il ne fait aucun doute que le port se situe à l'intérieur de l'étroite passe qui enferme un très grand plan d'eau, port naturel de grande qualité (cf. annexe 1). L'étroitesse de la passe empêche que la houle du large ne rentre par aucun vent dominant. Le mistral, vent de nord⁷, et les vents de secteur sud-est soufflent tous « de terre » sur le plan d'eau et n'y lèvent que peu de ressac.

Les descriptions antiques qui nous sont parvenues, et qui désignent explicitement le port de Marseille, sont concordantes sur son emplacement⁸ : il s'agit du plan d'eau fermé par la passe naturelle, les structures portuaires étant installées le long de la rive nord, au pied de la ville. On ne reviendra pas ici sur l'appellation du port, qui ne constitue pas le sujet de cet exposé. Rappelons que deux textes anciens le nomment Lacydon⁹, alors que des

4 Ce tirant d'eau varie selon les époques, en fonction de l'évolution de l'architecture des navires.

5 On verra plus loin ces rapports ville/port détaillés par fonction et période.

6 Encore qu'il faille relativiser cette remarque : ce « peu de textes » doit se comprendre par rapport aux périodes ultérieures, et à quelques grands ports antiques comme Alexandrie ou Ostie. On verra qu'il existe malgré tout quelques textes réunis dans l'annexe 1, p. 195-199.

7 Le mélaborée de Strabon, qui en décrit la violence sur la plaine de Crau (Strabon, IV, 1, 7). On rappellera aussi la façon dont les Marseillais l'ont utilisé pour incendier le camp romain lors du siège de la cité en 49 (César, B.C., II, 14 ; Lucain, B.C., III, 498-509).

8 Cf. les textes cités en annexe où ceux qui ont donné lieu à des interprétations divergentes sont commentés. Pour une liste des principaux textes concernant Marseille, cf. Clerc 1927-1929 où ils sont cités en notes tout le long des deux volumes, mais l'ouvrage ne comprend malheureusement pas d'index, et dernièrement Hermery, Hesnard, Tréziny 1999 où sont réunies les traductions des textes principaux pour la période grecque.

9 Pomponius Mela, *Chorographie* II, 5, 77 et Eusthate, *Ad Dionys. Perieg.* 75 (in Müller, GGM). Cf. annexe 1 p. 198 pour ces textes, et où le fait de considérer Eusthate comme un auteur ancien est justifié.

numismates ont proposé que le nom Lacydon désigne plutôt un cours d'eau, en rapprochant l'iconographie des monnaies portant ce nom au droit et l'ethnique de Marseille au revers de celle de plusieurs cités de Sicile ¹⁰. La question de l'existence d'un culte d'une divinité des eaux à *Massalia* a été reposée récemment par les découvertes céramiques ; je laisserai ce débat à d'autres beaucoup plus compétents dans ce domaine ¹¹. L'usage a consacré ce nom pour désigner le plan d'eau, comme dans les sources textuelles, et c'est ainsi que je l'utiliserai.

Jusqu'à l'apparition du premier plan du port ¹², la détermination précise du trait de côte n'est basée que sur les rares données archéologiques disponibles : fouille des rivages et interprétation des carottages géologiques. C. Morhange a exposé les modifications du rivage que nous avons constatées à travers les récentes fouilles ¹³, il n'est pas besoin d'y revenir. En revanche, l'utilisation des carottages, réalisés à des fins autres que l'archéologie, nécessite un commentaire et un appel à la prudence. Les restitutions proposées « du trait de côte antique » du rivage nord du Lacydon sont basées, à défaut de connaissance directe, sur l'interprétation de carottages anciens ¹⁴. Les fouilles des places Jules-Verne et Villeneuve-Bargemon ont mis en évidence un certain nombre de difficultés, en permettant de comparer, pour la première fois, les données fournies par les carottages effectués et interprétés avant les fouilles, et la réalité du terrain ¹⁵ (fig. 2).

D'une part, on ne peut pas parler d'un trait de côte unique pour toute l'Antiquité, puisque le niveau de la mer a changé et que le rivage s'est déplacé dans le temps. L'interprétation des sédiments dans les carottes – marines ou terrestres, et de quelle époque ? – est difficile puisqu'ils sont séparés de tous les indicateurs (biologiques, archéologiques) utilisés pendant les fouilles pour déterminer la nature et la date des sédiments. D'autre part la nature du terrain rencontré et les méthodes de carottage et d'interprétation influent sur les résultats obtenus. Pour ne donner qu'un exemple, un des problèmes fréquents est le passage du carottier dans des zones de vide (puits, caves) qui risque de fausser

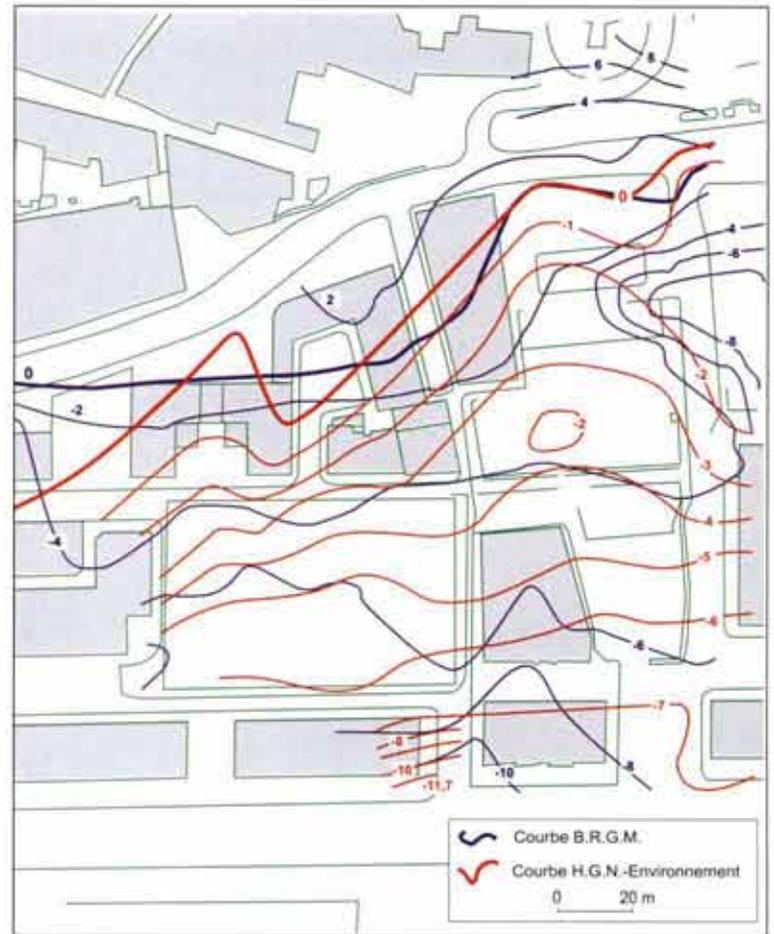


Fig. 3. Restitutions comparées du toit du stampien dans la zone des places Jules-Verne et Villeneuve-Bargemon ; documents BRGM et HGN-Environnement.

l'interprétation de l'altitude des couches. Par prudence, il semble que la seule donnée utilisable est l'altitude du plafond du substrat géologique. Dans ce cas, les seuls traits de côte restituables sont ceux datant de l'arrivée de la mer au Néolithique jusqu'à celui des premières années après l'arrivée des Phocéens, avant que la présence de la ville ne modifie artificiellement le rivage : le trait de côte

10 Cf. Brenot 1992, 250-251, où ces monnaies portant au droit une tête cornue et l'inscription ΛΑΚΥΔΩΝ sont rapprochées de monnaies de Gela et surtout de Catane.

11 Ce sujet a été abordé au cours de la table-ronde sur les cultes phocéens, cf. Collin-Bouffier 2000.

12 Probablement le plan des sondes du 15 juillet 1717 (Archives nationales, G 212, p. 2 reproduit dans *Sur l'eau, Sous l'eau*, 19). Les documents iconographiques antérieurs donnent des vues générales mais sans planimétrie précise.

13 Morhange 1994, Morhange 1995 et cf. *supra*, p. 35-42.

14 Cf. par exemple Gantès 1992, fond de plan des fig. 2 p. 73, 6 p. 78, et 10 p. 84. Le tracé du rivage nord du Lacydon serait basé sur des carottages. Nous n'avons (C. Morhange et moi-même) pas retrouvé ces carottes ; nous n'en avons vu aucune provenant de la zone proche du fort Saint-Jean, au pied de la butte Saint-Laurent. Pour une discussion du trait de côte au pied de la butte Saint-Laurent, cf. *infra* p. 181-183.

15 Les carottes en tubes étant bien localisées, nous avons retrouvé leurs traces sur le terrain et ainsi pu comparer les données de fouille avec celles des interprétations des carottes.

suivrait la courbe du toit du stampien correspondant à l'altitude connue de la mer à chaque période ¹⁶.

Encore faut-il que cette carte du toit du stampien soit fiable ; la comparaison des deux cartes disponibles ¹⁷ pour les zones fouillées est parlante : il n'y a pas concordance entre elles, ni de correspondance exacte entre aucune des deux et le toit du stampien rencontré par la fouille (fig. 3). On considérera donc avec beaucoup de prudence toutes les propositions faites sur ces bases ¹⁸.

2. La passe et le système de défense du port

2.1. Époque antique

Si l'on s'en tient aux textes décrivant explicitement le port de Marseille et aux données archéologiques, il faut constater notre ignorance complète du système de défense du port. On connaît la muraille qui barre l'isthme côté terrestre ¹⁹ ; en revanche aucune trace de muraille n'a été retrouvée le long de la mer, ni sur la côte nord, ni le long du bassin portuaire, mais ces côtes ont été très peu explorées. Les partisans d'une muraille entourant complètement la ville ont interprété le texte de Strabon dans ce sens, mais les remarques de bon sens de M. Clerc me paraissent toujours d'actualité ²⁰ : il paraît peu probable que le rivage du Lacydon qui longe la ville en ait été séparé par une muraille. La description d'Aviénus, si l'on accepte qu'il s'agisse du port de Marseille va dans ce sens puisqu'il dit : *unda lambit oppidum / Laremque fusa* ²¹. Le cas du port de Thasos, où le port de guerre est inclus dans la muraille, mais pas le port de commerce (Simossi 1994, fig. 1, 2 et 6), exemple souvent avancé

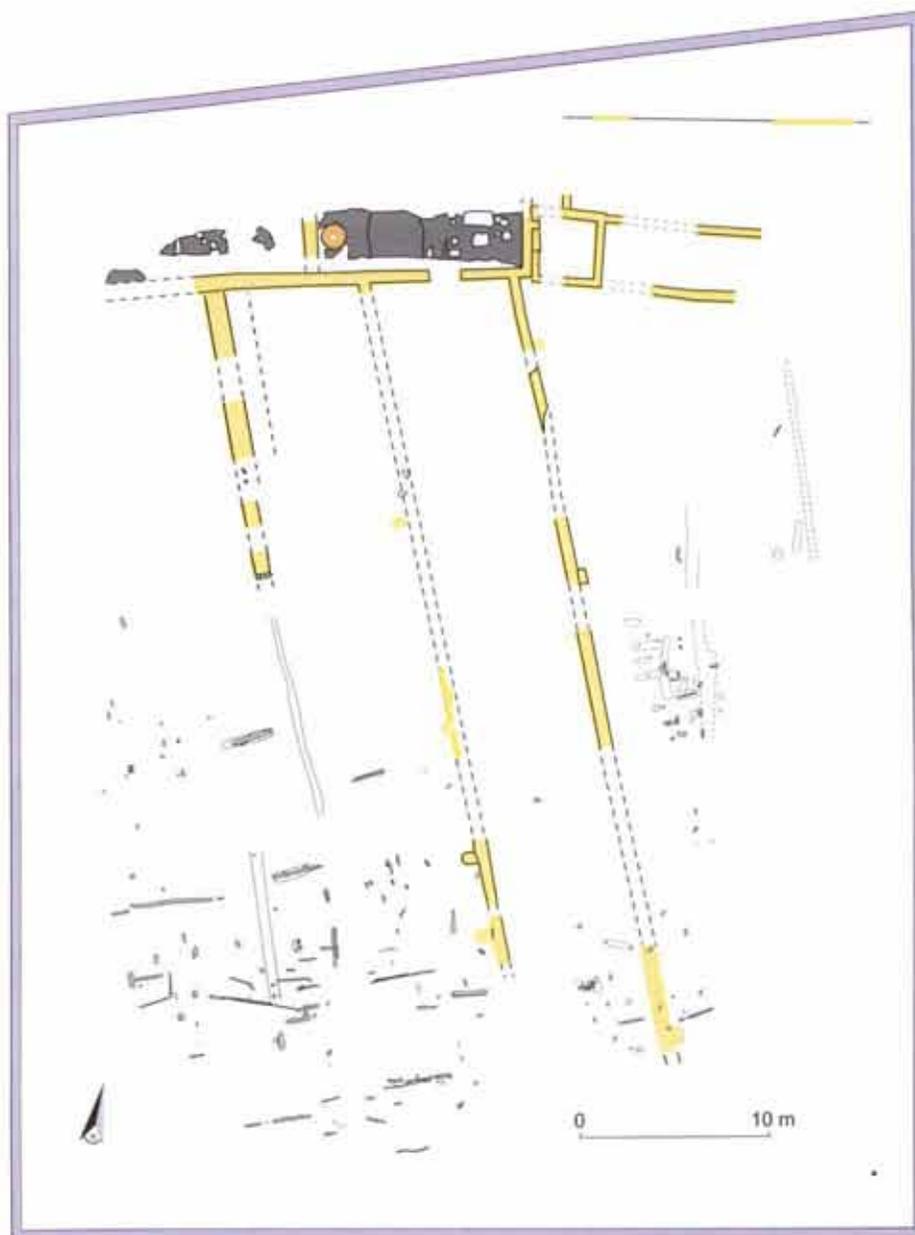


Fig. 4. Place Villeneuve-Bargemon, plan des *neoria*, III^e-II^e s. av. n. è. Au nord-est, tronçon d'une voie (DAO N. Bourgarel, AFAN).

16 L'utilisation de la courbe du 0 NGF n'est pas valable, puisqu'on sait maintenant que la mer a toujours été plus basse. Cf. *infra* p. 181-183 pour la zone de rivage au pied de la butte Saint-Laurent.

17 Cartes du BRGM et de HGM Environnement.

18 Pour constituer une hypothèse de travail recevable, il faudrait aussi que les carottes soient positionnées précisément sur le plan actuel de la ville, que l'interprétation, ainsi que le nom de la société de carottage et la date à laquelle elle a été réalisée, soient publiés, ce qui n'est pas souvent le cas.

19 Cf. dans ce même volume p. 45-57 et la bibliographie citée.

20 Strabon IV, 1, 4 ; cf. annexe 1, p. 198-199. On se reportera à la longue discussion de cet hypothétique rempart dans Clerc 1929, 180-183.

21 Aviénus, *Ora maritima*, 704-705. Le passage complet de ce texte difficile est cité, traduit et commenté *infra* p. 196-197.

en faveur d'une muraille, n'est pas comparable. Comme on l'a remarqué en préambule, un port est toujours une adaptation à des contextes géographiques qui diffèrent d'un lieu à un autre ; la cité de Thasos est installée le long d'un rivage rectiligne, ouvert sur la haute mer. Il n'est pas possible d'empêcher une attaque par la mer autrement qu'en enfermant complètement la ville dans un rempart continu. La configuration du site de Marseille est très différente, puisque son port est un bassin naturellement fermé et la défense de la ville de ce côté y a été adaptée.

2.1.1. L'état des connaissances archéologiques

On commencera par récapituler les données archéologiques, avant de les comparer aux autres arguments que l'on peut avancer pour proposer une hypothèse concernant la défense du port dans l'Antiquité. On distinguera la période indépendante grecque de l'époque romaine, en raison des profondes modifications subies par la cité après sa soumission à Rome et son entrée dans la *pax romana* avec les conséquences que ces événements politiques ont eues sur la défense de la cité.

DE LA FONDATION AU SIÈGE DE 49 AVANT NOTRE ÈRE

Les données archéologiques pour l'époque grecque sont minces. La fouille de la place Villeneuve-Bargemon montre, à l'époque hellénistique, dans l'angle nord-est du chantier un très petit tronçon d'une rue située directement derrière les *neoria* (cf. *infra*, § 3) et les ateliers monétaires, sans trace d'une muraille entre les loges à navires de guerre et cette voie de circulation urbaine (fig. 4). Il serait d'ailleurs très difficile d'imaginer que le port de guerre soit situé à l'extérieur de la muraille défendant la cité, ce qui serait le cas si on admet l'existence d'un rempart séparant le rivage de la ville. Tous les exemples connus de ports de guerre antiques montrent que ceux-ci sont au contraire soigneusement enserrés dans la muraille²². Tout ceci va dans le sens de l'absence d'un rempart le long de cette rive : la défense du port est probablement incluse dans celle de la ville et elle est à rechercher ailleurs.

Le rempart quienserme la ville à l'est, côté terrestre, est souvent représenté avec une extension importante avançant dans l'eau du bassin²³. Cette représentation est en fait une copie du plan de M. Clerc (1927-1929). En réalité

l'existence de la muraille au sud de la partie fouillée à la Bourse est très mal renseignée²⁴ et cette avancée dans le bassin n'est justifiée par aucun indice. Le tracé de la muraille sur le plan de M. Clerc ne distingue pas ce qui a été réellement trouvé de ce qui est hypothétique. La partie « maritime » de ce tracé est particulièrement sujette à caution. D'une part, lors du percement de la rue de la République, des épaves et un tronçon de quai romain ont été découverts, mais aucune trace de cette muraille – qui, si elle avait suivi ce tracé, aurait dû être coupée par les travaux – n'a été signalée ; d'autre part, le texte de M. Clerc (1929, 285) est contradictoire avec le plan, puisqu'il y penche pour une inflexion de la muraille vers l'ouest, le long de la rue Coutellerie, autrement dit parallèlement au quai découvert. Mais le texte est confus : n'ayant aucun indice, il ne sait quelle hypothèse privilégier, d'où la contradiction entre le plan et le texte. En somme, actuellement nous ne disposons d'aucun élément pour savoir comment ce rempart se terminait du côté du bassin portuaire et le tracé figuré sur les plans est purement hypothétique.

L'ÉPOQUE ROMAINE

Le remaniement du port au I^{er} s. de notre ère est mieux connu : la fouille du bassin du site de la Bourse montre que les quais construits à l'époque flavienne sont situés au fond du plan d'eau, à l'extérieur de la muraille hellénistique, qui n'est plus fonctionnelle à cette époque (Guéry 1992, 113-119 et fig. 3 ; Tréziny 1996).

Le long de la rive nord, les entrepôts commerciaux sont au contact même des quais et des plages. On pourrait supposer que, si la zone commerciale du port n'était pas défendue, les entrepôts pouvaient se situer à l'extérieur de la muraille. Malencontreusement, la relation entre la trame urbaine et ces entrepôts n'est pas connue, la fouille n'ayant pas atteint au nord la première rue, ou le rempart séparant le port de commerce et ses entrepôts de la ville, s'il y en avait un. À la Bourse, un entrepôt identique à ceux de la rive nord se situe, comme le bassin portuaire, extra-muros (Guéry 1992, 113, fig. 3, n° 9). La fouille de la place Villeneuve-Bargemon apporte une donnée qui semble peu contestable : les thermes publics qui y ont été découverts sont situés au sud en bordure du port et s'ouvrent au nord sur une rue, habituellement identifiée comme le *decumanus*. Il est difficile de placer un rempart à cet endroit.

22 Par exemple à Thasos, port de guerre grec du V^e s. avant notre ère, le plus ancien fouillé (Simossi 1994), Rhodes (Blackman, Knoblauch, Yiannikouri 1996), Carthage... On se reportera à l'étude et la bibliographie de D. Blackman (Blackman 1982a, 1982b, 1993 et 1998).

23 Voir par exemple tous les fonds de plans de Marseille antique utilisés dans *Marseille grecque et la Gaule* et en particulier p. 63.

24 Cf. Varoqueaux 1968-1970, 49-50. Ces découvertes anciennes sont sujettes à caution, quelle que soit la rigueur de leurs auteurs (ici, il s'agit de G. Vasseur, ancêtre méconnu de la stratigraphie), parce qu'elles se situent toutes au-dessus, ou, au mieux, au niveau de la nappe phréatique, donc, dans les zones basses comme celle-ci, au-dessus des niveaux grecs. Par ailleurs, les fouilles récentes de la place Villeneuve-Bargemon ont montré des réemplois romains de blocs de grand appareil que nous aurions pu prendre pour des murs ou murailles grecques, si nous n'avions pas fouillé sous le niveau de la nappe, au sec, les fondations sous-jacentes en béton de pouzzolane (cf. Hesnard 1999, 72-73 et photo 72, mur au premier plan en grand appareil à joints vifs constitué de blocs identiques à ceux du rempart hellénistique de la Bourse, comportant les mêmes marques de carriers).

2.1.2. Les sources textuelles et la comparaison avec les époques ultérieures

On le sait, la ville et son port sont restés sur le même emplacement de sa fondation jusqu'au Moyen Âge, avec des modifications mineures. On peut donc regarder comment le port était défendu à l'époque médiévale. Nos connaissances sont beaucoup plus importantes pour cette période, comme on le verra ci-dessous. La défense s'effectuait au niveau de la passe barrée par une chaîne, tendue entre des bastions et tours installés de chaque côté.

Ce dispositif était probablement celui utilisé depuis l'origine de la cité grecque. Le Lacydon était suffisamment large pour empêcher toute attaque depuis la rive sud du bassin ; la rive orientale était défendue côté terre non seulement par la muraille terrestre de la cité, mais aussi par le marécage confirmé par les fouilles de la place Général-de-Gaulle²⁵. Une caractéristique du port de Marseille sur laquelle insistent les divers textes anciens est justement l'étroitesse de cette passe. La description d'Eumène est particulièrement explicite :

« Massilia [...] est pourvue d'un port très fortifié où, par un étroit passage, pénètre la mer méridionale »²⁶.

Il est un texte qui n'est pas habituellement cité à propos de Marseille, mais qui décrit probablement son port et sa défense. Il s'agit de la description du port idéal par laquelle Vitruve introduit son chapitre sur les structures portuaires²⁷ :

« La commodité des ports est une chose assez importante pour nous obliger à expliquer ici par quel art on peut les rendre capables de mettre les navires à l'abri des tempêtes. Il n'y a rien de si aisé quand la disposition des lieux s'y rencontre favorable, et qu'il se trouve des hauteurs et des promontoires qui s'avancent et entourent en leur milieu une anse naturelle arrondie et fermée ; car il n'y a plus alors qu'à construire tout autour des portiques, des arsenaux et des passages pour aller du port dans les marchés, et à élever des tours aux deux extrémités, d'où l'on puisse tendre les chaînes au moyen de machines. »

Vitruve ne cite pas le nom du port, puisqu'il décrit un « port idéal », que les commentateurs ont essayé d'identifier. Les traducteurs et commentateurs des éditions anglaise et italienne de Vitruve ont proposé de voir l'origine de ce paragraphe dans des ouvrages plus anciens²⁸ et la description s'appliquerait à un port grec de la fin du IV^e ou de la fin du III^e s. avant notre ère. J. Oleson, sans proposer d'identification du port, en doute et fait remarquer à juste titre que seul ce premier paragraphe, avec éventuellement la dernière phrase du chapitre concernant les chaînes, ne serait pas une description d'éléments contemporains de l'auteur : les techniques pour la fabrication des môles décrites dans les autres paragraphes sont inconnues à ces périodes²⁹.

On remarquera plusieurs points en faveur d'une description qui pourrait s'appliquer au port de Marseille. Vitruve connaissait bien cette cité puisqu'il y a assisté à un siège, qui ne peut être que celui de 49 avant notre ère³⁰, et on relèvera dans son ouvrage plusieurs remarques concernant les techniques architecturales à Marseille³¹ ou la description de techniques qui y sont archéologiquement attestées³². Il est donc certain qu'il avait vu le port. Sa description du site de port idéal est précise, elle s'applique exactement à Marseille et ressemble beaucoup aux autres descriptions antiques de la ville qui nous sont parvenues : la cité sur des hauteurs, un promontoire, la passe étroite de l'entrée, le port au pied de la cité « recourbée », « en forme de théâtre »³³. On remarquera la similitude de cette description avec celles d'Eumène et d'Aviénus, dont je reste persuadée, suivant en cela M. Clerc (Clerc 1929, 180-181), que cette dernière est celle de Marseille³⁴.

Dans cette hypothèse, nous avons là une description précise de la défense du port : il n'y a pas de rempart le long du port, on construit une tour de chaque côté de la passe, que l'on ferme par des chaînes. Le système de fermeture des ports par une chaîne était bien connu dès la plus haute époque et restera en usage pendant toute l'Antiquité³⁵.

25 Cf. Bouiron 1999 et le commentaire de la description d'Aviénus, *Ora maritima*, 704-713, dans l'annexe 1.

26 Eumène, *Panegyrique de Constantin*, 19 (traduction de E. Galletier, CUF). Cf. annexe 1.

27 Vitruve, *De Architectura* V, 12, 1. Cf. annexe 1.

28 Cf. annexe 1 pour les références des éditions citées ; F. Granger, 311, note 2, propose une œuvre perdue de Timoxène, *Peri limènon*, et A. Corso et E. Romano, note 404, le livre III, *Limenopoiikà*, du traité de Philon de Byzance, *Mekanikè syntaxis* sur les ports du Pirée, ou le traité de Timoxène cité par F. Granger.

29 Oleson 1985, 170 « 5.12.2-6 describe typically Roman procedures of construction with concrete. »

30 Vitruve, *De Architectura* X, 11-12.

31 Les toits de Marseille : Vitruve II, 1.

32 Vitruve VII, 4, 4-5, traduit et illustré dans Hesnard 1999, 40-41.

33 Cf. *supra*, p. 162 et annexe 1, texte et commentaire de ces termes dans Vitruve, ainsi que Strabon, *Géographie* IV, 1, 4 ; Eumène, *Panegyrique de Constantin*, 19 ; Denys le Périégète 75 ; Aviénus, *Ora maritima*, 704-713.

34 Cf. Annexe 1 pour un commentaire de ce texte difficile mais important pour le port, sa passe et sa défense.

35 Par exemple, le port punique de Carthage, décrit par Appien, *Lybica*, VIII, 96, dans son état au II^e s. avant notre ère ; pour le Bas-Empire, on cite traditionnellement la description par Ammien Marcellin, 26, 8, 8, du siège de Cyzique en 365.

Les commentateurs de l'édition italienne de Vitruve ont mis en doute qu'il s'agisse de véritables chaînes, préférant y voir un système complexe de barres (« travi ») métalliques rigides, suivant en cela, disent-ils, les hypothèses de J. Oleson et H. Schläger³⁶. En réalité ces deux derniers auteurs ne traitent pas des *catenae* de fermeture des ports, mais des techniques de fabrication et d'accrochage entre elles des *pilae* en *opus caementitium* décrites dans les autres paragraphes du livre V, 12 de Vitruve³⁷. L'interprétation de ce passage technique est délicate et il ne peut se comprendre qu'en le confrontant aux traces archéologiques de ces caissons de béton. Le terme *catenae* désignerait, dans ce cas précis de caissons en bois que l'on remplit d'une lourde charge de pierraille et liant hydraulique, des traverses reliant un côté du caisson à son opposé pour l'empêcher de s'ouvrir vers l'extérieur sous la pression interne de la charge à laquelle il devra résister jusqu'à la prise du béton. La nature de ces traverses n'est pas spécifiée : il peut aussi bien s'agir de chaînes métalliques tendues entre les parois pour les rendre solidaires que de poutres en bois. Les observations les plus précises montrent les traces de leur existence sur les blocs de béton des ports romains de Césarée, d'Anzio, d'Ostie³⁸ et aussi de Marseille même³⁹, sous forme de traverses en bois dont on a trouvé les négatifs dans le béton. Ce n'est pas ici le lieu de discuter de ces techniques de construction des structures portuaires immergées, mais nous serions en présence dès cette époque du double sens technique du terme *catena* qu'a conservé le mot chaîne⁴⁰. L'examen de l'emploi du terme *catena* chez différents auteurs et plus particulièrement chez Vitruve ne semble pas attester le sens de poutre ou barre rigide dans d'autres cas que celui, très spécifique qui vient d'être évoqué, mais bien celui de chaîne⁴¹, et c'est celui que je proposerai de retenir pour les chaînes de fermeture des ports. D'autant que, à Marseille, comme on va le voir, à l'époque médiévale, cette entrée est barrée, sans qu'il puisse y avoir aucun doute, par des chaînes, dont celles emmenées en



Fig. 5. Atlas Piri re'is Kitabi Bahrye.

trophée par les Aragonais sont toujours visibles à Valence (Espagne)⁴².

2.2. Époque médiévale (fig. 5)

Alors que le tracé des remparts qui ceignaient la Marseille médiévale à l'est, au nord et à l'ouest peut être assez précisément restitué grâce à l'apport conjoint des textes et des fouilles archéologiques, ces dernières n'ont révélé jusqu'à présent les vestiges d'aucune muraille le

36 Vitruvio, ed. P. Gros, note 405.

37 Schläger 1971, 59-86 ; Oleson 1985, 169-170, qui ne propose justement pas de traduction des paragraphes 1 et 7 du chapitre de Vitruve, et ne les discute pas.

38 Ports d'Anzio et d'Ostie : E. Felici, Osservazioni sul porto neroniano di Anzio e sulla tecnica romana delle costruzioni portuali in calcestruzzo, *Archeologia subacquea. Studi, Ricerche e documenti*, I, Rome, 1993, 71-104 ; port de Césarée maritime : C. Brandon, Techniques d'architecture navale dans la construction des caissons en bois du port du roi Hérode à Césarée, *Cahiers d'Archéologie Subaquatique*, XIII, 1997, 13-33, qui est beaucoup plus précis que Oleson 1985.

39 Pour Marseille, la fondation en béton de pouzzolane d'un des quais (place Jules-Verne) présentait la trace sur sa partie supérieure, juste sous la première assise du petit appareil construit au-dessus de l'eau, de poutres transversales au mur, à intervalle régulier. Dans ce cas, contrairement aux autres exemples, ces traverses servaient plutôt à maintenir ouverte la tranchée creusée dans les fonds marins pour couler les fondations.

40 Le Robert, 1976, vol.1, 693 s.v. chaîne : « Lien composé d'une suite d'anneaux de métal engagés les uns dans les autres », mais aussi terme technique d'architecture « chaîne de maçonnerie, chaîne d'un mur : piliers de pierres de taille ou barres de fer noyées dans la maçonnerie servant à consolider un mur » ; voir aussi Pérouse de Montclos (J.-M.), *Architecture, vocabulaire*, Paris, 1988, col. 60.

41 Cf. *TLL* s.v. *Catena* ; quelques exemples sans ambiguïté chez Vitruve V, 10, 5 (*ex hemis phaerio clipeum aeneum catenis pendeat...*), IX, 8, 8 (*pars horologiae : inque eo axe aenea mollis catena est involuta*), X, 4, 4 (*in...rotae axe involuta, duplex ferrea catena...*) ou chez des auteurs de la même période : César, *B.G.*, 3, 13, 5 (*ancorae pro funibus ferreis catenis revinctae*) et Virgile, *Eneid.* 8, 225 (*ruptisque immane catenis deiecit saxum ferro quod...pendebat*).

42 Cf. ci-après et annexe 2.

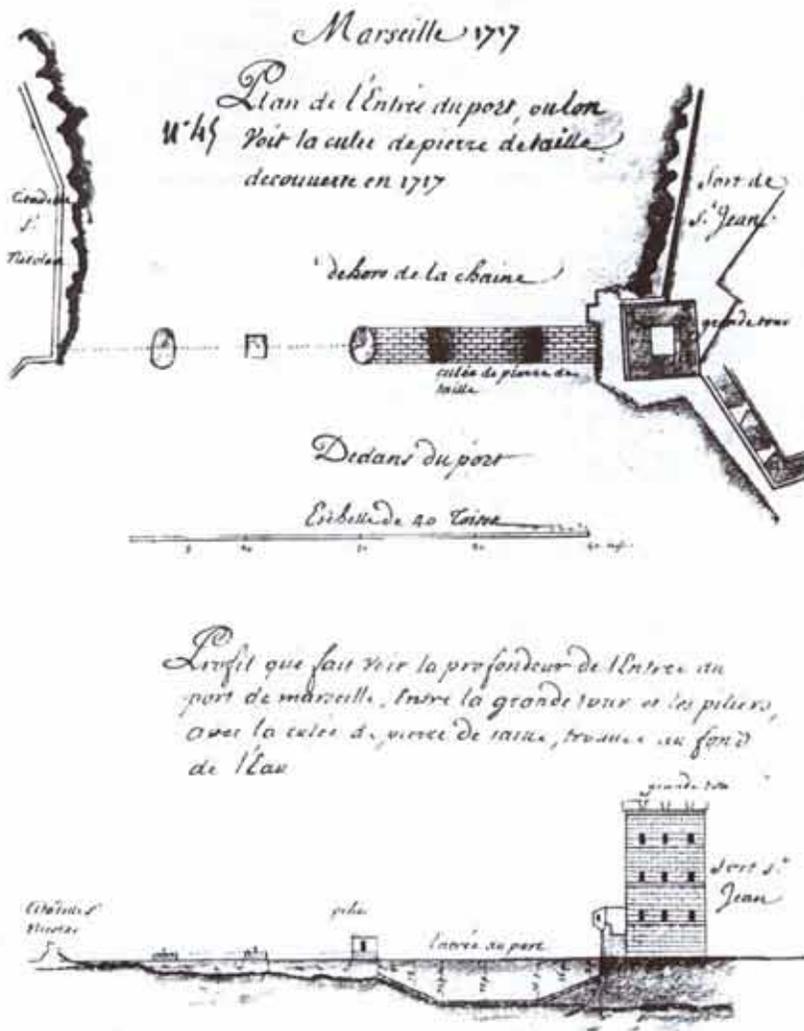


Fig. 6. Plan et coupe de la passe du port en 1717 (collection privée ; CRDP, R. Baudraz).

long de la rive nord du port, pas plus pour le Moyen Âge que pour l'Antiquité. Le système de défense du port, tel qu'on peut le reconstituer à partir de la documentation d'archives à compter du XIII^e s., était tout entier concentré au niveau de la passe⁴³.

La Tourette était encore appelée tour de la chaîne (*turris cathene portus*), car une extrémité de la chaîne amovible, servant à barrer la passe du port, lui était attachée. À compter du XIV^e s., un fanal est également signalé à son sommet⁴⁷.

Désignée dans les textes sous les noms de *bucca portus* (la bouche du port) ou de *gargata* (le gosier, la gorge), la baie délimitée par les promontoires du Pharo et de Saint-Jean formait une sorte d'avant-port⁴⁴. À l'est de la « gargate », un goulet (l'*introitus portus*), resserré entre les hauteurs de Saint-Jean au nord et de Saint-Nicolas au sud, commandait l'accès au bassin. Large d'une centaine de mètres, l'entrée du port se composait de deux parties bien distinctes. La partie sud (un peu plus des deux tiers de l'ouverture) était obstruée par des rochers plus ou moins affleurants. Seul le tiers nord constituait la passe navigable proprement dite. Un *Plan de l'entrée du port de Marseille* datant de 1717 (cf. *supra*, note 12) montre que le fond de la passe s'abaissait assez abruptement du côté nord jusqu'à environ 6 m au-dessous du niveau de la mer pour se relever à 2 m environ au niveau d'une culée en pierre de taille située exactement à 17 toises 1 pied (33,66 m) du rivage nord⁴⁵ (fig. 6). On présentera successivement les aménagements de chacune des deux rives puis de la passe elle-même.

2.2.1. Au nord : la tour du port (fig. 7)

Du côté de la cité, au nord, la passe était gardée par une tour. Signalée dans les Statuts municipaux de la ville basse en 1253, cette tour a porté, suivant les époques, les noms de Tourette (*turreta portus*, *turreta in introitu portus*), de tour Maubert (Malbet ou Malbec) ou de tour Saint-Jean. Un statut municipal de 1268 interdisait que les navires jettassent l'ancre au niveau de la passe au pied de la tour⁴⁶.

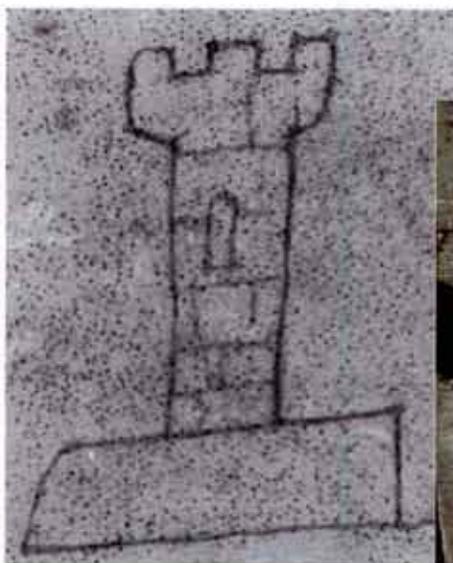
43 Comme l'ont déjà souligné plusieurs auteurs, tels Duprat 1922, 953-960 ; Pernoud 1935 ; Roberty 1937 ainsi que Baratier, Reynaud 1957, 29-39.

44 Un statut municipal du milieu du XIII^e s. (livre IV, statut 6) porte explicitement : *in bucca portus scilicet a Torreta usque ad punctam Gorgonasse* (Pernoud 1949, 147). Tandis que la *puncta Gorgonasse* renvoyait à la pointe du Pharo, la *Torreta* ou *Turreta* désignait, on va le voir, la tour dressée au nord de la passe. La « gargate » comprenait au sud une anse de sable, correspondant aujourd'hui au port de la Réserve, où les navires pouvaient mouiller.

45 Ce document a déjà été signalé par Roberty 1937, 17 ainsi que Bouis 1969, 16. Le même plan révèle qu'une chaussée en pierre de taille de 4 m de large, dont on ignore l'origine, existait alors au fond de la dépression entre la rive nord et les hauts fonds au sud.

46 Statuts municipaux, livre VI, statut 4, publié par Pernoud 1949, 192 et Crémieux 1917, 6.

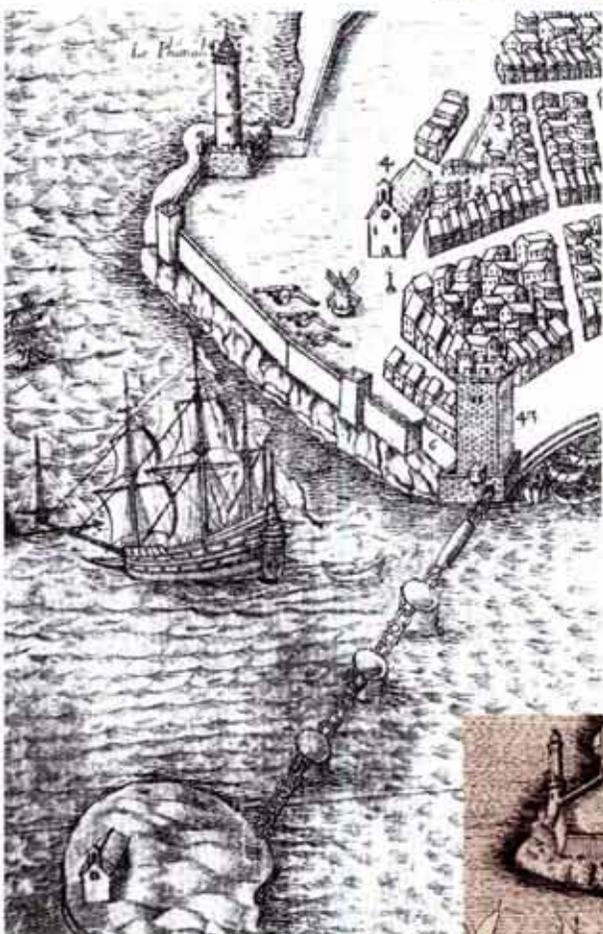
47 Archives communales de Marseille (abrégé ACM) BB 16 f^o 29, 24 février 1328 et BB 19 f^o 49, 18 janvier 1340.



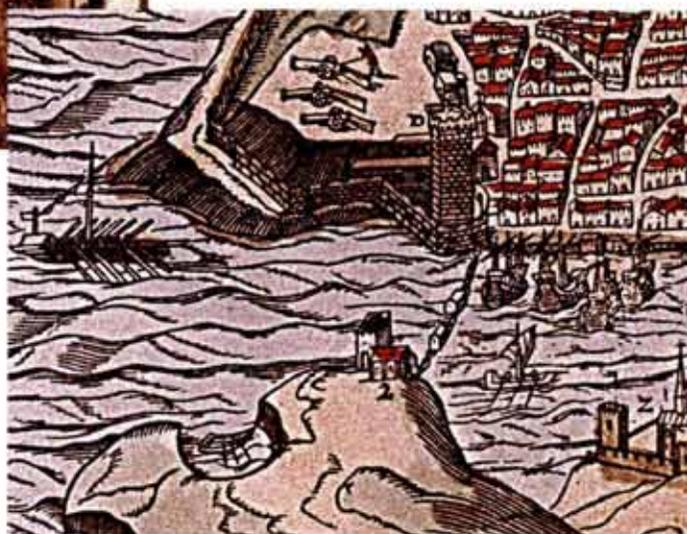
a, la tour Saint-Jean, dessin à la plume, 1449 (ADBdR 250 E 15)



b, détail du Prêche de la Madeleine :
tour et chaîne



d, plan général de Marseille par Marez, 1644 : détail de la passe du port



c, plan général de Marseille par G. Braun, 1572 :
détail de la passe du port



e, plan général de Marseille par Auger, 1652 : détail de la passe du port

Fig. 7. La tour Saint-Jean et
la passe du port.

En vertu des deuxièmes Chapitres de Paix conclus en 1257 entre la commune de la ville basse de Marseille et le nouveau comte de Provence Charles I^{er} d'Anjou, l'ensemble des biens de la première, dont la Tourette, passèrent au pouvoir du second. En contrepartie, le comte-roi devait assurer la défense de la cité. La garde, l'entretien et les réparations de la tour du port ainsi que de la chaîne incomberent dès lors à la cour royale⁴⁸. Celle-ci entretenait un *guardianus* ou *custos turrete portus*⁴⁹. Dans le contexte troublé de la seconde moitié du XIV^e s., on voit la Tourette faire également l'objet, à différentes reprises, d'une garde renforcée supportée par la ville⁵⁰. À compter du milieu du XV^e s., quoique la tour restât placée sous l'autorité d'un officier royal qualifié désormais de capitaine, le conseil municipal élisait chaque année un *cadenarius* ou *cadenier*, chargé de la manutention de la chaîne⁵¹.

Régulièrement la cité devait rappeler le roi à ses devoirs d'entretien, ainsi en 1313, en 1319, où le conseil constate que les fondations de la tour menacent ruine, en 1352 et en 1374⁵². Contiguë à la Tourette, se dressait à l'entrée du port la commanderie des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, fondée à la toute fin du XII^e s., sur laquelle viendront s'articuler à compter de 1380 les remparts ouest de la cité surplombant la mer⁵³.

2.2.2. Au sud : l'estacade et la chapelle fortifiée Saint-Nicolas (fig. 6 et 7)

Au sud de la passe, sur le promontoire qu'occupe aujourd'hui le fort construit en 1660 sur ordre de Louis

XIV, s'élevait une petite chapelle attestée depuis au moins le début du XII^e s. Dédiée dès cette époque à saint Nicolas, c'était à l'instar de la chapelle de Notre-Dame de la Garde, une dépendance de l'abbaye de Saint-Victor⁵⁴.

Au pied du promontoire, au niveau des hauts fonds obstruant l'entrée du port, le sénéchal de Provence ordonna, en 1322, l'aménagement ou le réaménagement d'une palissade de bois, à l'extrémité de laquelle était fixée la chaîne⁵⁵. C'est qu'en raison de la puissance des vagues, spécialement sous l'action du mistral, cette palissade était très fréquemment endommagée (*palissat cathene portus inter turrin portus et ecclesiam Sancti Nicolay sepe et sepiissime devastatur et rumpitur*). Aussi, en 1374, sur l'avis de plusieurs mariniers, les syndics et les Six de la guerre résolurent-ils de substituer à la palissade une *capcia* en bois de sapin plus résistante : le terme de *capcia* ou *capia* signifiant caisse étant employé à cette occasion comme équivalent de celui de *turrin*, on peut supposer qu'il s'agissait d'une sorte de pile ou de plate-forme ; de section carrée mesurant 28 paumes (7 m) de côté, l'ouvrage devait être construit sur le modèle de la tourette-relais déjà dressée au milieu de la passe⁵⁶. En 1381, une autre pile sera édifiée entre le rivage sud et celle de 1374⁵⁷. En 1385, ces deux piles seront garnies d'une nouvelle palissade de pieux de 18 à 20 paumes (4,5 à 5 m) de hauteur, renforcés par tout un appareillage de filets, l'ensemble devant former une sorte d'estacade⁵⁸. Plusieurs gravures des XVI^e et XVII^e s. ainsi que le plan déjà cité de 1717 révèlent la présence de trois piles maçonnées, qui pourraient très bien avoir remplacé avec le temps les piles de bois du XIV^e s.

48 Bourrilly 1925, 449-474 (pièce justificative n° XV).

49 Voir les lettres du roi Charles I^{er} en date du 28 août 1284 ordonnant au clavaire royal de Marseille de pourvoir au paiement des gages de Jean de Bramundo, *custos turrete portus Massilie pro eo anno* (Boüard 1926, 372, n° 1134). En 1263-1264, le salaire du *guardianus turrete portus* était de 8 livres (Archives départementales des Bouches-du-Rhône – abrégé en ADBdR – B 1501 f° 42v°).

50 Ainsi, en 1357, le conseil général de la cité décida que deux hommes, issus successivement de chacun des sixains de la ville, seraient chargés pendant une journée et une nuit entières de la garde de la tour du port ainsi que de la surveillance des entrées et des sorties : *quod duo probi viri eligantur ad custodiendum turretam et videndum intrantes et exeuntes civitatem presentem Massilie et quod stant ibi vigiles diebus et noctibus ultra alios qui ibi sunt deputati et stent per unum diem et per unam noctem duo primi eligendi in sezeno Sancti Johannis et illi habeant potestatem de alio sezeno sequenti pro die et nocte sequenti duos alios probos viros eligere* (ACM : BB 22 f° 17, 14 septembre 1357).

51 Voir par exemple ACM : BB 33ⁿ f° 3v°, 16 juillet 1452 et BB 33 f° 65, 20 juin 1474.

52 ACM : BB 3 n° 21, 30 juillet 1313 et BB 11 f° 43, 18 janvier 1319 : *ex fundamento turris situate in introitu portus Massilie que minatur ruina* ; ADBdR : B 1941 f° 8 et ACM : EE 4 f° 31, 23 juin 1374.

53 *Habet regia curia ipsius civitatis Massilie turretam in introitu portus contiguam domus Sancti Johannis* (ADBdR : B 1941 f° 8, 1352). En 1385, sur l'ordre des Six de la guerre, commission municipale qui durant les troubles de la seconde moitié du XIV^e s. eut en charge les questions de défense et de ravitaillement, les fenêtres du bâtiment qui donnaient sur la passe furent murées et la toiture garnie d'un chemin de ronde lui-même muni de hourdages de bois et d'échauguettes (ACM : EE 11).

54 Comme en témoigne une bulle du pape Innocent II du 18 juin 1235.

55 *Pro facienda et construenda et edificanda quaedam palissada et catena in introitu portus Massilie multum necessaria ad tuitionem et deffensionem portus et civitatis Massilie* (ADBdR : III B 15 f° 31, 19 mai 1322).

56 Les mariniers *unus post alium responderunt quod utilius esse facere turrin quam palissat... ad modum alterius turris portus. Qua responsa facta prefati domini syndici et sex ordinaverunt quod fiat capcia fustea longitudinis viginti octo palmarum et amplitudinis*. Pour ce faire, la ville acheta au marchand Antoine de Sarde *pecias fuste sapini pro opere fuste capcie cathene de novo construende precio videlicet quinquaginta florenorum auri* (ACM : EE 4 f° 19v°, 5 mai 1374).

57 *Inter turrin sive capiam novam introitus dicti portus et rippam Sancti Nicolai fiat et construatur de novo alia turris seu capia similiter pro fortificatione introitus portus eiusdem* (ACM : EE 6 f° 29, 16 novembre 1381).

58 Le fustier Jacques Arvieu s'engage à *plantare et ponere paliciatam panarum Sancti Nicolai sequendo usque ad capsias ibidem edificatas de bonis palinis decem octo viginti palmarum longitudinis sive altitudinis* (ACM : EE 11 f° 3, 28 mai 1385).

Dès 1323, le conseil général de la ville basse avait eu le projet de faire construire une tour de garde du côté de Saint-Nicolas. Il ne semble pas qu'elle fut édiflée, du moins pas tout de suite⁵⁹. Il est vrai que l'on ne sait en quoi consistait l'*obra de San Niquollau*, à laquelle les Six de la guerre consacèrent différentes sommes au cours de l'année 1361⁶⁰. Ce qui est sûr, c'est qu'en 1381 la chapelle Saint-Nicolas fit l'objet d'importants travaux de défense : l'église fut pourvue d'un chemin de ronde et d'une barbacane ; une muraille continue fut construite depuis le plan d'eau (sans doute à la hauteur de l'estacade) jusqu'à la barbacane ; un grand fossé enfin fut creusé qui relia la chapelle à l'abbaye de Saint-Victor, dont le système de fortifications avait lui-même été renforcé dans les années 1360, grâce aux libéralités du pape Urbain V, ancien abbé du monastère⁶¹. Suivant les menaces qui pesaient sur elle, la ville entretenait à Saint-Nicolas gardes et soldats en nombre variable⁶².

2.2.3. La passe : la tourette-relais et la chaîne (fig. 7)

LA TOURETTE-RELAIS

Dès avant le début du XIV^e s., la difficulté de tendre une chaîne sur une trentaine de mètres avait conduit à diviser la passe navigable en deux chenaux à peu près d'égale largeur. Un inventaire établi en 1302 signale l'existence d'une tourette, alors à moitié en ruine, dressée au milieu de la passe⁶³. En 1352, cette petite tour était nouvellement reconstruite⁶⁴. On ignore sa forme et sa nature exactes. Les textes de 1374 et 1381, cités plus haut, donnent à penser qu'il s'agissait vraisemblablement d'une caisse ou pile de bois, à laquelle étaient accrochés les

deux tronçons de chaîne reliés respectivement à la tour de la chaîne au nord et à l'estacade au sud. Après avoir évoqué la *entrada muy angosta* du port de Marseille que l'on peut fermer et ouvrir *con una muy fuerte cadena de fierro*, la chronique espagnole de don Pedro Nino en 1401 décrit clairement *un grand farallon en medio del puerto que sufre la cadena* de telle sorte que *non pueda entrar navio nin salir sin mandado*⁶⁵.

LA CHAÎNE

Les plus anciens textes permettant de documenter la chaîne de fer du port remontent à la seconde moitié du XIII^e s. Déjà en 1263-1264, la cour royale dépense 30 sous 5 deniers pour sa réparation⁶⁶. L'inventaire déjà cité de 1302 signale la présence d'une grosse chaîne de 226 anneaux avec son croc, d'une chaîne plus légère de 75 anneaux avec son cadenas ainsi que d'un treuil⁶⁷. Du fait de la corrosion marine, la chaîne devait être révisée périodiquement : ce fut notamment le cas en 1313, en 1322, en 1352 et en 1371⁶⁸. En 1358, on apprend que des navires sortant du port ont récemment brisé la chaîne en tension⁶⁹. Au début de l'année 1385, une des deux chaînes fut finalement remplacée : on en conserve le prix-fait daté du 12 décembre 1384 passé avec le forgeron Pierre Niel⁷⁰.

On aura noté la présence du treuil dans l'inventaire de 1302 : il s'agissait très vraisemblablement d'un cabestan, installé dans la tour du port, qui permettait de tendre la chaîne pour barrer l'accès du chenal nord (Roberty 1937, 7 et 16). Encore en 1474, le pèlerin allemand, Hans von Waltheym, visitant Marseille, mentionnera la présence dans la tour de treuils « enrouleurs pour tirer les chaînes

59 ACM : BB 13 f° 46v°, 8 mars 1323. Prenant la délibération municipale au pied de la lettre, E. Duprat (1922) a soutenu par erreur que la tour Saint-Nicolas fut construite en 1323.

60 ACM : EE 2 f° 10, 13 et 18.

61 ACM : EE 6 f° 29, 16 novembre 1381. Les transformations de la chapelle Saint-Nicolas dans le dernier quart du XIV^e s. ont été étudiées par Billoud 1956, 4.

62 Ainsi un garde avec six *companhons* en 1362 (AC EE 2 f° 29v°), deux gardes de nuit comme de jour en 1385 (ACM : EE 11 f° 122) ou un capitaine et douze hommes en 1399 (ACM : CC 462 f° 4).

63 *Turreta quasi dirupta in medio introitus in qua dicta cathena se ligat* (ADBdR : B 1937 f° 220v°).

64 *De novo alia parva turre est in medio introitus portus posita* (ADBdR : B 1941 f° 8).

65 Diez de Games 1989, 105. Mention aimablement signalée par Philippe Rigaud.

66 *Pro cathena portus aptanda apud Turretam et ponenda in portum et removenda* (ADBdR : B 1501 f° 37v°).

67 *Una cathena grossa in qua sunt ducenti viginti sex annuli grossi cum uno croco in quo se dicta cathena asserit, item quedam alia cathena subtilis in qua sunt septuaginta quinque annuli cum uno luqueto, item unum tornum* (ADBdR : B 1937 f° 220v°).

68 ACM : BB 3 n° 21, 30 juillet 1313, ADBdR : III B 15 f° 31, 19 mai 1322 et ADBdR : B 1941 f° 8, 1352. Le 4 décembre 1371, les syndics de la ville adressèrent une supplique au viguier royal en vue d'obtenir réparation de la chaîne et de la palissade, *quia cathena et palissata portus huius civitatis sunt destructe et aperte in omni earum parte in tantum quod quilibet extraneus et privatus potest ingredi et egredi portum dicte civitatis die noctuque* (ADBdR : III B 80 f° 48v°).

69 *Johannes Fusterii custos cathene portus Massilie proposuit coram domino vicario et consilio quod galee huius civitatis dum noviter exiuerunt portum huius civitatis tensa cathena de mandato domini vicarii... fregerunt et destructerunt ipsam cathenam*. Le viguier ordonne au clavaire royal de la faire réparer (ACM : BB 22 f° 150-152, 3 mars 1358).

70 ACM : EE 9 f° 3 : *de faciendo cathenam portus dicte civitatis... de bono ferro et sufficienti*. Pour ce faire, Pierre Niel devait réutiliser l'ancienne chaîne. Le 16 janvier 1385 eut lieu la réception de l'ouvrage : la chaîne mesurait environ 14 m pour un poids de quelque 280 kilos (*ibidem*, f° 79). Le 14 décembre, le forgeron Augier Dalmas avait été payé pour *una malha ferri posita in duabus pannis cathene portus* (*ibidem*, f° 47).



Fig. 8. Chaînes du port de Marseille conservées dans la cathédrale de Valence (Espagne).

et fermer les portes de la mer »⁷¹. Comment se faisait la manutention de la chaîne ? Au milieu du XIV^e s., on trouve mentionnée une *barca ad tendendum dictam cathenam*, qu'utilisait le cadenier pour aller accrocher ou décrocher la chaîne au niveau de la tourette-relais⁷². Une fois le décrochage effectué, la chaîne était enroulée autour du treuil et remise dans la tour⁷³. On ignore en revanche quel était le système d'attache de la chaîne du chenal sud entre la tourette-relais et l'estacade. Il semble qu'en temps de paix la passe, tout au moins le chenal nord, restait libre. En temps de guerre en revanche, la chaîne était tendue chaque soir, voire parfois durant la journée.

Le système de défense du port, qui vient d'être décrit, se révélera finalement impuissant lors de l'attaque de la ville par le roi Alphonse V d'Aragon le 20 novembre 1423. Dès l'annonce de l'arrivée de l'escadre catalane, les chaînes avaient été tendues à travers la passe. Débarqué dans une anse située à l'ouest de la colline de la Garde (l'anse des Catalans), un détachement ennemi commença par neutraliser la petite garnison de Saint-Nicolas. S'emparant alors d'une embarcation stationnée sur la rive

sud du port, les soldats du roi d'Aragon réussirent à prendre à revers la tour de la chaîne. Le marchand et armateur marseillais Bertrand Forbin avait eu beau faire couler un de ses navires dans le chenal nord de la passe, cela ne suffit pas à empêcher l'entrée des galères catalanes. Pendant trois jours la ville fut livrée au pillage⁷⁴. Emportées en trophée par les Aragonais, les chaînes du port de Marseille sont encore visibles aujourd'hui, accrochées sur les murs de la salle capitulaire de la cathédrale de Valence, Espagne (fig. 8). D'après les observations effectuées naguère par Bruno Roberty, ces deux chaînes mesurent respectivement 14 et 14,5 m ; la première est selon toute vraisemblance la chaîne fabriquée en 1384 par le forgeron Pierre Niel. Les maillons sont faits dans une barre de fer de section carrée ayant environ 10 cm de circonférence. Ils présentent un étranglement au

milieu de manière à séparer les anses des deux maillons voisins. Leurs dimensions varient : de 20 à 33 cm de longueur, de 5 à 11 cm au plus large et de 2 à 3 cm au niveau de l'étranglement. Les deux chaînes sont terminées à leur extrémité par deux maillons d'amarrage piriformes de 12 à 13 cm de tour (Roberty 1937, 9). Leur longueur, équivalente à la largeur des deux chenaux de la passe, conforte le fait que les deux chaînes n'étaient point relâchées au fond de l'eau en position d'ouverture.

Quelques mesures concernant la défense de la ville et de son port, adoptées à la suite du sac, valent d'être rapportées. Les chaînes enlevées par les Aragonais furent remplacées dans un premier temps par d'autres plus anciennes, qu'il fallut réparer⁷⁵. La Tourette ayant été sérieusement endommagée dans l'assaut du navire de Bertrand Forbin mais sa réfection s'avérant trop lourde sur le coup, le gouvernement de la ville décida de transférer le pivot défensif de la passe au niveau de la chapelle Saint-Nicolas, dont l'appareil de fortifications fut considérablement accru au cours de l'hiver 1426⁷⁶. Mais le trait le plus intéressant est l'opposition manifestée par la

71 Voir Maurel 1991a, 543-566, particulièrement 547. Vingt ans après, le médecin nurembergeois Jérôme Münzer évoquera encore le *portum celeberrimum quem cathenis ferreis contra piratas omni hora claudere possunt*.

72 D13 : B 1941 f° 8v°. La barque avait été brûlée à l'époque de la peste par des malfaiteurs (*in tempore mortalitatis... combusta per certos malefactores discurrerent tunc per civitatem Massilie*).

73 On s'explique mal à quoi correspondait l'anneau de fixation remplacé en 1381 à l'étage supérieur de la même tour (ACM : EE 6 f° 29, 17 novembre 1381 : *in turri introitus dicti portus vocata antiquitus de Malbec infra quam tenditur cathena fiat unus sayssus sive anum (sic) secundum quod solebat esse tamen fiat in superiori solerio dicte turris a parte exteriori*).

74 Voir l'acte du 10 novembre 1424 concernant le renflouement du navire (ADBdR : 351 E 126). Pour de plus amples détails sur cet événement dramatique, on se reportera à Maurel 1991b, 39-63.

75 ADBdR : 392 E 159, 1^{er} cahier, f° 43v°, 16 février 1425.

76 ADBdR : 355 E 128, 31 décembre 1426.

municipalité marseillaise à l'encontre du nouveau plan défensif conçu par le viguier Astorge de Peyre. Celui-ci entendait ramener le front de défense à même la rive nord en transformant en rempart la première ligne de maisons de la ville basse. La criée ordonnée en avril 1425 suscita un tel tollé que le viguier dut finalement renoncer ⁷⁷. L'attachement à la fonction marchande de la cité faisait du libre accès au bassin un enjeu nettement plus fort que le seul souci de défense.

Quant à la tour du port, de plus en plus couramment appelée tour Saint-Jean au XV^e s., elle sera finalement reconstruite sous le règne du roi René entre 1447 et 1460 (d'où le nom de tour du Roy René qu'on lui donne aujourd'hui). Confiés à l'architecte et ingénieur génois Jean Pardo, sous le contrôle du maître des bâtiments du roi Jean Robert, les premiers travaux furent chiffrés à 4322 florins. Sur cette somme, le trésor royal ne déboursa qu'un peu plus de 1100 florins : 2000 florins furent acquittés par la ville et 1200 florins par le corps des pêcheurs du quartier de Saint-Jean, moyennant la cession pendant quatre ans des taxes sur le poisson perçues par le fisc royal (Roberty 1937, 20). Les travaux débutèrent en octobre 1447. En mars 1449, la première tranche comprenant également le ravelin entourant la tour à l'ouest, au sud et à l'est était terminée ⁷⁸. Une deuxième tranche permit l'achèvement de la tour en 1452 ; son coût fut intégralement réparti entre les pêcheurs de Saint-Jean (1200 florins), auxquels, cette fois-ci, le roi céda à perpétuité la propriété de la calanque de Morgiou, entre Marseille et Cassis, avec le droit exclusif de la pêche au thon, et la ville (sous forme d'un don gracieux de 2000 florins). En 1460 enfin, fut passé le prix-fait de construction de l'escalier ⁷⁹. On l'a dit, le comte de Provence, puis son successeur le roi de France, continuèrent à entretenir à la tour Saint-Jean un capitaine et une garnison de quelques soldats. En certaines circonstances, la tour pouvait aussi servir de prison : plusieurs protagonistes des troubles municipaux qui agitérent la ville en avril 1493 seront enfermés à la tour Saint-Jean.

3. Les chantiers navals et le port militaire

3.1. Antiquité

Les chantiers découverts par les fouilles des places Jules-Verne et Villeneuve-Bargemon sont les seuls exemples de chantiers navals connus pour la Méditerranée antique ; ils constituent donc un témoin portuaire exceptionnel, sinon spectaculaire.



Fig. 9. Place Jules-Verne, chantier naval, IV^e s. av. n. è. ; bois de charpenterie en cours de débitage dans un bassin (M. Derain, AFAN).

3.1.1. Les chantiers navals de la fin du VI^e s. à la fin du IV^e s. avant notre ère

Dès la dernière décennie du VI^e s. avant notre ère, le quai découvert au nord de la place Villeneuve-Bargemon (cf. *infra*, p. 179-180) est entièrement envasé, et le rivage se déplace de plus de 50 m vers le sud. Les plages ainsi gagnées sur la mer sont transformées en chantiers navals, comme en attestent les nombreux fragments de navire en cours d'élaboration, non terminés, découpes de coque abandonnées, pièces d'accastillage diverses, cordages... Cette zone conservera cette vocation pendant les V^e et IV^e s.

Le quai découvert dans l'angle nord-ouest de la place Jules-Verne (cf. *infra*, p. 180-181), à une centaine de mètres à l'ouest de celui de la place Villeneuve-

77 Crie du 17 avril 1425. Le viguier ne put finalement imposer d'autre protection qu'une *mureta* construite le long du rivage au cours du premier semestre 1424. Encore lui fallut-il publier le 21 septembre une criée défendant aux habitants d'en récupérer les pierres sous peine de 200 livres d'amende (ADBdR : 355 E 126).

78 ADBdR : B 670, cannage de la tour à raison de 9 florins la canne. On conserve un croquis stéréotypé de la *torre de San Juan* sur une charte du fonds des Prud'hommes pêcheurs (ADBdR : 250 E 15) ; cf. *supra*, fig. 7a. Renseignement communiqué par Philippe Rigaud.

79 ADBdR : 391 E 60 f° 97, 5 septembre 1460.

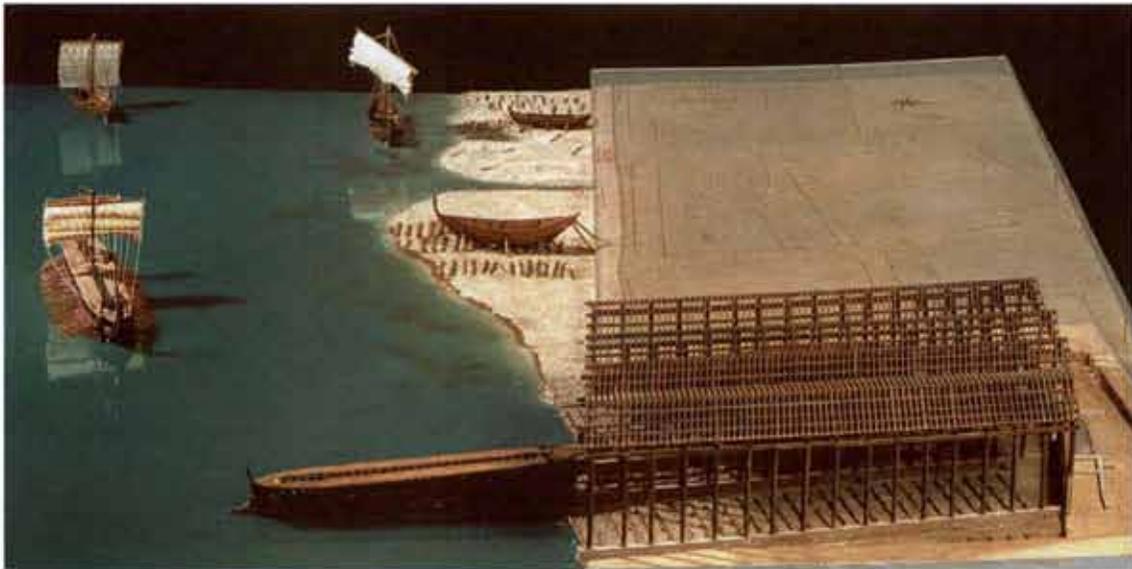


Fig. 10. Maquette du port hellénistique, III^e s. av. n. è., places Jules-Verne et Villeneuve-Bargemon, restitution hypothétique (conception A. Hesnard, P. Pomey, réalisation D. Delpalillo ; cliché P. Foliot, CCJ ; musée d'Histoire de Marseille).

Bargemon, est lui aussi hors d'usage à la fin du V^e s. La plage qui a gagné là encore vers le sud est utilisée comme chantier naval. Des bassins d'eau saumâtre sont creusés dans l'argile, ils sont utilisés pour traiter les bois destinés à la construction navale pendant tout le IV^e s. (fig. 9). La longueur de rivage occupée par ces chantiers, situés à mi-chemin entre la passe et le fond du port, qui a été reconstruite par la fouille dépasse les 150 m, pour une largeur de plus de 50 m.

3.1.2. Les chantiers navals et l'arsenal hellénistique⁸⁰ (fig. 10)

Cette zone du rivage est remblayée à la fin du IV^e s. avant notre ère, et, sur les nouvelles plages s'installent des cales de halage découvertes place Jules-Verne et des hangars à navires de guerre place Villeneuve-Bargemon.

Les cales découvertes, constituées de poutres de bois fixées au sol, sur lesquelles on faisait glisser les quilles des navires pour les mettre au sec, pour leur entretien, réparation, et probablement construction, commencent à l'est contre la paroi du chantier de la place Jules-Verne et occupent tout le terrain jusqu'à la paroi ouest. Chaque cale est d'une largeur d'environ 5 à 6 m, leur longueur totale n'est pas connue, car elles sont coupées côté mer par le talus de dragage romain (cf. *infra*, p. 190) et côté terre par la paroi du chantier (fig. 11). Leur longueur

conservée est d'environ 30 m. Les découvertes anciennes au sud de l'entrepôt des Docks romains mentionnant des poutres parallèles entre elles, posées à l'horizontale sur une plage, laissent penser que ces cales se poursuivaient plus à l'ouest, sans qu'on puisse en connaître l'étendue le long du rivage : sûrement 75 m de long, probablement 100 m ou plus.

Immédiatement à l'est de cette zone, d'autres cales de même nature, en usage aux III^e et II^e s. avant notre ère ont été mises au jour place Villeneuve-Bargemon. Situées côte à côte et perpendiculaires au rivage, elles sont constituées de rouleaux de bois parallèles entre eux, distants d'environ 1 m les uns des autres. À la différence de celles de la place Jules-Verne, elles sont séparées entre elles par des murets de pierre sur lesquels étaient encastés des piliers en bois soutenant une toiture (fig. 4). Ces loges couvertes, larges en moyenne de 5 à 6 m, longues de 37 à 40 m, sont identiques aux structures connues des ports de guerre classiques et hellénistiques, Le Pirée, Carthage, Rhodes, Kition-Bamboula ou Oeniades, par exemple⁸¹. La zone fouillée comporte cinq cales parallèles, dont une plus large que les autres. La présence d'un port de guerre n'est pas pour surprendre : Strabon, dans sa description du port de Marseille (IV, 1, 5), précise : « Il y a aussi chez eux des hangars à bateaux et un arsenal : ils possédaient autrefois une flotte importante, avec tout l'armement et le matériel nécessaires à la navigation et au siège des villes... »

80 Une maquette restituant les structures fouillées places Jules-Verne et Villeneuve-Bargemon, conçue par P. Pomey et moi-même et réalisée par D. Delpalillo à la demande de M. Morel, conservatrice, est exposée au musée d'Histoire de Marseille. Elle propose, à partir des données exactes de fouille, une hypothèse interprétative de cette zone.

81 On se reportera aux articles de D. Blackman pour une étude de ces ports de guerre, Blackman 1982a ; Blackman 1982b ; Blackman 1983 ; Blackman, Knoblauch 1996 ; Yon 1995, 122-128 (Kition-Bamboula) et Blackman 1997.



Fig. 11. Place Jules-Verne, chantier naval hellénistique : cale de halage non couverte (M. Derain, AFAN).

et César fait lui aussi allusion aux *navalia* du port⁸², ainsi que Vitruve, si l'on accepte l'interprétation du texte proposée plus haut. La question qui reste posée est celle de sa dimension : combien de loges y avait-il ? Son étendue a varié, puisque les loges de la place Villeneuve-Bargemon, en usage aux III^e et II^e s. avant notre ère, sont désaffectées

au I^{er} s., où le port de guerre était peut-être moins étendu⁸³. On peut penser en tout cas que, au moment du siège, il se situait près de la muraille assiégée par l'armée romaine, et c'est probablement là que les soldats prennent des *phalangae*, terme qui désigne les rouleaux de bois des cales, pour avancer une tour d'attaque. On peut essayer de proposer un ordre de grandeur pour ce port de guerre, ou plutôt pour la zone militaire du port. Au moment de son expansion la plus grande, qui semble être aux III^e et II^e s., un calcul théorique montre qu'on peut placer au maximum soixante-six loges, en supposant que les cales couvrent le rivage de la loge la plus à l'ouest (place Villeneuve-Bargemon) jusqu'au rempart hellénistique. C'est un ordre de grandeur qui n'est pas déraisonnable pour une cité de cette importance⁸⁴. Mais seule une fouille du rivage entre la place Villeneuve-Bargemon et le rempart permettrait de connaître la véritable extension de ces loges. Au moment du siège, en 49, le nombre minimum de loges à placer près du rempart où se produit l'attaque est probablement encore de vingt-huit loges, nombre des navires de guerre que Marseille aligne contre les Romains⁸⁵.

3.1.3. L'époque romaine

L'emplacement des chantiers navals de construction et réparation des navires de commerce et de pêche est inconnu et, pour le moment, aucun indice ne permet de proposer une hypothèse⁸⁶. Leur existence en revanche ne peut pas être mise en doute, car ils sont indispensables à l'entretien de tous les navires.

Pour le port de guerre, la question est de savoir s'il existait encore après la chute de Marseille en 49 et la perte de son indépendance. En effet, la punition infligée à la cité par le vainqueur est la confiscation de ce qui restait de sa flotte de guerre et de ses machines de guerre⁸⁷. Strabon, lorsqu'il décrit l'arsenal et la flotte précise bien « autrefois ». Toutefois il ajoute : « Cependant, lors de la révolte de Pompée contre César, ils se rangèrent du côté des vaincus et perdirent une partie de leur prospérité, tout en conservant des marques de leur ancienne renommée, en particulier sur le plan de la fabrication des instruments et de l'équipement des navires. » Mais ceci ne signifie pas qu'ils avaient eux-mêmes des navires de guerre.

82 César, *B.C.*, II, 1 et II, 10.

83 On voit, dès la fin du II^e s., les Marseillais appeler les Romains pour lutter contre les pirates ligures : ils ne devaient plus avoir une flotte aussi importante qu'avant.

84 Cf. Hesnard 1999, 39 pour des chiffres concernant d'autres ports de guerre de même période. Les témoignages de l'importance de la flotte de guerre de Marseille à l'époque hellénistique sont très nombreux ; cf. Strabon IV, 1, 5 ; Cicéron, *Pro Fonteio*, V, 13 et Hermary, Hesnard, Tréziny 1999, 101-106.

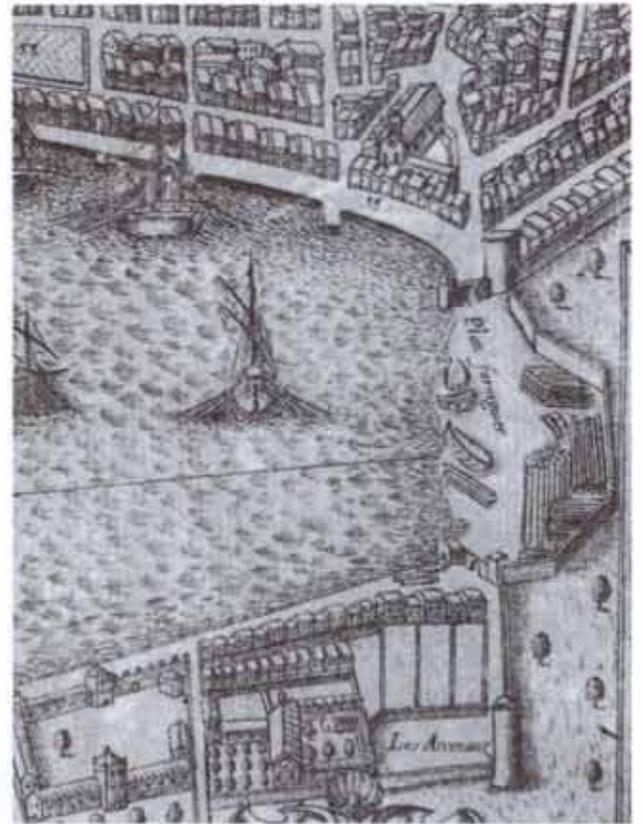
85 César, *B.C.*, I, 56. Cf. annexe 1 p. 197.

86 Une aire empierrée a été découverte place Charles-De-Gaulle. Les fouilleurs proposent, en toute première hypothèse, d'y voir un aménagement portuaire d'époque romaine. L'interprétation de sa fonction est délicate ; son étude est en cours, aussi il est trop tôt pour en tenir compte ici (Bouiron 1998, § 1.3 et fig. 21).

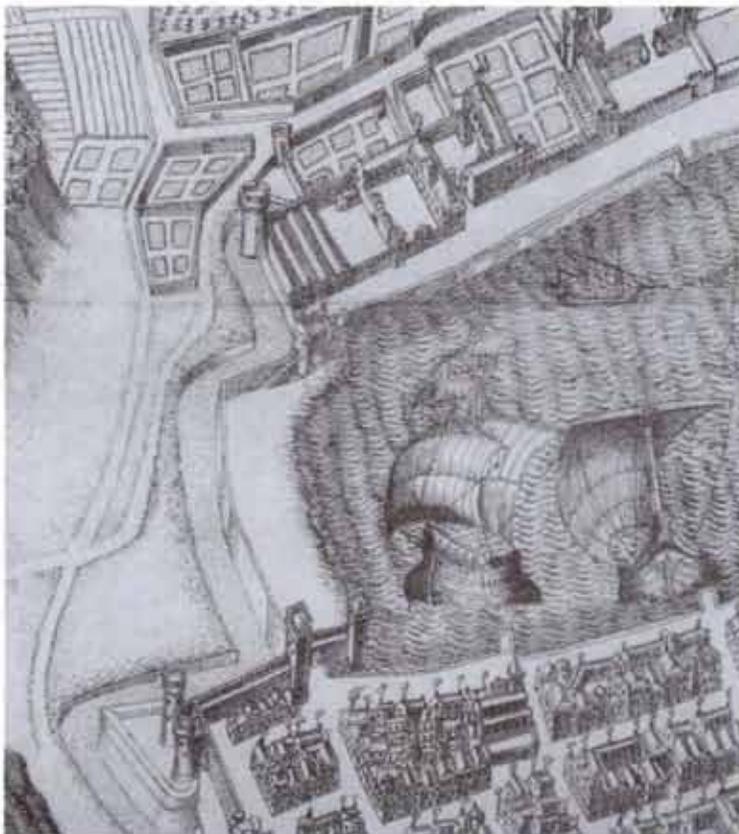
87 César, *B.C.*, II, 22, 5.



a



c



b

Fig. 12. Le plan Fourmiguiet et les arsenaux.
 a, plan général de G. Braun, 1572
 b, vue générale d'Ercole Nigra, vers 1591
 c, plan général de Marez, 1644

Par ailleurs, à partir du milieu du I^{er} s. avant notre ère, tout le bassin occidental de la Méditerranée est sous domination romaine ; et la flotte de guerre qui surveillera la région sera romaine, basée à *Forum Iulii*. En tout cas, de la chute de Marseille en 49 avant notre ère jusqu'au IV^e s., nous n'avons qu'une seule allusion à une flotte de guerre marseillaise : en 308, lors du siège de Marseille par Constantin, Eumène parle de combats navals entre Marseillais et armée romaine⁸⁸ ; si elle existait, nous ignorons l'emplacement de sa base dans le port.

3.2. Époque médiévale : les chantiers navals

Tandis que, dans l'Antiquité, la zone militaire et les chantiers de construction des navires de guerre se trouvaient à l'intérieur de la ville, on a affaire, au Moyen Âge, tant pour la construction des navires de guerre que pour celle des navires de commerce, à des sites successifs, tous localisés à l'extérieur : le plan Fourmiguier, les tercenaux du roi Robert, l'arsenal des rois Charles VIII et Louis XII⁸⁹.

3.2.1. Le plan Fourmiguier (fig. 12)

Au fond du port, au-delà des murailles méridionales de la ville, s'étendait le plan Fourmiguier (*Podium Formigarium*, *Podium Formiguerium*, *Podium Formicarium*), attesté dès le début du X^e s. comme propriété de la ville aux confins des possessions de l'abbaye de Saint-Victor⁹⁰. À compter du XIII^e s., le plan Fourmiguier va devenir indissociable de la fusterie. Lieu où l'on travaille et entrepose le bois, la fusterie était alors divisée en deux zones distinctes : la première, étendue entre les deux remparts (*barri* vieux et *barri* neuf) de la fin du XII^e-milieu du XIII^e s., était occupée par les ateliers et les logements des fustiers (charpentiers) ; la seconde, située juste en

dehors des murs, servait à entreposer les pièces de bois aussi bien que les embarcations à calfater⁹¹. Cet emplacement fut donné à bail emphytéotique par la ville aux fustiers en 1254⁹². En 1265, le nouveau comte de Provence Charles I^{er} d'Anjou, qui a recueilli tous les biens de la commune, perçoit un cens sur le plan Fourmiguier où, dit le texte, « l'on tient les pièces de bois et les pierres »⁹³.

À la fin du XIII^e s., les rois de Naples transforment Marseille en port de guerre. En octobre 1296, à la demande du sénéchal de Provence, le conseil général de la ville basse concède au roi pour un an les chantiers navals du plan Fourmiguier, afin que le souverain pût se faire construire des galères⁹⁴. On était alors au début de la deuxième guerre de Sicile contre l'Aragon qui durera jusqu'en 1302. Peut-être la concession fut-elle renouvelée au cours des années suivantes ? En tout cas, la ville eut du mal à récupérer le plan Fourmiguier, comme en témoignent les tentatives réitérées qu'elle fit en 1314 et 1317⁹⁵. Ce ne sera chose faite, semble-t-il, que vers 1320, date à laquelle les fustiers demandent à la ville de prendre à nouveau bail la place qui leur avait été donnée en emphytéose en 1254 et qu'ils occupent derechef le long des remparts⁹⁶. Où travaillèrent les fustiers de la ville pendant les vingt-cinq années qui s'étaient écoulées ? Une hypothèse sera avancée un peu plus loin. Dans les années 1320 en tout cas, les charpentiers marseillais reprirent leur activité sur le plan Fourmiguier, où elle dut se maintenir jusqu'à l'implantation du premier Arsenal des Galères de Louis XIV (1665). L'importance économique de cette zone avait entraîné l'édification dès avant 1369, à une époque où de graves menaces pesaient sur la ville, d'une enceinte et de trois tours destinées à assurer sa protection⁹⁷. En 1383, une surveillance nocturne était organisée pour éviter que des dommages soient causés aux navires *in Plano Formiguerio et infra portum hujus civitatis*⁹⁸.

88 Eumène, *Panég. Const.*, 19. Cf. annexe 1 p. 197-198.

89 Nous n'envisageons pas ici les magasins où étaient conservés les armements des galères. On sait que dès 1293 Charles II dispose à Marseille d'un arsenal, dont Richard d'Alamanon est nommé garde (Lesage 1950, 105 et Cadier 1891, 185). Plusieurs inventaires du début du XIV^e s. révèlent que cet arsenal, proche du Palais, contenait quantité d'armements et de gréments, mâtures, voiles, gouvernails, rames, etc. (ADBdR : B 1936 à 1938 et Pernoud 1935, 282).

90 Le plan Fourmiguier est mentionné pour la première fois en 904 dans le diplôme de l'empereur Louis l'Aveugle contenant donation à l'abbé de Saint-Victor de la rive méridionale du port. Il apparaît comme limite topographique entre les juridictions respectives de l'abbaye et de la cité, à laquelle il semble appartenir dès l'origine (Guérard 1857, n° 10, 21 avril 904). Une sentence arbitrale entre la ville et les moines, rendue par l'évêque Benoît d'Alignan le 30 janvier 1230, précise que le plan Fourmiguier était bordé à l'est par un petit ruisseau venant de la Cuiraterie (*rivulus qui defluit a curataria juxta Podium Formiguerium*) (Guérard 1857, n° 917).

91 *Sas antennis ho sous timons ho sous aubres... ho sa barqua ho outra lin et que hi puesqua brusquar si vos* (ACM : AA 5 f° 207-208).

92 ACM : DD 20, 15 mai 1254.

93 ADBdR B 812 f° 33 : *Aisso es la plassa del Plan Formiguer en que hon ten justa e peyras*. Non loin se trouvait la place Saint-Étienne où, d'après la même source, « on fait les navires quand on veut aller outre mer ou ailleurs pour commercer » (*Aisso es la plassa de l'islla Scant Esteve ou fan las naus veilla(s) cant vollon anar outra mar o en outra luec a guazainnar*) (*ibidem*, f° 35).

94 ACM : BB 2, pièce en parchemin n° 17, 18 octobre 1296. Les anciens historiens de Marseille, jusqu'à Busquet 1945, 137-142, ont prétendu par erreur que la ville avait concédé au souverain un emplacement particulier du plan Fourmiguier.

95 Voir le *vidimus* du 30 mai 1314 (ACM : AA 5 f° 212v°) et l'acte du 13 avril 1317 (ACM : AA 134).

96 ACM : DD 20, 7 novembre 1320.

97 E. Duprat et plusieurs auteurs anciens, s'appuyant sur une délibération ordonnant *quod fiat palissada versus Planum Formiguerium*, ont soutenu que le plan Fourmiguier fut enclos d'une palissade dès 1319 (ACM : BB 11 f° 145, 7 juin 1319). Le rapprochement avec un texte de 1425 pres-

3.2.2. Les tercenaux du roi Robert

Vers le milieu de la rive méridionale, sur une avancée de terrain rocheux prolongée par un haut fond coulait une source d'eau potable : un appontement permettait aux navires d'accoster pour s'y ravitailler⁹⁹. À l'est de cette aiguade, s'étendait une grève où l'on peut localiser le nouveau chantier de construction navale dont le roi Robert ordonna la création en 1320, à la faveur des nouvelles expéditions lancées pour la reconquête de la Sicile. Établi entre le monastère et les salines de Saint-Victor, ce chantier devait servir à la construction de vingt ou trente galères¹⁰⁰. En 1323, le roi de France Charles IV le Bel, qui caressait le projet d'une nouvelle croisade, se faisait construire des galères à Marseille, vraisemblablement dans les tercenaux du roi de Naples, son cousin¹⁰¹. Un litige opposant en 1329 l'abbé de Saint-Victor aux Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem au sujet de la directe d'un emplacement ou tercenal situé sur la rive méridionale du port¹⁰² laisse supposer que, si le roi Robert fixa en 1320 ses nouveaux chantiers dans cette zone, c'est peut-être parce que celle-ci était occupée depuis plus de vingt ans par les fustiers de la ville, délogés en 1296 du plan Fourmiguier. Quoiqu'il en fût, il semble que les tercenaux du roi Robert furent abandonnés dès la seconde moitié du XIV^e s. (Baratier, Reynaud 1957, 33).

3.2.3. L'arsenal des rois Charles VIII et Louis XII (fig. 12)

Avec l'union de la Provence au royaume (1481), les rois de France héritèrent non seulement des États mais encore des prétentions italiennes des deux maisons d'Anjou-Provence. Charles VIII, le premier, entendit faire valoir ses droits sur le royaume de Naples. À compter de 1488, Marseille retrouva sa fonction de port de guerre et

de base de construction navale. C'est sans doute alors que le roi fit édifier un nouvel arsenal dans l'angle sud-est du port, à l'est des salines, dont la date et les conditions exactes de construction échappent encore. Le registre du clavaire royal en 1490 porte règlement en faveur de Jean de Cadenet « maistre et garde de par le Roy du tercenal de Marseille » pour avoir fait « tirer deux gallères dedans ledit tercenal »¹⁰³. Un autre texte livre le compte rendu des travaux d'aménagements qui furent réalisés en 1492 au *darceual triremum regiarum Massilie* : il permet d'en préciser l'implantation le long de la rive méridionale du port, l'une de ses murailles latérales donnant du côté de Saint-Victor et l'autre du côté de l'église des Prêcheurs¹⁰⁴. En 1494, tandis que Charles VIII gagnait l'Italie du Sud par voie de terre, la flotte provençale, qui le rejoignit à Naples, comprenait notamment six galères qui venaient d'être construites à Marseille, ce qui laisse supposer l'existence d'au moins six tercenaux.

En 1512, Louis XII ordonna la construction de tercenaux supplémentaires. L'apothicaire Honorat de Valbelle, qui nous a laissé une chronique allant de l'extrême fin du XVe s. à 1539, relate que « le 1^{er} février 1512 arriva à Marseille Monseigneur d'Albi, commissaire du Roi, et avec lui le général (des finances) Henri Bohier, Monsieur le lieutenant du sénéchal et plusieurs autres qui venaient au sujet de la construction des tercenaux (*per far far los tresenals*). Aussitôt arrivés, ils convoquèrent plusieurs maçons et menuisiers ainsi que des notables de la ville pour avoir leur avis sur la partie du port où il serait le plus utile de les construire. Après plusieurs entretiens, on conclut qu'on les construirait dans le prolongement des six déjà faits, sur l'emplacement des salins jusqu'au verger du Roi, et l'on décida qu'on en construirait dix-huit qui seraient voûtés comme les caves des maisons et au-dessus de chacun desquels on ferait un comble destiné à recevoir les rames et autres équipements des galères lui-même

crivant la construction d'une palissade de pieux devant la tour du plan Fourmiguier, dans le port, afin d'empêcher les bateaux d'approcher (ADBdR : 355 E 126 f^o 156) laisse à penser que la palissade de 1319 devait être une simple estacade. C'est certainement la clôture du plan Fourmiguier dans les années 1360 qui a entraîné la construction dans l'enceinte méridionale de la ville du nouveau portail de la Calade mentionné en 1369. À cette date, le rempart du plan Fourmiguier comportait déjà deux tours, auxquelles une troisième fut adjointe en 1374 (ACM : EE 4 f^o 81v^o, 22 septembre 1374). Ces trois tours correspondent sans doute aux *torriculas* démolies en 1469 (ACM : BB 33 f^o 20, 18 juin 1469).

98 ACM : EE 7 f^o 59, 27 janvier 1383.

99 Baratier, Reynaud 1957, 32. Au XVII^e s., la source prendra le nom de puits Fourmiguier, dont l'appellation est passée depuis à la rue située derrière l'actuel Théâtre national de La Criée.

100 *Ex altera parte portus ubi alias fuit... inter monasterium Sancti Victoris et salinas... statuimus tarsoniatum galearum viginti vel triginta facere* (ACM : EE 150, lettres patentes du 14 août 1320).

101 Voir les lettres du roi Robert, données en Avignon le 21 juillet 1323, prohibant la perception de tous droits sur les galères en construction du roi de France (transcription dans ACM : BB 13 f^o 128).

102 *Ratione et occasione cujusdam platee sive tercianal... juxta ortum dicte despense qui dicitur ortus Sancti Petri... in qua seu in quo galee consuervant fieri et lignamina et alia preparamenta navium et gallearum reponi* (ADBdR : 1 H 245, sentence arbitrale du 3 juin 1329).

103 ADBdR : B 1958 f^o 21-21v^o.

104 *Versus Sanctum Victorem sive ecclesiam Predicatorum* (ADBdR : B 1449 f^o 83, 21 août 1492). Le document fait état de salles parallèles appelées « nef » (*naves*), dont les murs furent construits avec un mortier de terre (*ex lapidibus et luto*), l'emploi de la chaux étant réservé aux fondations et aux sommets des maçonneries. Dix-huit ouvertures, tant arcades que fenêtres, furent réalisées.

recouvert d'un toit d'ardoises. Le projet adopté fut mis en adjudication à la chandelle allumée et l'œuvre confiée à un maçon d'Aix appelé maître Pierre. Le prix de chaque *goa* de 3 pans de long était fixé à 10 gros. Le maçon était tenu de tout fournir : pierres, chaux, sable, bois de charpente et tout cela pour le prix de 10 gros la *goa*. Lesdits tercenaux devaient être terminés en dix-huit mois et chaque tercenal devait être muni d'une porte en fer »¹⁰⁵. Très vite, dès la seconde moitié du XVI^e s., l'arsenal de Charles VIII et de Louis XII tomba à son tour en décrépitude : le procès-verbal d'installation du garde de l'arsenal en 1570 montre que le bâtiment était alors en piteux état (Masson 1937, 53-54). Il faudra attendre 1685 pour que toute cette zone du port soit radicalement transformée par la construction du second Arsenal des Galères de Louis XIV.

4. Le port de commerce

4.1. L'Antiquité

4.1.1. Le port de commerce aux VI^e et V^e s. avant notre ère

LA PREMIÈRE STRUCTURE PORTUAIRE
DU PREMIER QUART DU VI^e s. (fig. 13, 14, 15)

La fouille de la place Villeneuve-Bargemon a fait apparaître la structure portuaire construite la plus ancienne (à ce jour). Il s'agit d'un quai, large de 8 m à son extrémité, long (dans sa partie fouillée) de 12 m, construit perpendiculairement au rivage – qui n'a malheureusement pas été fouillé parce que situé au nord, à l'extérieur de la paroi du chantier – à l'aide de blocs de rochers maintenus à l'intérieur d'un batardeau simple constitué de pieux plantés dans le substrat géologique dur. Une assise de réglage horizontale, à environ 0,30 m sous la surface de l'eau, faite de pieux débordant le parement sous-marin du massif, est surmontée de trois assises de blocs en appareil régulier dont les parois sont verticales (fig. 15). La surface de circulation du quai est constituée d'une calade d'argile et galets tassés.

Le problème de la détermination de la fonction d'une structure portuaire aussi ancienne est double : d'une part, nous manquons de comparaisons puisque aucun quai grec sûrement datable de l'époque archaïque n'a été fouillé et étudié ; d'autre part parce que cette construction est coupée côté terre, par le hasard de la fouille, ce qui empêche de connaître le lien avec la terre ferme et son environnement qui pourrait aider à son interprétation¹⁰⁶. Nous sommes donc réduits à interpréter cette structure à l'aide de deux arguments :

– Est-elle faite pour accoster des navires ? Si c'est le cas, on peut y reconnaître un quai pour approcher les navires à charger et décharger. Si son mode de construction empêche les navires de l'approcher, il convient de rejeter cette interprétation. Dans le cas présent, les parois sont verticales, le lit de bois horizontal dépassant des blocs servant à empêcher les coques des navires de raguer contre les blocs sous-marins qui sont bruts, et les assises supérieures sont taillées, comme dans le cas des quais plus récents connus. Enfin la hauteur d'eau au droit des parois correspond au tirant d'eau des navires de commerce connus au VI^e s. Rien n'est fait dans la construction de ce massif pour empêcher les navires d'accoster, bien au contraire, comme ce devrait être le cas s'il s'agissait du pied d'une structure défensive, que d'ailleurs on aurait pu contourner pratiquement sans nager puisque la plus grande profondeur à son pied est d'environ 1,80 m.

– Examiner le matériel archéologique qui jonche les fonds du port aux abords de cette structure. Si on y a débarqué des cargaisons, les fonds seront très riches en fragments d'amphores, de céramiques importées... Si la structure est faite pour empêcher les navires d'approcher, on ne devrait pas trouver des traces de cargaisons. Ici, les fonds étaient tout aussi riches en amphores et céramiques importées, dès le début du VI^e s., que les abords du quai de la fin du VI^e s. découvert place Jules-Verne, et dont la destination commerciale ne semble pas faire de doute.

Dans l'état actuel de l'étude, j'interpréterai donc cette structure comme un quai destiné à accoster des navires de

105 Bourilly, Duchêne, Gaillard 1985, 39-40. La *goa* était une mesure locale pour la construction des galères encore utilisée au XIX^e s. Le « verger du Roi » correspondait à l'ancien « jardin Saint-Pierre » de l'abbaye de Saint-Victor, acquis en 1459 par le roi René moyennant une pension annuelle de 80 livres de royaux marseillais (ADBdR : 1 H 489, pièce 2437 et B 14 f^o 276).

106 H. Tréziny (*supra*, p. 50) a publiquement exprimé à plusieurs reprises son interprétation : il voudrait y voir l'extrémité d'une muraille archaïque, ce massif constituant le soubassement d'une tour terminant la muraille. Cette étude consacrée à la topographie portuaire n'est pas le lieu de détailler une argumentation qui est d'ordre architectural et demande à être longuement développée pour envisager les deux hypothèses. La publication du site reviendra sur l'interprétation de cette structure. Je n'avancerai ici que quelques arguments rapides en faveur d'un quai, en précisant que la fouille a été effectuée avec les deux interprétations possibles en tête, sans préférence : si la muraille archaïque enserrait un périmètre plus restreint que le tracé d'époque classique, son extrémité côté bassin portuaire pourrait se situer dans cette zone du rivage. Les arguments pour chercher dans cette zone une hypothétique muraille viennent d'études concernant la répartition des céramiques les plus anciennes, que les fouilles récentes ont infirmées, et de Benoit 1950, 117, qui décrit « dans le bas de la rue Négrel, à 30 m de la Grand-Rue », sous un « béton d'*opus signinum* incrusté d'un pointillé de cubes blanc et noir » une « assise inférieure d'une muraille de 1,70 m de large » dont il décrit les blocs de parement et qu'il interprète comme un rempart. Si son compte rendu est exact, on aurait trouvé « dans la couche supérieure du blocage [interne du rempart] une monnaie de bronze au taureau cornupète » ; ceci place ce mur plusieurs siècles après le quai dont nous parlons, et il n'aurait aucun rapport avec lui, puisque ce quai était complètement ennoyé dans les sédiments et recouvert par les installations ultérieures à l'époque de la frappe de cette monnaie.

commerce. La céramique importée date sa construction des premières décennies du VI^e s. et son abandon, en raison d'un envasement très rapide, avant la fin de ce siècle ¹⁰⁷.

UN SECOND QUAI COMMERCIAL DE LA FIN DU VI^e s. (fig. 16)

La première zone commerciale étant envasée, elle est transformée en chantier naval (cf. *supra*, p. 173-174) et un nouveau quai est construit, plusieurs dizaines de mètres au sud et à l'ouest, sur les argiles accumulées rapidement devant le rivage originel. Il s'agit cette fois d'un quai parallèle au rivage, dont le parement est en grand appareil régulier et la surface de circulation est constituée, comme sur le quai antérieur, d'une calade de galets tassés dans l'argile. Là aussi, l'abondant matériel retrouvé au fond du port, aux abords du quai, le désigne comme un quai commercial.

Construit dans le dernier quart du VI^e s., il conserva son usage commercial tout le long du V^e s., avant d'être abandonné à son tour, pour les mêmes raisons : l'envasement de cette zone du port est devenu tel que les navires ne peuvent plus approcher, et le quai fait place à des plages transformées en chantier naval.

Nous perdons ensuite la trace de la zone commerciale jusqu'à la chute de la cité : aucun indice direct ne permet de savoir si elle est déplacée le long du rivage nord du Lacydon vers l'ouest ou vers l'est. Si on admet qu'aux III^e et II^e s. la zone militaire s'étend vers l'est, c'est plutôt vers l'ouest, entre la place Jules-Verne et le fort Saint-Jean, qu'il faudrait chercher de nouveaux quais commerciaux. Mais il ne s'agit que d'une hypothèse : on verra plus loin qu'à l'époque romaine, la zone commerciale n'est pas d'un seul tenant. Rien n'interdit de penser qu'il ait pu en être de même antérieurement.

107 Cf. le catalogue des céramiques de M. Denoyelle dans Hesnard 1999, 24 : les céramiques orientalisantes et corinthiennes anciennes viennent des fonds marins au pied du quai.

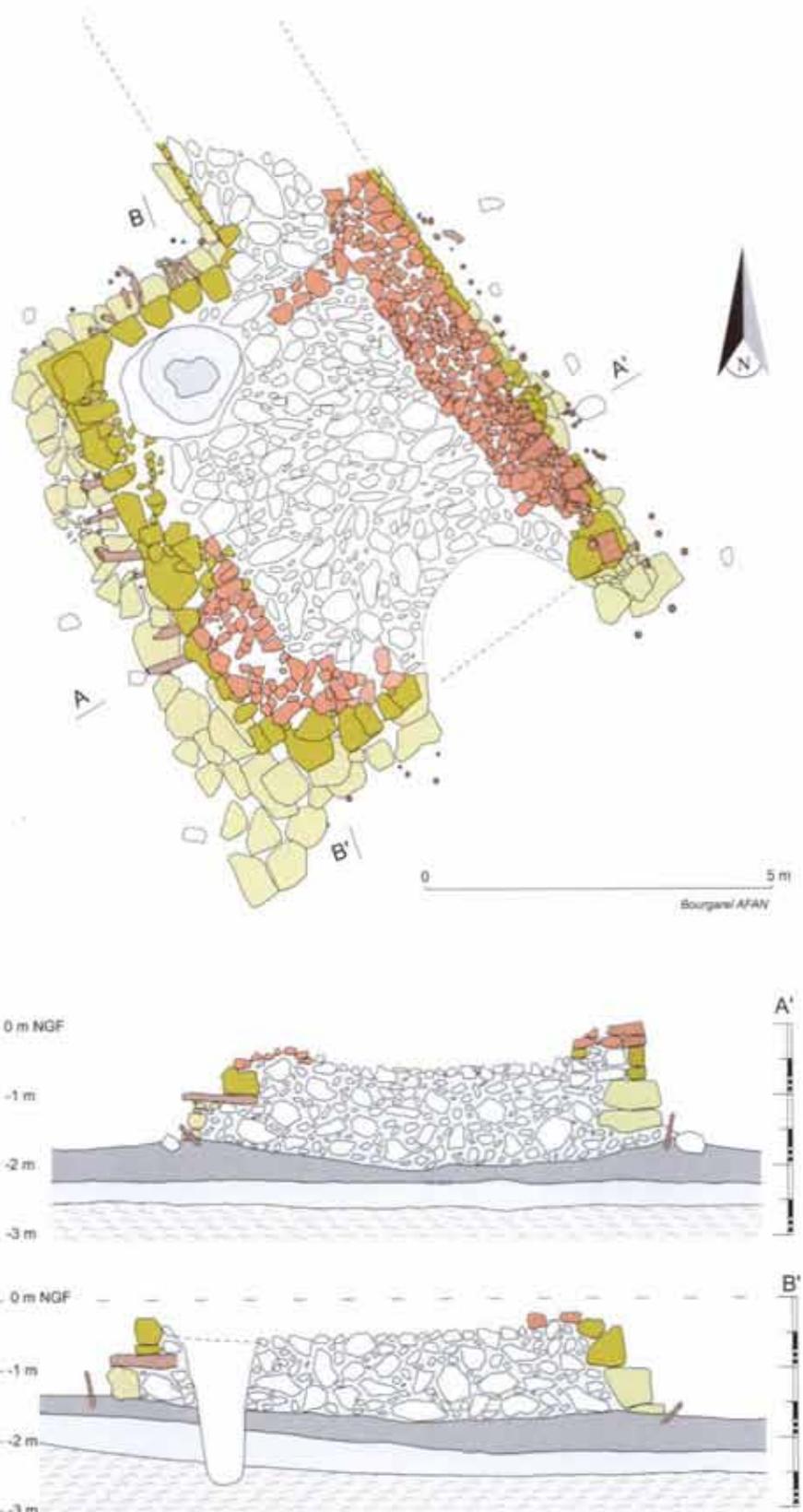


Fig. 13. Port grec archaïque, quai du premier quart du VI^e s. av. n. è. Plan et coupes (DAO N. Bourgarel, AFAN).



Fig. 14. Port grec archaïque, quai du premier quart du VI^e s. av. n. è. (place Villeneuve-Bargemon). Vue de la paroi ouest, du nord vers le sud (A. Arbion, AFAN).



Fig. 15. Port grec archaïque, quai du premier quart du VI^e s. av. n. è. (place Villeneuve-Bargemon). Vue du dessus de la face ouest avec l'assise horizontale des bois (A. Arbion, AFAN).



Fig. 16. Port grec archaïque, quai du dernier quart du VI^e s. av. n. è. (place Jules-Verne). Vue du sud vers le nord (M. Derain, AFAN).

Il se peut qu'au I^{er} s. avant notre ère cette zone commerciale soit de nouveau installée au même endroit qu'aux époques archaïque et classique, mais le très mauvais état des structures terrestres découvertes empêche de les interpréter comme des entrepôts. Le dragage ultérieur d'époque romaine a entièrement enlevé les fonds marins

hellénistiques dans cette zone : on ne peut pas non plus savoir s'ils contenaient de nombreuses amphores et céramiques qui auraient pu étayer cette hypothèse.

4.1.2. Le port de commerce romain ¹⁰⁸

À l'époque romaine, deux zones sont sûrement consacrées au port de commerce : place Jules-Verne au milieu du rivage, et la Bourse à l'extrémité est de celui-ci. Deux autres tronçons de quais d'époque romaine sont connus, l'un au pied de la butte Saint-Laurent, derrière les bâtiments de l'octroi ¹⁰⁹, où un alignement de blocs en grand appareil, retaillés dans des blocs de calcaire provenant d'un bâtiment grec antérieur a été découvert ; l'autre vers le fond du bassin, proche du quai de la Bourse, sous la Samaritaine ¹¹⁰.

AU PIED DE LA BUTTE SAINT-LAURENT

Au pied de la butte Saint-Laurent, H. Rolland avait effectué trois sondages, à partir desquels il restitue un rivage et une plage à près de 100 m en retrait du quai moderne ¹¹¹. L'information est reprise par F. Benoit ¹¹², qui est probablement à l'origine de l'anse dessinée ensuite sur tous les plans : « La continuation des fouilles dans le

¹⁰⁸ Ces structures ont été publiées : cf. Guéry 1992 pour la Bourse et Hesnard 1999, 45-70, et la bibliographie antérieure citée dans cet ouvrage. Je ne reprendrai donc pas ici la description détaillée des structures, en insistant simplement sur les fonctions déterminées.

¹⁰⁹ Benoit 1950, 116-117 ; Benoit 1953, 101-102 et Benoit 1954, 17. C'est de là que vient le grand chapiteau ionique, qui était peut-être en réemploi dans ce quai.

¹¹⁰ Varoqueaux 1968-1970, 47-50 et fig. 2, 3 et 14. Cet article récapitule les informations disponibles sur ces fouilles anciennes du port et localise l'épave et le quai découverts sous la Samaritaine. La maquette n° 39 d'H. Augier y est reproduite (fig. 2).

¹¹¹ Rolland 1947, 155-160, et fig. 1 ; sondages 1 et 2.

¹¹² Benoit 1950, 116. Il semble important de s'arrêter sur ces informations et de les analyser un peu longuement pour essayer de clarifier les découvertes dans cette zone du rivage, à la lumière des connaissances actuelles sur le niveau de la mer.

quartier du Forum et du théâtre (*Gallia* V, 1, 1947, 155 et *Gallia* VI, 1, 1948, 207) a permis de préciser en ce point le littoral du Lacydon [...] à quelque 120 m au nord du quai actuel. La ligne du rivage à l'époque grecque s'infléchit en suivant les courbes de niveau de la butte des Moulins pour former une anse profonde au pied de l'actuelle place de Lenche. Les travaux considérables de nivellement faits après la conquête de 49 av. J.-C. ont transformé le profil du rivage par l'apport de sable et de graviers marins avec coquillages et déblais de terrain oligocène provenant de l'arasement de la butte Saint-Laurent. [...] La même constatation a été faite par une fouille sous l'orchestre du théâtre : il paraît avoir été établi après comblement d'une calanque au pied de la butte Saint-Laurent, ainsi que le montre la présence, dans le sous-sol, de sable marin avec coquillages mélangés à des éléments oligocènes dans lequel ont été retrouvés des tessons de céramique attique (avec coquillage marin adhérent) [...] du marbre de Carrare. [...] au pied de la butte, au midi, était en place un alignement de blocs de grand appareil sur 9 m de longueur. » Il s'appuie donc explicitement sur les sondages de H. Rolland pour identifier la ligne de rivage grecque. Il ne le dit pas nettement, mais on peut comprendre de ces informations assez confuses (il passe d'un site à un autre, revient ensuite au premier, etc.) que la ligne de blocs en place marque le rivage romain et donc que l'autre rivage plus ancien est grec. Deux arguments détruisent l'hypothèse de ce rivage grec à 120 m au nord. L'un, chronologique, était évident dès l'origine : H. Rolland, qui décrit avec précision les sondages et leur position (le sondage 2 n'est pas, comme l'écrit F. Benoit, à 120 m du quai), détaille le matériel découvert dans le niveau inférieur au contact du substrat, matériel qu'il connaît et compare à celui de ses fouilles de Saint-Blaise : amphores romaines tardives, céramique grise « wisigothique » (= D.S. P. dans la terminologie actuelle). Donc, si rivage il y a, il est de l'Antiquité tardive, certainement pas grec. Mais il ne peut pas y avoir là un rivage, car ses sondages sont bien positionnés en altimétrie : le sondage 1, le plus au sud, où il pense voir un fond marin, a atteint au plus bas le 0 NGF, le sondage 2 place la plage à + 2,55 m et le rivage serait, pour lui, entre ces deux cotes d'altitude. Nous savons aujourd'hui que le niveau de la mer dans l'Antiquité a monté, mais qu'il est toujours resté en dessous du 0 NGF. Il ne peut donc pas y avoir de rivage ancien à 120 m au nord, avec une anse profonde : dans toutes les fouilles de cette zone, le substrat a été rencontré largement au-dessus du 0 NGF. Au contraire, les rivages antiques sont à rechercher au sud du sondage 1 de H. Rolland ; s'il y a comblement, comme plus à l'est places Jules-Verne et Villeneuve-Bargemon, les rivages



Fig. 17. Port romain. Détail d'un bloc provenant du pied de la butte Saint-Laurent sur lequel les balanes sont visibles, actuellement au musée Borély (archives F. Benoit, SRA, Aix-en-Provence).

entre le Néolithique et l'époque romaine se placent entre le sondage 1 (à 63 m en retrait du quai moderne) et la ligne de blocs en place au sud, qui est probablement un parement de quai romain¹¹³, comme on va le voir.

La position de cette ligne de blocs est précisée par F. Benoit dans un autre article, consacré au chapiteau ionique : « Le creusement d'un collecteur, à 1 m sous le 0 du NGF a permis de reconnaître les substructions d'un quai antique, aligné selon l'ancienne rue Fontaine-Rouvière, au croisement de l'ancienne rue Mayousse, face à l'angle Est du Pavillon de Santé (Consigne Saint-Jean). La poursuite de la fouille à l'est, a mis au jour sur 20 m de long, un quai de grandes dalles juxtaposées sans mortier ni fondation [...] en pierre de la Couronne, avec trous de louve et incrustation de coquillages (balanes sur les faces latérales) appartenant manifestement à une construction romaine ; trente-cinq blocs transportés au musée Borély »¹¹⁴.

113 H. Rolland a été influencé par les sables marins, les coquillages sur la céramique, etc. Nous savons aujourd'hui que les remblais utilisés pour asséoir les thermes sont aussi, pour certains d'entre eux, d'origine marine : ils proviennent probablement du curage des fonds (cf. *infra*, p. 190).

114 Benoit 1953a, 100-101 ; la même information est reprise, avec quelques variantes dans Benoit 1953b, 216, note 2 et Benoit 1954, 17.

L'indication altimétrique rend plausible l'identification de cet alignement avec un quai romain, malgré les imprécisions de F. Benoit qui place cet alignement de blocs soit à 40 m, soit à 50 m du pavillon de Santé ; la cote de la base des blocs est indiquée à - 0,25 m ou à - 0,65 m NGF (Benoit 1953b, 216, n. 2 et 1954, 17). L'examen des blocs déposés au musée Borély n'a pas permis d'y retrouver les balanes signalées par F. Benoit. En revanche, elles sont visibles sur une photo retrouvée dans les archives de F. Benoit (SRA, Aix-en-Provence) (fig. 17).

Les blocs eux-mêmes sont des blocs de calcaire de la Couronne retaillés, donc en réemploi ; au moins l'un d'eux porte une marque de carrier¹¹⁵. Ce réemploi de blocs provenant de bâtiments grecs détruits se retrouve dans les murs des entrepôts du début du I^{er} s. de notre ère (place Jules-Verne et Docks romains), et dans le mur sud des thermes (place Villeneuve-Bargemon). Que cet alignement soit le parement d'un quai romain est donc une hypothèse forte.

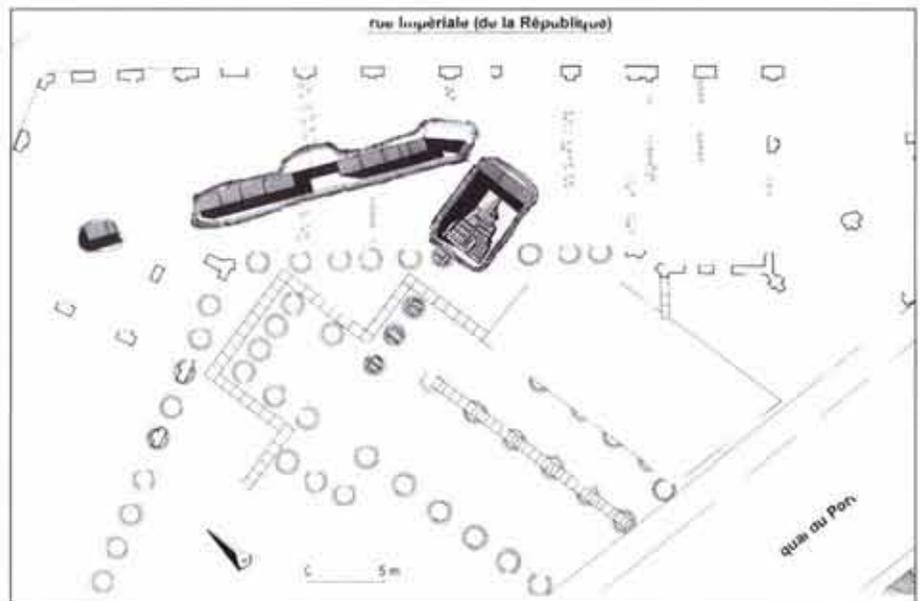
LE QUAÏ SOUS LA SAMARITAINE (fig. 18)

Le quai sous La Samaritaine pose beaucoup moins de problèmes : bien localisé, il a fait l'objet d'une maquette précise de H. Augier, et d'une étude soignée, autant topographique que chronologique, par C. Varoqueaux. Il s'agit bien d'un parement de quai, lui aussi en blocs de grand appareil en réemploi, d'époque romaine, difficile à mieux préciser pour C. Varoqueaux. On peut peut-être aujourd'hui cerner cette date, à l'aide des fouilles récentes de la place Jules-Verne. La position de l'épave implique la présence du quai lorsque la coque a été abandonnée dans les fonds.

Le matériel archéologique découvert s'échelonne de l'époque flavienne au III^e s. La présence de cette épave dans l'angle du quai, reposant à - 2 m NGF, suppose que cette zone était envasée et abandonnée, probablement au III^e s.¹¹⁶. On serait exactement dans la même situation que plus à l'ouest, place Jules-Verne : les quais du premier aménagement romain sont envasés et abandonnés fin II^e s.-début III^e s. Ce tronçon de quai appartiendrait à la première opération d'aménagement portuaire romaine qui débute par un dragage des fonds, le tracé d'une nouvelle



a



b

Fig. 18. Le quai romain sous La Samaritaine.

a. maquette Augier n° 3748, Musée d'Histoire de Marseille (M. Moliner) ;
b. plan, d'après Varoqueaux 1968-70, fig. 3.

ligne de rivage et la construction des quais ; elle date du I^{er} s. de notre ère, de la première moitié place Jules-Verne, plus tard dans le I^{er} s., à l'époque flavienne, au fond du port, à la Bourse. Le tronçon de La Samaritaine devrait dater, d'après les céramiques, du milieu ou du troisième quart du I^{er} siècle.

Le peu de connaissance des contextes de ces deux découvertes anciennes empêche de savoir si ces quais sont dédiés au commerce, bien que ce soit probable.

115 F. Benoit (1954, 17) signale plusieurs marques « de tâcheron » sur les blocs (monogrammes AV et AP). Les blocs constituent aujourd'hui le bassin du lapidaire du musée Borély. Seules deux faces sont visibles (d'autres marques peuvent exister sur les faces cachées). Je remercie A. Durand de m'en avoir autorisé l'accès et d'avoir fait vider le bassin pour permettre l'examen des blocs. C. Morhange a retrouvé dans les archives de F. Benoit un croquis de position des blocs et une photo de la fouille, qu'il m'a généreusement communiqués.

116 Cf. Varoqueaux 1968-1970, 39-47 pour une analyse des éléments de chronologie.



Fig. 19. Entrepôt romain à *dolia*, musée de site des Docks Romains (P. Foliot, CNRS-CCJ).

LA BOURSE ET PLACE JULES-VERNE

Aux I^{er} et II^e s. de notre ère, les deux zones sûrement commerciales comportent des quais (la Bourse, place Jules-Verne), des appontements (place Jules-Verne) pour accoster les navires et des entrepôts à *dolia* spécialisés pour le commerce du vin en vrac¹¹⁷ : le premier découvert est celui conservé dans le musée de site des Docks romains, immédiatement à l'ouest de la place Jules-Verne (fig. 19). La fouille de cette place a permis d'en découvrir deux autres, dont l'un avec le quai de débarquement qui permet d'y accéder directement. Enfin, le long du bord est du quai de la Bourse, un dernier entrepôt à *dolia* vient confirmer le développement très important de ce mode de commerce. Si ce dernier est contemporain de l'aménagement du quai lui-même, il est d'époque flavienne, donc plus tardif que ceux de la place Jules-Verne.

Place Jules-Verne, ces entrepôts sont contemporains de l'aménagement des quais, plages et appontements, vers la fin de l'époque augustéenne (fig. 20). Ces quais et entrepôts sont en pleine activité tout le long du I^{er} s. et de la première moitié du II^e s. (fig. 21).

Les techniques de construction des quais sont celles décrites par Vitruve et typiquement romaines (fig. 22 et 24) ; de même les entrepôts sont très proches de ceux connus à Ostie (Hesnard, Carre, Dangréaux 1988).

L'activité de cette partie du port est importante et diversifiée : le matériel tombé au fond du port le long des quais et des appontements montre qu'on y chargeait et déchargeait des cargaisons de toute nature et de toute origine, de la Méditerranée orientale jusqu'à la Bétique (huile, vins, saumures de poisson, céramiques les plus diverses). On trouve aussi les traces des exportations de vin en amphores, de céramique locale. C'est aussi sur ces



Fig. 20 - Place Jules-Verne, entrepôt à *dolia*, I^{er}-II^e s. de n. è. (M. Derain, AFAN).

quais que l'on débarquait les thons pêchés au large et transformés directement sur le port (cf. *infra*, p. 188).

Vers le milieu du II^e s., les quais sont noyés dans la vase et transformés en plages (fig. 23) ; seuls les appontements en bois perpendiculaires au rivage continuent à être utilisés pour accoster les navires. Les entrepôts sont transformés : le mode de transport du vin dans les navires à *dolia*, qui nécessite ces entrepôts spécialisés à chaque extrémité de leur trajet, est probablement abandonné à cette époque.

La zone n'en reste pas moins dédiée au commerce ; les *dolia* des entrepôts sont arasés, un nouveau sol est construit, les bâtiments sont élargis. Jusqu'à la fin du IV^e s., les bâtiments resteront des entrepôts commerciaux. Lorsqu'ils sont abandonnés après un incendie, des amphores à huile africaine y étaient stockées.

¹¹⁷ J'ai eu l'occasion de commenter à plusieurs reprises ces structures et ce type de commerce ; on se reportera donc aux articles et ouvrages antérieurs, Hesnard 1994, 1995, 1997 et 1999.



Fig. 21. Maquette du port romain au Haut-Empire, places Jules-Verne et Villeneuve-Bargemon, restitution hypothétique. (conception A. Hesnard, P. Pomey, réalisation D. Delpalillo ; cliché P. Foliot, CCJ ; musée des Docks Romains, Marseille).



Fig. 22. Place Jules-Verne, quai de l'entrepôt à *dolia*, I^{er}-II^e s. de n. è. (M. Derain, AFAN).



Fig. 23. Place Jules-Verne, quai du I^{er} s. enterré dans la plage du III^e s. de n. è. et caniveau signalant la nouvelle ligne de rivage à cette période (M. Derain, AFAN).

S'il fallait une preuve supplémentaire de la fonction de cette partie du port, on rappellera la découverte, au pied des appontements, de deux tablettes à écrire dont une inscription pyrogravée au dos atteste leur appartenance, pour l'une à l'administration douanière des provinces de Gaule, pour l'autre à l'administration qui percevait des taxes pour le compte de la cité de Marseille (France, Hesnard 1995 ; France 1999 et 2001). Sur cet appontement s'effectuait donc le décompte des taxes à percevoir sur les marchandises débarquées des navires de commerce : il s'agit bien d'une zone commerciale du port.

Le bassin de la Bourse ¹¹⁸ est lui aussi très actif pendant ces siècles, et il sera envasé à la même époque.

Ces deux zones fouillées étant envasées, nous perdons tout témoignage direct de la localisation du port de commerce à partir du V^e s., les fouilles n'ayant pas touché les rivages de ces périodes plus tardives. En revanche, le matériel archéologique découvert dans les habitats de l'Antiquité tardive confirme que les échanges avec toute la Méditerranée n'avaient pas cessé, car on trouve dans les habitats amphores, céramiques et monnaies de toute la Méditerranée, y compris du bassin oriental ; mais notre

118 Cf. Guéry 1992 pour les structures et Bonifay, Carre, Rigoir 1998 pour la stratigraphie et le matériel archéologique provenant du bassin.

ignorance de la topographie du port à partir de cette époque est complète.

Une dernière remarque concernant le port de commerce romain : il n'est pas d'un seul tenant ; au moins deux zones distinctes du rivage lui sont dédiées. Immédiatement à l'est des entrepôts et quais commerciaux de la place Jules-Verne, la découverte de grands thermes publics en bord de port témoigne que les entrepôts de la Bourse et ceux de Jules-Verne sont séparés les uns des autres par une zone de quais bordés de bâtiments monumentaux publics dont nous ignorons l'extension.

4.2. Les structures portuaires médiévales

Durant tout le Moyen Âge, comme pendant l'Antiquité, le bassin du Vieux-Port concentra l'essentiel de l'activité maritime de Marseille. C'est au XIII^e s., à l'époque de l'apogée commerciale de la cité, que le port de commerce prit les traits essentiels qu'il allait conserver jusqu'à la fin de l'époque médiévale.

Une série de cens des XIV^e et XV^e s.¹¹⁹ – abondamment utilisée par Bruno Roberty pour sa restitution du plan de Marseille en 1423¹²⁰ – permet de se faire une idée des liens unissant la ville à son port à la fin du Moyen Âge. Maisons et boutiques, organisées en îles, s'alignaient le long de voies dont la dénomination rend compte, à sa manière, des circulations qui animaient alors la cité.

L'axe majeur de l'époque, la rue du Change ou de la Draperie ou de l'Épicerie, etc. – suivant le tronçon considéré – correspond *grosso modo* à la rue de la Loge actuelle (nom qui apparaît au XVII^e s.)¹²¹. Il chemine parallèlement au port mais à faible distance de ce dernier, et, dans les années 1450, on compte, sur la rive nord, dix-neuf traverses conduisant vers la mer¹²² – contre une douzaine actuellement. Les bâtiments construits sur le rivage, loin de tourner le dos au port, s'ouvraient, en outre, largement vers le sud ainsi qu'en témoigne clairement la représentation du Prêche de la Madeleine (fig. 24). En retrait par rapport à la berge, ils dégageaient un espace, simple grève plus ou moins déclinée de quelques mètres de large appelée semble-t-il, au XIII^e s., la rue du Port (*carreria portus*) mais que les registres de cens postérieurs désignent simplement comme la rive (*ripa*). C'est là qu'étaient débarquées les marchandises amenées de



Fig. 24. Prêche de la Madeleine, XV^e s. (musée du Vieux-Marseille, photothèque Centre Camille-Jullian).

toute la Méditerranée et, pour organiser tant bien que mal le trafic, les autorités interdirent certains passages, jugés trop étroits, aux bêtes de somme¹²³.

Vers le milieu de la rive nord, la ligne du rivage, comme celle des maisons, s'interrompait de part et d'autre d'une anse, large mais peu profonde, appelée les *Escars*. Cet espace (*Platea Scariorum* ou *Platea Bruginatorum*) était utilisé pour le séchage des filets et le radoubage des embarcations des pêcheurs et des marins (*In scariis una platea que vocatur platea Bruginatorum ubi barche*

119 Ces registres de censitaires du domaine royal sont conservés dans la série B des Archives départementales de Bouches-du-Rhône : B 812 (pour l'année 1265) ; B 1019 (pour 1298) ; B 1936 (1301) ; B 1937 (1302-1303) ; B 1940 (1330) ; B 1942 (1359) ; B 831 (1377) ; B 1177 (1405) ; B 1946 (1411) ; B 836 (1456-1459).

120 Ces importants travaux sont restés pour l'essentiel inédits. Les notes prises par Roberty sont conservées aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône sous la cote 22 F.

121 Cf. sur ce point Fabre 1867-1869, t. II, 333-353.

122 ADBdR : B 836. Ce texte fort précis fait état, entre autres (f^o 135^v), de la *decima nona et ultima transvertia per quam descenditur a carreria de la Signeria et a carreria Sancti-Augustini versus dictum portum*.

123 ACM Marseille BB 25, f^o160, le 12 II 1367, et ADBdR, B 831, f^o4, cités par Baratier, Reynaud 1951, 734.

aptantur)¹²⁴. Le nom de *Platea Bruginorum* vient du *bruginus*, mot latin qui donna le bregin ou *bourgin* et désigne, selon Mistral, « un filet traînant à mailles étroites, formé de deux ailes qui aboutissent à une manche, servant à prendre les petits poissons et les crustacés »¹²⁵.

Au XIII^e s., il y avait en ce lieu vingt-quatre places réservées à la vente des poissons de bregin ; les poissons dont le prix dépassait 5 sous devant obligatoirement être transportés dès leur arrivée à la Poissonnerie, près du marché des Accoules¹²⁶.

Le nom d'*Escars* viendrait, quant à lui, du bas-latin *scar* désignant d'après Du Cange¹²⁷, une berge aménagée. En l'absence de quai maçonné (avant la seconde moitié du XV^e s. – nous y reviendrons) sans doute s'agissait-il, comme l'ont suggéré E. Baratier et F. Reynaud (1951, 734), de simples palissades de pieux destinées à limiter les éboulements tout en formant de petits môles où venaient s'amarrer les navires pour débarquer leurs cargaisons.

Après le sac des Aragonais, en 1423, cette place fut démembrée ; sa partie méridionale, lotie, se trouvant progressivement occupée par un front de maisons qui s'interposa entre le reste de la ville et la berge.

Le registre de cens de 1456-1459 nous montre clairement le processus en cours ; un forgeron reconnaît un emplacement de 6 cannes et demie de long (environ 13 m), qui vient de lui être cédé sur la place des *Escars* (*spatium sive locum platee des scas ibidem situate sibi noviter ad accapitum datum*), à charge pour lui d'y construire une maison d'ici dix ans (*pro ibidem construendo et de novo edificando unam domum a solo versus ad celum infra proximos decem annos*)¹²⁸. Et quelques lignes plus loin, nous apprenons que ladite parcelle confronte une autre place, elle aussi cédée depuis peu à un autre artisan (*versus orientem cum quadam alia platea sive loco noviter equidem ad accapitum dato magistro Richardo de Cals, sartori*).

Est-ce un effet de nos sources ou le reflet d'une réelle évolution topographique ? Alors que les maisons sont dites « dans » la rue du Change, des Masses, etc., elles ne sont jamais, dans les cens, qu'à côté (*juxta*) de la rive ou

confrontées par celle-ci¹²⁹. Le flux des hommes et des marchandises empruntant au XIII^e s. la rue du Port aurait-il, aux XIV^e-XV^e s., pivoté à 90° pour pénétrer plus franchement la ville ? On peut le penser à voir ainsi démembrée et lotie cette place des *Escars*, anciennement ouverte sur la mer. Mais il ne semble pas que l'on doive interpréter ce mouvement comme un détournement, sinon comment interpréter l'installation, en ce début du XV^e s., de l'Hôtel de Ville sur le port, à l'emplacement de l'ancien Change ?

À l'est des *Escars* s'étendaient les îles des changeurs ou quartier du Change. Cette activité importante à Marseille au XIII^e s. se transféra en Avignon avec la venue des papes, au XIV^e s. Le nombre des changeurs déclina ainsi dans les derniers siècles du Moyen Âge, passant de trente-sept en 1301 à neuf en 1405 et trois en 1411 (Baratier, Reynaud 1951, 844-845). Ce quartier, qui fut dans les premiers pillés et incendiés lors du sac de 1423, connut d'importantes transformations dans les années 1430-1440. La cour royale autorisa la construction de nouvelles maisons sur les ruines des anciennes tables des changeurs. L'ancienne maison du grand marchand Jean Casse – passée ensuite à Jacques de Favas – avait, quant à elle, été achetée dès 1415 par les syndics de la cité qui y installèrent la Maison de Ville. Cette dernière, gravement touchée en 1423 fut réparée dès 1426¹³⁰.

C'est entre le Change et la place des Augustins, dans l'angle nord-est du port, que s'étendait le quartier des affaires. Là, les commerçants et les armateurs les plus riches avaient leur domicile et leurs magasins. C'est dans cette partie du port qu'accostaient les nefes et autres galées.

Les multiples traverses attestées nourrirent sans contester l'activité commerciale de Marseille. Elles eurent aussi, plus prosaïquement, pour fonction de drainer les eaux dévalant les pentes de la cité. De la place des *Escars* jusqu'aux Augustins, sous chacune de ces voies courait, au XV^e s., une canalisation (*conductus*) amenant les eaux, pluviales et autres, dans la mer¹³¹. Le flux commercial se superposait donc à un réseau d'assainissement qui, *via* les traverses, purgeait la ville dans le port, conférant à ce dernier un rôle de grand collecteur.

124 ADBdR : B 1941, f^o 9 et 18 (cité par Baratier, Reynaud 1951, 735).

125 Mistral F., *Lou tresor dóu Felibrige*, réed. Edisud, Aix-en-provence, 1979, 2 vol.

126 Cf. l'article 49, intitulé *De blado, carnibus et piscibus non vendendis nisi in locis statutis a communi* du livre I des statuts municipaux (Pernoud 1949, 59).

127 Du Cange Ch. D., *Glossarium mediae et infimae latinitatis*, réed. L. Favre, Niort, 1883-1887, 10 vol.

128 ADBdR : B 836, f^o 116v^o.

129 Ce phénomène est particulièrement patent dans le registre de 1459 (ADBdR : B 836). Citons, par exemple (f^o 241v^o), le cas des maisons d'Ysnard d'Escalis, sises *in carreria Scariorum supra ripam portus*.

130 ADBdR : 351 E 142, f^o 70v^o, acte du 27 novembre 1415 ; ACM : Marseille DD 36 et CC 1687bis, 2^e partie, f^o 31 et 36.

131 C'est à partir de la « huitième traverse », et jusqu'à la dix-neuvième que l'on trouve mentionné ce type d'aménagement. Cette huitième traverse *per quam descenditur a carreria Caysarie et aliis carreriis superioribus versus dictum portum* se situait vraisemblablement immédiatement à l'ouest de la place des *Escars*. Quant à la dix-neuvième, nous avons vu qu'elle était aux Augustins. La fonction de ces conduites est précisée parfois. Il s'agissait, sous les 8^e et la 11^e traverses, d'un *conductus per quem aque pluvialis discurrentes ab ipsis carreriis habent suum meatum infra portum* (ADBdR : B 836, f^o 116 et 117).

La place des Augustins s'ouvrait à même la berge, au fond du port. Au XIII^e s., la place était bordée, à l'est, par la commanderie des Templiers, faisant pendant à celle des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, postée à l'autre extrémité de la rive, près de la *Gargata*. Cet établissement fut, au siècle suivant, occupé pour partie par l'église et le couvent des Augustins, et pour partie par des magasins que la cour royale louait à des armateurs.

La tour du plan Fourmiguier, érigée à l'extrémité est de la rive, apparaît, avec la Tourette, à l'ouest, comme l'un des rares éléments défensifs attestés dans la partie septentrionale du plan d'eau. Le fait que les maisons bordant la berge aient eu à payer un cens au roi (mais est-ce bien le cas de toutes les parcelles ?) a poussé certains historiens à supposer qu'il y avait là un rempart, démoli aux XI^e-XII^e s., sur l'emplacement duquel les vicomtes auraient permis aux Marseillais de construire, moyennant ledit cens, des habitations. Les anciennes substructions des remparts se seraient retrouvées dans les entrepôts et les boutiques voûtés, appelés *crottes*¹³² qui donnèrent leur nom à l'une des rues de ce quartier. Il n'est pas dans notre propos de discuter d'un point qui intéresse la question de la fortification de la ville, abordée dans une autre communication, mais il faut noter qu'aux derniers siècles du Moyen Âge, et malgré le sac de 1423, les Marseillais n'installèrent aucune véritable barrière entre leur ville et la mer. Tout au plus, relève-t-on que : « jusqu'à la fin de la guerre (1431), l'on se contenta d'édifier à la hâte une murette le long de la rive pour prévenir un retour offensif des ennemis » et que « pendant un certain temps, les propriétaires des maisons ayant vue sur le port durent murer leurs ouvertures ou les garnir de mantelets » (Baratier, Reynaud 1951, 737).

5. Le port de pêche (fig. 24 et 7d)

Les témoignages disponibles semblent montrer que, durant toute l'*Antiquité*, il n'y avait pas de zone portuaire spécifique dédiée à la pêche, mais que cette activité se déroulait dans les zones commerciales du port. Aussi bien à la Bourse que place Jules-Verne, les traces de cette activité sont nombreuses (outils, hameçons, vanneries, restes de poissons...), au milieu des fragments d'amphores et

céramiques, montrant que sur les mêmes quais on débarquait produits de la pêche et produits importés et exportés (Sternberg 1998 ; Hesnard 1999).

Juste à l'est de la passe se situait le port de pêche principal de la *ville médiévale*. Là, une grève abritée des vents, sur laquelle il était commode de tirer les barques et de faire sécher les filets, formait une anse, au débouché de l'actuelle avenue Vaudoyer (correspondant à l'ancien canal de communication entre le Vieux-Port et les bassins de la Joliette). La plus ancienne représentation figurée de Marseille, le Prêche de la Madeleine, exécutée au tournant du XV^e s., souligne le caractère fruste de cette installation limitée à quelques pieux fichés sur la rive, où s'amarrèrent de petites embarcations. À proximité, sur les pentes de la butte Saint-Laurent, s'étendait le quartier des pêcheurs, désigné sous le nom de quartier Saint-Jean du nom du saint patron des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem dont la commanderie jouxtait la tour du port. C'est tout naturellement dans ce quartier que se trouvait la Maison des prud'hommes pêcheurs.

Une activité aussi importante que la pêche ne se trouvait toutefois pas circonscrite à un seul lieu dans Marseille. Sur la même rive, la place des *Escars* tint un rôle dans ce domaine mais, au sud, sur la berge opposée existaient aussi quelques points d'amarrage, réservés aux barques des pêcheurs du bourg de Saint-Victor¹³³, et nous savons qu'à la fin du XV^e s. une pêcherie (*pesquier*) avait été aménagée près de la tour du plan Fourmiguier, au fond du port¹³⁴.

6. Les salines

On n'a aucune trace archéologique ou textuelle de salines antiques au fond du port de Marseille avant le VI^e s. de notre ère (Bouiron 1999, 134 et plan XIII). La cité a eu besoin de sel, pour sa consommation et pour la conservation des poissons pêchés, mais rien ne prouve qu'il ait été produit à l'intérieur du bassin. On a toujours regardé du côté de l'embouchure du Rhône et de la Camargue pour situer ces marais salants¹³⁵. Néanmoins, si des « salines » marseillaises sont données à l'Église de Paris au début du VI^e s., ceci signifie qu'elles existaient depuis un certain temps ; rien ne permet de connaître la

132 La *crotta* était la voûte en bas-latin, le mot fut également utilisé pour désigner toute pièce voûtée, et plus particulièrement la cave.

133 Sur les droits à payer par les pêcheurs cf., entre autres, Guérard 1857, 326, n° 917 (sentence arbitrale de 1230) ; ACM : AA 1, f° 228 (1409) ; AA 5, f° 188 (1458) ; AA 25 (1327) ; HH 369 (1290, 1307).

134 Cette pêcherie fit l'objet, en mai 1477 de lettres patentes du roi René dont une copie de l'exécution a été conservée dans les fonds des Archives communales (AA 5, f° 128v° - cf. Isnard 1939, p. 159). Le texte du 9 mai 1477 fait allusion à des aménagements situés : « *juxta piscariam seu fossatum prope turrim et menia dicte civitatis (...) in Plano Formiguerio* ». Nous ignorons à quelle date ce lieu de pêche avait été aménagé mais un acte notarié non daté mais vraisemblablement de 1479 (ADBdR : 351 E 432, f° 120) nous apprend qu'un certain Caran proposant « *malisozament* » d'aménager au même endroit un « *pesquier devant la porta de la tore delcal si pescaria grant peyson* » occupa la place et la fit, contre toute attente, combler.

135 Benoit 1959 ; F. Benoit fait allusion en une phrase aux « salins de Marseille appartenant à l'abbaye de Saint-Victor » (p. 94), mais il ne pose pas le problème de leur localisation. L'article de 1959 est repris à l'identique dans Benoit 1965, 207-211.

date de leur création. C'est une question qui mériterait d'être examinée, tout en sachant que les marais salants, qui nécessitent un environnement bien défini, restent en général sur leur emplacement d'origine, et que leur entretien soigneux, qui les nettoie de tout corps étranger, rend leur datation très difficile (Hesnard 1998).

Un texte du début du VI^e s.¹³⁶ mentionne à Marseille des salines données à l'Église de Paris par le roi Chilbert I^{er}. Quatre siècles plus tard, l'acte de donation de la rive méridionale du port à l'abbaye de Saint-Victor en 904 signale la présence de salines (CSV, n° 10). Celles-ci resteront propriété du monastère bénédictin jusqu'à la fin du Moyen Âge. Un acte d'arrentement de 1215 stipule, pour la première fois, leur affectation à l'office de camérier de Saint-Victor¹³⁷. Les fouilles de la place Général-de-Gaulle, réalisées en 1992-1993, ont révélé une emprise des salines dans toute cette zone entre le VII^e et le XII^e s. : ces marais salants sont partiellement asséchés dès le début du XIII^e s. à la faveur du développement du faubourg Sainte-Catherine (Bouiron 1998, 19). À la suite d'un différend entre la commune et les moines victorins, les salines furent usurpées, si ce n'est saccagées, par les Marseillais en 1229. La sentence arbitrale prononcée par l'évêque de Marseille en 1230 ordonna leur restitution. Durant tout le bas Moyen Âge, les marais salants se concentrèrent dans la zone est de la rive méridionale du port. Un bornage de cette rive effectué en 1288 permet de situer très précisément leur limite orientale à quelque 567 cannes (environ 1,12 km) de la chapelle Saint-Nicolas, soit à l'angle sud-est du port d'aujourd'hui. Sans doute s'étendaient-ils entre le quai de Rive-Neuve, le cours Jean-Balard, le cours d'Estienne-d'Orves et la rue du Fort-Notre-Dame actuels.

Au début du XV^e s., le gouvernement municipal obtint du camérier de Saint-Victor que la production des salines fût réservée à la consommation des Marseillais¹³⁸. Toutefois, cette production ne cessa de décroître au fil du siècle : des 5 000 émines caractéristiques des premières décennies, elle tomba à 3 650 émines en 1462 et n'était plus que de 2 000 émines en 1470 (Baratier, Reynaud 1951, 783-785). Les marais salants de Marseille sont encore cités dans les récits de voyage d'Hans von Waltheym en 1474 et de Jérôme Münzer en 1494 (Maurel 1991a, 550-552). Ils ne seront comblés qu'au tout début du XVI^e s. à la suite de la cession qu'en fit le camérier de Saint-Victor au roi Louis XII en 1512, une partie de leur emplacement étant absorbée par l'agrandissement de l'arsenal royal¹³⁹.

7. L'aménagement et l'entretien du plan d'eau

Le bassin portuaire a des avantages naturels (la fermeture, la protection contre la mer, le peu d'influence des vents...), mais qui ont, à toute époque, leurs inconvénients contre lesquels il a fallu lutter : l'inexistence de forts courants, en raison de l'étroitesse de la passe, et le déversement des égouts et cours d'eau chargés dans le bassin, ont entraîné inexorablement son envasement (Millet, Blanc, Morhange 2000).

7.1. Antiquité

Il semble que le port ait connu deux périodes différentes de ce point de vue technique : durant la période d'indépendance de la cité, les données archéologiques montreraient une adaptation des fonctions portuaires aux modifications du rivage, alors qu'à l'époque romaine on intervient pour adapter le bassin aux fonctions.

7.1.1. La période grecque

L'envasement est spectaculaire : le quai découvert place Villeneuve-Bargemon, datant des premières années de la vie de la cité, est ennoyé dans la vase en une cinquantaine d'années, sur plus de 1,80 m d'épaisseur. Le trait de côte avance de plus de 50 m vers le sud puisqu'on n'a pas atteint le nouveau rivage au sud de la fouille. Ce phénomène est confirmé par le nouveau quai, construit dans le dernier quart du VI^e s., qui a été mis au jour dans l'angle nord-ouest de la place Jules-Verne, près de 40 m en avant du précédent, sur les sédiments portuaires antérieurs. Lui-même est enterré dans les sédiments à la fin du V^e s. et toute cette zone devient une plage. Rien ne vient montrer une tentative de réapprofondissement du bassin jusqu'à la fin de l'époque grecque, afin de garder une profondeur d'eau suffisante pour conserver les quais en usage. Il semble au contraire que l'on modifie les fonctions portuaires dans ces zones pour s'adapter au terrain : les zones commerciales nécessitant des quais et une certaine profondeur pour accoster les navires deviennent des plages en pente très faible (quelques pour cent), y compris sous l'eau, que l'on utilise comme chantiers navals et cales pour halier les navires au sec.

136 Acte de janvier 528, connu par une copie du IX^e ou X^e s. (Archives Nationales K1 n° 1).

137 ADBdR : 1 H 101.

138 Voir les transactions des 16 octobre 1400 (ADBdR : 355 E 54) et 8 avril 1407 (ADBdR : 355 E 62 f° 8v°).

139 ADBdR : 1 H 535, 18 septembre 1512. La cession était faite moyennant le versement d'une pension annuelle de 300 florins *pro compensa redditus salinarum in tarcanalium regionum constructione conversari...* Le *vallat* ou canal de ceinture des salines semble avoir subsisté jusqu'en 1517.

7.1.2. La période romaine

Le premier témoignage d'une intervention humaine pour modifier le plan d'eau date du réaménagement de la zone portuaire au début de l'époque romaine. La fouille de la place Jules-Verne montre que ce réaménagement du port a débuté par un vaste curage des fonds afin de regagner une profondeur suffisante pour approcher les navires du rivage (fig. 25). En avant des nouveaux quais commerciaux, les vases du port ont été draguées, jusqu'à la couche d'huîtres de l'âge du Bronze qui tapissait les fonds sous les argiles d'époque grecque ; elles ont disparu avec leurs amphores et céramiques. Le dragage s'est arrêté sur ce lit d'huîtres très dures.

Cette opération a dû être menée progressivement, au fur et à mesure du remaniement du rivage nord du bassin : ainsi, bien que cette éventualité n'ait pas été envisagée par les fouilleurs, le bassin dit de « la corne du port », à la Bourse (actuellement visible dans le Jardin des Vestiges), a été dragué ; il a été creusé dans les boues du marécage antérieur, au moment de la construction du quai à l'époque flavienne. Les sondages effectués à l'intérieur du bassin, dans les sédiments de son remplissage dont le matériel a été récemment publié¹⁴⁰, ne contiennent ni céramiques grecques, ni céramiques romaines antérieures à l'époque flavienne.

La découverte des coques de trois navires identiques les uns aux autres, abandonnées au fond du port romain, (deux ont servi de fondements à des appontements dans la seconde moitié du II^e s., la troisième a été abandonnée au début du III^e s.), qui ne peuvent être que des bateaux-dragues, vient confirmer cette pratique (Pomey 1995 ; Hesnard 1999 ; Pomey 1999).

Les quais du Haut-Empire se sont envasés en moins de deux siècles, pour être remplacés par des plages (fig. 23) ; en revanche les appontements perpendiculaires à ces quais puis plages, qui s'avancent de plusieurs dizaines de mètres vers le centre du bassin, sont restés en usage jusqu'à la fin du IV^e s., et les traces de deux dragages moins importants que celui d'origine ont été mises en évidence par l'étude des stratigraphies et du matériel archéologique¹⁴¹.

On voit ainsi que, dès les premières années de l'existence de la ville au-dessus du Lacydon, celui-ci est comblé très vite par les sédiments argileux qui dévalent les pentes des collines au fur et à mesure de leur déboisement et percement pour la construction des maisons, par les détritiques et les sédiments apportés de tout le bassin versant



Fig. 25. Place Jules-Verne.
Coupe mettant en évidence le talus résultant du dragage des fonds du port au début du I^{er} s. de n. è.
(M. Derain, AFAN).

par les cours d'eau. Rappelons aussi que, généralement, la voirie grecque n'est que rarement et tardivement dallée ; les rues sont probablement restées en terre pendant des siècles, favorisant ainsi le ravinement des collines. L'entretien du plan d'eau pour conserver la profondeur nécessaire aux navires qui le fréquentaient semble commencer avec le remaniement général du bassin à partir du début du I^{er} s. de notre ère.

Le souci de ce curage du port sera permanent jusqu'à une époque très récente. Les solutions adoptées resteront, on va le voir, les mêmes.

7.2. L'époque médiévale

Les quais antiques une fois envasés, le port ne cessa pas pour autant d'être utilisé mais il faut bien admettre que nous ignorons quels types d'aménagements reçurent alors ses berges. Régine Pernoud fait état, pour le XIII^e s., de l'existence de palissades avec « une sorte de quai, les *escars*, où venaient s'amarrer les bateaux » (Pernoud 1935, 97). Ces constructions, en partie ou totalement en bois, n'ont laissé que peu de traces dans la documentation conservée et seule quelque découverte archéologique pourra peut-être nous en révéler la physionomie exacte.

Les premières mentions de quais maçonnés ne remontent pas, pour le Moyen Âge, avant le milieu du XV^e s. Encore ne semble-t-il s'agir alors que de tronçons indépendants, édifiés au devant des bâtiments. La cour royale imposa alors, en effet, à chaque propriétaire de parcelle jouxtant la rive d'édifier sur son terrain et à ses frais une « levée » de bonnes pierres et « autres matériaux opportuns »¹⁴². Quelques années plus tard, en 1466, nous trou-

140 Bonifay, Carre, Rigoir 1998, 55-101 : sondage DY09 et fouille de l'épave (plan fig. 36, p. 54).

141 L'individualisation de couches stratigraphiques dans les sédiments argileux portuaires s'est avérée très difficile : ni la couleur ni la texture des sédiments ne changent d'une couche à l'autre. Même l'étude sédimentologique n'a pas permis de les individualiser. Seule l'habitude du terrain et une attention permanente au matériel archéologique ont permis de les suivre au moment de la fouille. L'étude ultérieure du matériel s'est attachée à vérifier ou infirmer ces hypothèses.

142 ADBdR : B 836, f^o 116v^o. Dans ce texte daté de 1459, la personne à qui est cédée une partie de l'ancienne place des *Escars* se voit obligée de faire *unam levatam bonam et sufficientem cum similis levatis aliis portus et ce bonis lapidibus et aliis materiis opportunis*.

vons mention d'un maître de l'œuvre du port (*magister opere portus*) dont les attributions exactes nous échappent. Ce personnage se trouve alors aux prises avec trois maçons marseillais en raison de « la ruine de la muraille de la palissade du port située devant l'Hôtel de Ville » (*ad causam ruyne muralhe palaysade portus site ante domum ville*). La partie de quai concernée avait été commandée aux maçons et édiflée mais, faute de fondations suffisantes, elle s'était effondrée. Chacun rejetait la responsabilité de la ruine sur l'autre partie ; les maçons disant que maître Marin Cristoni (le maître de l'œuvre du port) avait la responsabilité des fondations et n'y avait pas mis assez de pieux (*quia non possuerat in fundamento palmos ad sufficientiam*), et ledit Marin alléguant que les maçons auraient dû savoir que leur muraille ne tiendrait pas sur de telles fondations (*quia ipsis pertinebat cognoscere si erant palmi ad sufficientiam*). On essaya de transiger et c'est par un compromis passé devant notaire que nous connaissons l'affaire¹⁴³. Les experts commis jugèrent que Marin Cristoni referait les fondations à ses frais et que les maçons se chargeraient, eux, de « murer et bâtir la muraille » avec du bon mortier. Nous pouvons, grâce à ce texte, constater qu'en 1466 le quai, composé d'une maçonnerie posée sur un soubassement de pieux, semble encore constitué de tronçons indépendants dans la mesure où l'on n'envisage que la partie située devant l'Hôtel de Ville.

Il fallut, selon toute vraisemblance, attendre le début des années 1490 et une initiative du pouvoir royal pour que la rive septentrionale du port se trouve munie d'un quai unique courant « de la grosse tour [la tour Saint-Jean, à l'entrée du port] jusqu'au portail de la Calade ». Nous ignorons à quelle date débuta ce chantier fort mal documenté. Un paiement de 1493 nous apprend qu'alors près de 420 florins ont été versés à certains carriers (*peyriers*) « pour avoir fourni de grosses pierres de quartier et de queyrans et [pour] les journées faites par Antoine Chambon qui a tenu le compte avec les subrestants du port et fourni de la chaux, du sable et plusieurs autres choses », mais aussi qu'il « y a encore de grosses pierres pour achever l'œuvre demeurée à faire »¹⁴⁴. Les travaux durèrent sans doute encore quelque temps et furent rapidement suivis de campagnes de réparations pour les-

quelles la cour royale décida, dès 1505, de dégager annuellement une somme de 300 florins¹⁴⁵. Ce quai était, on le voit, constitué d'une maçonnerie de grosses pierres liée au mortier de chaux et, sans doute, fondée sur pilotis. Des réparations entreprises en 1509 ne laissent pas d'ambiguïtés sur ce dernier point dans la mesure où il est clairement fait allusion aux « pieux de bois » fichés dans le sol. Sans doute faut-il imaginer, malgré le commanditaire unique, une construction assez hétérogène de blocs de dimensions et d'origine diverses, au nombre desquels ce texte de 1509 évoque « des pierres du lieu de Bouc » et d'autres « provenant des tombeaux du cimetière des juifs de cette ville de Marseille »¹⁴⁶.

Ce chantier précéda de quelques années celui du quai de la rive sud, ordonné par Louis XII, le 9 avril 1511¹⁴⁷. Il s'agit alors d'édifier une muraille de 4 m de hauteur (dont 1 m sur l'eau), 2,5 m de large en fondation et 1,5 m : « depuis l'arsenal jusqu'à la roche qui porte la tour Saint-Nicolas ». La première pierre en fut posée le samedi 29 mai 1512. D'après Honorat de Valbelle l'événement se déroula de la manière suivante : « On fit d'abord une procession générale partant de la Major jusqu'à l'endroit où l'on allait construire les quais et la messe du Saint-Esprit fut dite sur place et chantée, en grande solennité (...) ; La messe dite, on prit la pierre pour la poser. Sur deux de ses côtés elle portait une inscription, sur le dessus les armes du Roi avec le porc-épic entouré de l'inscription « le 29 mai 1512 les quais furent commencés sur l'ordre du roi Louis XII en la quatorzième année de son règne ». Au-dessous la pierre portait cette inscription « O.D.M. Jean Antoine, ingénieur de Milan ». C'est cet ingénieur qui posa la pierre, et l'on répandit tout autour une ampoule pleine d'huile, une pleine de vin et une pleine d'eau. On mit également un teston de Milan portant les armes de Louis XII, roi de France, duc de Milan. Cette pierre fut placée sur le sol de l'arsenal, du côté de soleil levant, à l'angle des deux murailles dont l'une regarde le port et l'autre Saint-Victor. Cette cérémonie s'accompagna d'un grand festival de trompettes et de bombardes, et Alberti, secrétaire d'Aix, envoyé par ces messieurs du Parlement, prit acte de tout ce qui avait été fait » (Bourilly, Duchêne, Gaillard 1985, I, 42-43).

143 ADBdR : 351 E 480, f° 15v°, le 5 avril 1466.

144 ADBdR : B 1960, f° 7v°.

145 ADBdR : B 1449, f° 29, le 7 mars 1505 (n. st.).

146 ADBdR : B 1450, f° 45v°, le 20 novembre 1509 : *ex monumentis ciminterii judeorum ejusdem civitatis Massilie*. Ruffi 1642, t. II, 307 a noté – repris par Fabre 1867-1869, t. I, p. 47, et par Cremieux 1903, 3-115 (p. 70) – que Charles VIII donna, par lettres patentes du 13 mai 1495, à Antoine Causseville, l'ancien cimetière des juifs de Marseille et que ledit Causseville donna à la ville les pierres tombales pour réparer le quai. Comme D. Iancu (1981, 190), nous n'avons pas retrouvé ce texte. Faut-il penser que ce cimetière approvisionna le chantier des quais pendant près de quinze ans ?

147 Contrairement à ce qu'a pu écrire R. Busquet (1945), les lettres royaux donnés à Blois le 9 avril 1511 concernaient le quai de la rive sud et non le quai nord. Nous en trouvons la preuve dans Valbelle qui signale, à l'année 1511 : « La même année, un marinier marseillais, nommé Raphaël Rostan, entreprit de construire une muraille le long du port, depuis l'arsenal jusqu'à la roche qui porte la tour Saint-Nicolas » (Bourilly, Duchêne, Gaillard 1985).

D'autres campagnes de travaux suivirent qui en modifièrent les dimensions et le profil pour arriver à ce que nous connaissons actuellement. Notons simplement qu'en 1526, lors de réparations faites au quai de la rive nord, les maçons eurent recours à de grandes dalles (*grasas*) de 4 à 5 pans (1 m à 1,25 m) de large¹⁴⁸, ce qui semble à mettre en rapport avec la dimension réduite des quais donnée par Ruffi¹⁴⁹. L'histoire de ces travaux débordait toutefois largement du cadre du présent colloque.

Les quais ne furent pas les seuls aménagements que connut le port de Marseille au Moyen Âge. Les sources dont nous disposons sont pauvres en ce domaine mais nous trouvons, par exemple, mention d'estacades qui, comme celle aménagée au niveau de la tour du plan Fourmiguier, fermaient l'accès du port. Il existait également des structures de bois s'avancant dans le bassin et permettant l'amarrage des bateaux. (Il semble que le contrat de réparations de 1526 y fasse allusion lorsqu'il évoque les « palissades » qui rythment les tronçons de quai.)

Enfin, au débouché des différentes traverses de la cité¹⁵⁰ furent installés, au moins dès le XIII^e s., ce que les textes appellent *barquil*, sorte de cuve de bois destinée à filtrer les eaux déversées dans le port et à limiter ainsi l'envasement de la rade. Le système devait présenter une certaine efficacité car il fut étendu à d'autres parties de la ville ainsi qu'en atteste la mention, en 1480, d'un grand *barquil* à curer tous les mois devant l'église Sainte-Catherine¹⁵¹.

L'entretien du port fut, en effet, une préoccupation constante des autorités marseillaises. Les mesures prises dans ce domaine sont de deux types : il s'agissait, d'une part, de limiter les apports d'immondices et, d'autre part, d'enlever ceux qui purent s'y déposer. Les sources régle-

mentaires attestent cette double préoccupation au moins depuis le XIII^e s. À l'établissement de barquious, dont il a déjà été fait mention, s'ajoutent diverses directives qui interdisaient, par exemple, aux charpentiers de marine de démembrer les bateaux dans le port¹⁵². Il fut également question de détourner vers le nord de la ville les ruisseaux qui se déversaient dans la rade¹⁵³, et l'on chercha par divers moyens à éviter le déversement de débris de toutes sortes dans les fossés et autres rus allant vers la mer¹⁵⁴.

La cure elle-même devait, selon les statuts de la ville, s'effectuer trois fois par an : tous les navires présents à Marseille au moment de l'opération étant tenus d'y participer. Ces grands nettoyages – sans doute insuffisants – furent par la suite (vers le milieu du XIII^e s.) remplacés ou complétés par un service régulier – quotidien dit un texte de 1477¹⁵⁵ – effectué généralement d'avril à septembre, sous la surveillance de fonctionnaires attachés tout spécialement à cette tâche (Pernoud 1935, 103).

Les chapitres de paix conclus entre la ville et Charles I^{er} d'Anjou confièrent la charge financière de la cure à l'administration royale qui rechigna plus d'une fois à verser les 400 livres annuelles dues. L'enlèvement des boues était confié, par contrat, à un ou plusieurs particuliers associés – souvent des charpentiers – qui travaillaient avec un engin désigné sous le terme de ponton. Les textes médiévaux retrouvés ne permettent pas de se faire une idée précise de ce ponton. Sans doute s'agit-il d'une machine à roues verticales à godets telle que celles attestées pour des époques postérieures (nous en voyons un exemple sur une vue du port de Marseille exécutée par G. Braun en 1572) (fig. 26). Tout au plus, savons-nous que les ouvriers, en charge de la cure comme de l'entretien du ponton et des *barquils*, devaient nettoyer le port-

148 ADBJR : B 1450, f^o 257v^o, le 23 juin 1526.

149 Ruffi 1642, t. I (repris par Fabre 1867-1869, I, 47).

150 Cf. Pernoud 1949, Livre IV, chap. 2, 439 : *De barquiliibus faciendis in transversis Massilie de portu. Ordinamus hoc presenti capitulo ut rector vel consules Massilie qui pro tempore fuerint teneantur et debeant fieri facere in portu in extremitate scilicet viarum transversarum que descendunt ad portum in singulis unum barquile in quotota terra et rementa omnia que per dictas vias transversas adducuntur ab aquis pluvialibus ad dictum portum possit vel possint remanere scilicet in barquili dicto vel fovea.*

151 ACM : BB 33, f^o 124v^o. Ce texte a été édité par Philippe Bernardi dans le *Rapport de fouille de sauvetage. Les fouilles de la Place Général-de-Gaulle à Marseille* (Bouiron 1994, t. 1, vol. 2, 351).

152 Pernoud 1949, p. XL : « Les subrestants veillent aussi à ce que la rade ne soit pas trop encombrée; barques et navires hors d'état ou faisant eau doivent être enlevés sans délais (cf. Pernoud 1949, L. IV, Chap. 1). Toutefois, il est interdit de les démolir dans le port même, ce qui le salirait trop; l'opération se fait en général dans le petit port de Portegalle (...). On finit d'ailleurs par ne plus conserver cette coutume; une indemnité fixée à 10 florins par quintal de jauge fut seulement exigée de ceux qui se livraient à ce travail dans la rade. »

153 Baratier, Reynaud 1957, t. I, 280 : « Un ruisseau se déversait dans le port au plan Fourmiguier; il fut question dans les délibérations du conseil, au XIV^e siècle [ACM : BB 11, f^o 145, le 7 juin 1319], de le faire dévier du côté du port de Portegalle; il est probable que ce projet fut exécuté car d'après le plan que Belleforest dressa de la cité dans sa cosmographie universelle, on ne voit plus trace de ce ruisseau sur le plan Fourmiguier. » En 1480 (ACM : BB 32, f^o 180), il fut proposé de « faire un ruisseau prenant les eaux coulant dans le port pour aller les déverser à la mer vers la fontaine Saint-Laurent » (cf. *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, p. 93). Voir le point fait par Philippe Bernardi dans *Rapport de fouille de sauvetage. Les fouilles de la Place Général-de-Gaulle à Marseille* (Bouiron 1994, t. 1, vol. 2, 341).

154 Sur ces problèmes de limitation des apports d'immondices, cf. notamment ACMarseille : DD 1 (1288); BB 33, f^o 124v^o (13 mai 1480), ADBJR : B 325, f^o 178v^o et 181 (1367).

155 ACM : AA 5, f^o 128v^o, le 9 mai 1477 : *propter curam portus que cotidie continuatur.*

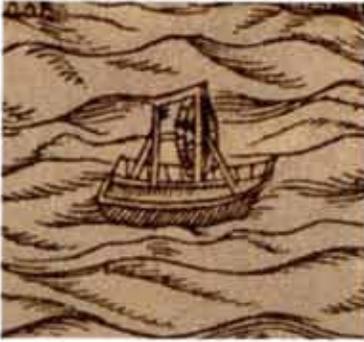


Fig. 26. Plan général de Marseille par G. Braun, 1572, détail : machine à curer.

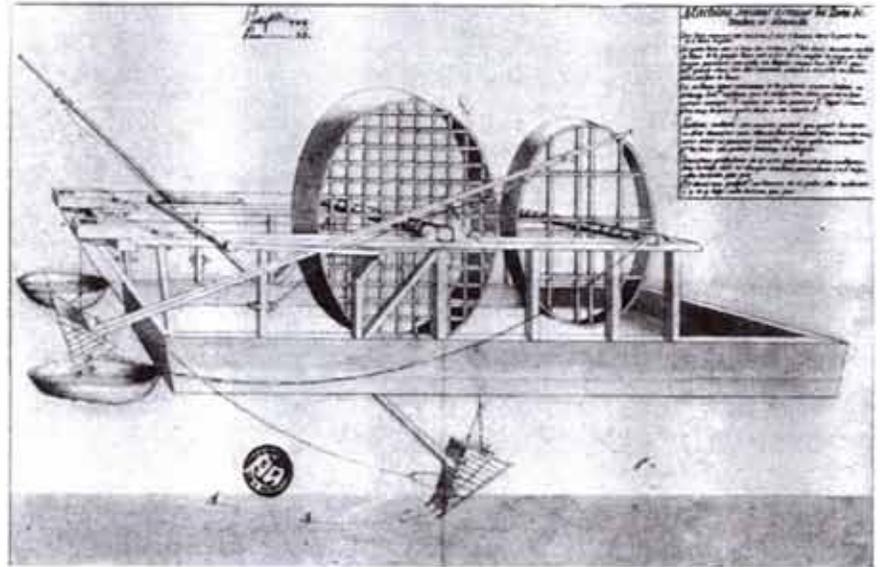


Fig. 27. « Dessin des machines servant à creuser les ports de Toulon et Marseille » par Clairambault le 12 juin 1682 (*Sur l'eau, sous l'eau*, fig. 3a, p. 19).

lui-même et ses abords (*tam infra portum quam extra*), c'est-à-dire la *Gargata* située au-delà de la passe. La cure atteignait alors une profondeur de 3 à 4 m et la boue, chargée sur des barques appelées plus tard « bêtes », était transportée loin du port, vers la croix de Saint-Lambert, précise un acte de 1324¹⁵⁶. Vers 1440, près de 400 à 500 barques chargées de boue furent ainsi extraites chaque année, ce qui atteste l'ampleur de la lutte menée et justifie pleinement l'importance accordée par les autorités à ce travail¹⁵⁷.

Les Marseillais cherchèrent continuellement à améliorer le système, prêtant l'oreille à divers inventeurs et multipliant les engins pour parvenir, à la fin du XVII^e s., à posséder une flottille de sept machines et quatorze bêtes¹⁵⁸ (fig. 27).

8. Les structures annexes aux abords du port

Le bassin ne constitue en réalité que le port principal ; ce dernier est toujours accompagné de structures annexes, extérieures en général : structures d'approche pour parer aux dangers (phares, amers artificiels si les amers naturels manquent) et de guet pour la surveillance des abords (tours de guet), bassins annexes, avant-port, etc.

8.1. Antiquité

Les îles du Frioul servaient d'*avant-port au Lacydon* ; un aménagement, attribué à l'époque romaine, a pu être mis en évidence¹⁵⁹. En temps de guerre, ce port non défendu pouvait être utilisé par une flotte ennemie ; c'est de là, ou du moins de l'abri des îles du Frioul, que, d'après César, les navires romains sont sortis pour affronter la flotte massaliote qui sortait quant à elle du Lacydon, lors de la première bataille navale du siège de 49¹⁶⁰. On retrouvera cet usage de l'avant-port par une flotte ennemie à l'époque médiévale.

Les probables *tours de guet* devaient être situées exactement aux mêmes points remarquables des côtes autour de Marseille que les tours médiévales et modernes (puis les sémaphores et phares actuels). Leurs traces archéologiques sont recouvertes par les structures ultérieures et n'ont jamais été retrouvées. Elles devaient d'autant plus exister que les entrées de la rade présentent de nombreux récifs très dangereux¹⁶¹.

156 ADBdR : 381 E 406, f° 15, le 13 février 1324 (n. st.) : « *extra confirmas consuetas crucis Sancti-Lamberti vel insule de Malausa* ». Nous ignorons ce qu'était cette île de Malausa.

157 Pour l'époque médiévale, cf. les nombreuses références données dans Baratier, Reynaud 1957 et le contrat d'entretien du 28 novembre 1455 (ADBdR : 351 E 369, f° 100v°).

158 C'est le nombre d'embarcations recensées lors de l'expertise des engins menée en 1692 (ACM : FF 1179, pièce 134). Ce texte, particulièrement précis n'a, à notre connaissance, pas été exploité ; il apporterait sans doute des données complémentaires à l'étude fort précise que G. Moutte a consacrée au « Curage du port et machines à curer à Marseille au XVIII^e siècle » (Moutte 1987).

159 Sur la côte de l'île de Pomègues, face à Marseille, une anse rocheuse bien abritée de tous les vents ; des bittes d'amarrage sont sculptées dans le rocher.

160 César *B.C.I.*, 56, 4 et 57, 2, cf. annexe I.

161 Le nombre des épaves au pied de ces récifs, aussi bien dans l'archipel de Marseillevyre au sud-est, qu'à Planier et devant l'archipel du Frioul atteste cette dangerosité ; cf. Hesnard 1990 ; Hesnard 1992 et Hermay, Hesnard, Tréziny 1999, 137-141.

On peut les imaginer d'après les connaissances que l'on en a pour l'époque médiévale : les navires, leurs méthodes et instruments de navigation avaient peu changé ; ce qui était nécessaire pour approcher le port de Marseille à l'époque médiévale l'était au moins autant dans l'Antiquité. Nous savons qu'elles étaient utilisées dans l'Antiquité et que des tours massaliotes existaient, d'après Strabon (IV, I, 8), sur la côte de Camargue pour guider les navires entrant dans le canal de remontée vers Arles. Ce *canal* (les « Fosses Mariennes ») peut d'ailleurs être lui-même considéré comme une annexe du port de Marseille, puisqu'il dépendait, jusqu'en 49 avant notre ère, de la cité phocéenne qui en percevait les taxes (cf. annexe, p. 199).

8.2. Époque médiévale

Seront abordés successivement : l'avant-port des îles, l'anse de l'Ourse, l'anse de la Réserve ainsi que les phares.

L'archipel des îles de Marseille faisait fonction d'avant-port en temps de paix. Il se composait des trois îles d'If, de Saint-Étienne (cf. *supra*, note 93) et de Pomègues. C'est plus précisément sur l'île de Saint-Étienne que se trouvait le petit port de Ratonneau, dont le nom a été étendu depuis à l'île elle-même¹⁶². En temps de guerre en revanche, l'archipel pouvait facilement servir de repaire aux pirates et aux navires ennemis. Ce fut le cas en novembre 1423, lorsque le roi Alphonse V d'Aragon en fit le quartier général de son escadre et la base de son attaque contre la ville. Dépourvu de tout système de défense pendant tout le Moyen Âge comme sous la période antique, ce n'est finalement que sous le règne de François I^{er} que l'archipel du Frioul fut fortifié avec la construction du château d'If (1524-1528) (fig. 28).

Le port de la ville épiscopale, dans l'anse de l'Ourse, d'usage déjà extrêmement restreint au XII^e s., ne jouait plus qu'un rôle insignifiant au XIII^e s. L'accord intervenu le 23 janvier 1220 entre la commune de la ville basse et l'évêque, seigneur de la ville haute, reconnut à tous les habitants les mêmes droits sur le bassin du port¹⁶³. Les anses de Portegalle au nord et d'Endoume au sud sont parfois mentionnées comme lieu de mouillage.

Complétant le système de défense de la passe, une tour de guet avait été élevée dès le XIII^e s. au sommet de la



Fig. 28. Les îles (plan de G. Braun, 1572).

colline de la Garde dominant l'entrée du port. La vigie de la Garde communiquait par signaux (feux la nuit, fumées ou voilures le jour) avec les farots de la colline de Marseilleveyre, des îles de Riou et du Planier¹⁶⁴. Les postes marseillais étaient en liaison permanente avec les différents postes de guet échelonnés le long de la côte provençale¹⁶⁵. Au début du XIV^e s., il y avait trois gardiens à l'île de Riou, deux à Marseilleveyre et deux à la Garde, qui recevaient de la cour royale 18 deniers par jour¹⁶⁶. Le poste de la Garde faisait l'objet de la plus grande attention de la part de la municipalité (Arnaud d'Agnel 1923, 29-38).

9. Conclusion

L'étude qui précède aura, nous l'espérons, mis en évidence combien les similitudes dans les fonctions et les solutions topographiques adoptées aux diverses périodes dominant par rapport aux modifications. L'étude du port aura permis de proposer des hypothèses argumentées pour compléter les connaissances pour des périodes mal documentées. Ainsi, la défense du port, *a priori* inconnue pour toute l'Antiquité, est éclairée par le témoignage de l'époque ultérieure, qui permet un nouveau regard sur les textes anciens. Certaines fonctions n'auraient pas été envisagées de la même manière si on n'avait pas confronté les données disponibles pour l'Antiquité et le Moyen Âge : ainsi on n'a, semble-t-il, jamais posé la question de l'existence possible de zone portuaire spécifique pour la pêche dans les ports antiques, ni, dans le cas

162 *In portu Ratonelli qui est in insula nostra Sancti Stephani* (Statuts municipaux, livre IV, statut 11 Pernoud 1949, 150).

163 Bourrilly 1925, pièce justificative n° XXII bis, 326-329.

164 Le système des voiles utilisé à Marseille est mentionné dès 1374 (ACM : EE 4 f° 21). La *cronica de Don Pedro Niño* en fait également état en 1401 (Diez de Games 1989, 105). Une voile de navire est clairement figurée au sommet de la tour de la Garde sur le *Prêche de la Madeleine*. La construction de la tour de guet du Planier remonte au début du XIV^e siècle, comme en témoigne l'injonction, en date du 18 juin 1319, donnée à tous les patrons de barque marseillais croisant au large de l'île, d'emporter 100 pierres pour contribuer à la construction ordonnée par la cour royale (ACM : BB 11 f° 227). En 1442, les farots de Marseilleveyre et de Riou devaient être reconstruits (ADBdR : 351 E 396 f° 208).

165 ADBdR : B 5 f° 227. Voir Oldham 1930, 39-56 ainsi que les travaux en cours de Philippe Rigaud sur *Pirates et corsaires dans les mers de Provence (XV^e-XVI^e s.)*. Anthologie de la correspondance des villes littorales de la Provence, du levant au ponant.

166 ADBdR : B 1936 f° 82.

de Marseille, la possibilité qu'il y ait eu un marais salant dans le bassin même du port. Les problèmes d'entretien du plan d'eau se posent de façon identique à toutes les époques et les hypothèses proposées pour l'époque romaine, basées sur des interprétations archéologiques, sont confortées par les documents incontestables disponibles pour les périodes ultérieures.

Quelques différences flagrantes viennent toutefois caractériser les époques et nuancer un hypothétique *continuum*. Nous en avons une illustration avec le cas du port de guerre (ou arsenal) : inclus dans la ville antique mais installé, à l'époque médiévale, en différents endroits, tous situés hors de l'enceinte. Cette distinction, apparemment plus marquée aux XIII^e-XVI^e s. que dans l'Antiquité entre cité et place militaire, serait à analyser plus en détail. À quant remonte-t-elle ? Quelles implications a-t-elle sur les fonctionnements respectifs des villes antique et médiévale ? etc.

Seule une étude relativement large de la fonction militaire du port de Marseille sur la longue durée permettrait de répondre à ces questions importantes. Nous nous contenterons de souligner, avec cet exemple, les limites d'un raisonnement de type analogique qui, pour enrichissant qu'il soit, doit tenir compte du fait que de multiples critères (situation politique, état du commerce, type de trafic...), éminemment variables, jouèrent, aux côtés des contraintes physiques, un rôle indéniable dans la répartition topographique des fonctions au sein d'un bassin où s'est concentrée la vie de la cité.

Cette dernière a débordé ses limites au fur et à mesure de son extension, mais elle ne s'est pas déplacée. Le port principal n'a pas quitté le bassin originel, et, on l'a vu, aussi bien ses avantages que ses inconvénients ont été partagés par tous ses édiles jusque très tard dans son histoire. La pérennité d'implantation de la cité a des inconvé-

nients d'un point de vue archéologique, puisque les structures les plus anciennes sont recouvertes par la ville moderne, mais elle aura permis une comparaison portant sur plus de 2000 ans des fonctions qui, nous l'espérons, aura apporté de nouveaux éclairages sur ce port, cœur de la cité antique et médiévale.

Une inconnue de taille demeure qui empêche de pouvoir passer des similitudes observées ou présumées à une éventuelle continuité : elle concerne le devenir du port entre les VI^e et XII^e s. de notre ère. C'est sur ce hiatus et les amples perspectives de recherches qu'il offre aux historiens et archéologues de Marseille que nous clôturerons la présente synthèse.

Antoinette HESNARD

Directeur de recherche au CNRS

Centre Camille-Jullian, UMR 6573 CNRS-Université de Provence

Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme

5 rue du Château de l'Horloge, BP 647

F - 13094 Aix-en-Provence Cedex 2

Philippe BERNARDI

Chargé de recherche au CNRS

Laboratoire d'archéologie médiévale méditerranéenne

UMR 6572 CNRS-Université de Provence

Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme

5 rue du Château de l'Horloge, BP 647

F - 13094 Aix-en-Provence Cedex 2

Christian MAUREL

Doctorant en histoire

Centre de Recherches Historiques

École des Hautes Études en Sciences Sociales

54 boulevard Raspail

F - 75270 Paris Cedex 6

ANNEXES

1. Sources antiques

Les textes anciens concernant Marseille sont souvent cités : il serait donc inutile d'y revenir. Pourtant, il semble plus commode de réunir ici, pour ceux qu'intéresse plus particulièrement le port, les textes originaux, une traduction, et les commentaires qu'ils appellent mais qui auraient alourdi le texte principal de cet article. Pour certains d'entre eux, il n'est, en effet, pas possible de les citer sans les commenter, tant les interprétations divergent, ou sont des hypothèses personnelles qu'il faut

justifier. De plus, les fouilles récentes permettent d'avoir une approche nouvelle, à la lumière des *realia*. Enfin, les éditeurs ne sont pas, et personne ne le leur demande, des spécialistes des affaires maritimes ; or, on se rend compte, par simple comparaison des textes cités, qu'il existe un langage maritime reflété par ces textes, qui sont trop proches pour ne pas participer à un vocabulaire spécialisé, mais non étudié, du domaine maritime. Sont donc réunis ici les textes cités dans l'article, par ordre alphabétique des auteurs.

Aviénus (Festus Avienus), IV^e s. ap. J.-C., *Ora maritima*

Deux éditions principales ont été utilisées : Festus Avienus, *Ora maritima*, éd. A. Berthelot, Paris, 1934, et Rufus Festus Avienus, *Ora maritima or descriptions of the seacoast [from Brittany round to Massilia]*, éd. J. P. Murphy, Chicago 1977¹⁶⁷.

Ce texte est difficile, et ce n'est pas le lieu de revenir sur la question des sources qu'il a utilisées et de leur date. Il a été étudié, mais seulement pour la partie qui concerne l'Espagne, par A. Schülten. Les derniers vers concernent Marseille et servent à proposer qu'Aviénus soit originaire de Marseille. Je ne prendrai pas parti sur ce sujet, étant incompétente, mais, après avoir exposé le texte et ses traductions usuelles, j'en proposerai, avec prudence, une interprétation à la lumière des dernières découvertes archéologiques.

Aviénus, édition Murphy¹⁶⁸

*Massilia et ipsa est, cuius urbis hic situs :
pro f(r)onte lit[t]us praeiacet, tenuis uia
patet inter undas, latera gurges adluit,
stagnum [l]ambit urbem, et unda lambit oppidum
laremque fusa ciuitas p(a)ene insula est,
sic aequor omne caespiti infu[n]dit manus.
labos at olim conditorum diligens
formam locorum et arua naturalia
euicit arte. siqua[e] prisca te iuuat[n]t
Haec in nouel(l)a nominum deducere.*

Traduction de J. P. Murphy

« ... Then there is Massilia itself. The site of the city is as follows. The shores stretches in front of it. A narrow entrance way opens between the waves. The swell washes its sides. A lagoon surrounds the city and the wave laps the town. As the city spreads its habitation, it is almost an island. So does the entire sea spread its force on the land. But the careful labor of its ancient founders skillfully conquered the shape of the place and the natural fields. If you wish to reduce any of these ancient names to the new ones. »

J. P. Murphy, qui ne met pas en doute qu'il s'agisse de Marseille, commet en revanche une erreur liée au fait qu'il ne connaît pas le site. Pour lui (note p. 73) la *tenuis uia* se situe entre les bassins de La Joliette et du Vieux-Port, les *latera* désignent ces deux ports. Malheureusement La Joliette est un port artificiel créé à la fin du XIX^e s. Dans l'Antiquité, quelle que soit la source d'Aviénus, le côté nord de la cité donne sur une côte rocheuse et accore.

Traduction de H. Tréziny
(dans Hermary, Hesnard, Tréziny 1999, 167)

« Devant la façade de la ville (ou devant une fontaine) s'étend le rivage ; une voie étroite s'ouvre à travers les flots ; la mer baigne ses flancs ; l'eau stagnante longe la ville, et l'onde, partout répandue, longe la ville haute et les maisons. La cité est une presqu'île. »

Aviénus, édition Berthelot

*Massilia et ipsa est ; cuius urbis hic situs :
Pro fronte litus praeiacet ; tenui uia
Patet inter undas ; latera gurges adluit,
Stagnum lambit urbem, et unda lambit oppidum
Laremque fusa : ciuitas peninsula est :
Sic aequor omne caespiti infundit manus,
Labos et olim conditorum diligens
Formam locorum et arua naturalia
Euicit arte : siqua prisca te iuuant
Haec in nouela nominum deducere.*

Traduction de A. Berthelot

« ... et Marseille elle-même, dont voici la situation : le rivage s'étend en avant, un étroit chemin s'ouvre entre les eaux, la mer baigne les côtés, un étang entoure la ville et l'eau se répand dans la ville et les maisons, la cité est une presqu'île. Ainsi la main humaine a introduit la mer dans la terre, la forme des lieux et la nature du sol ont été modifiés par le labeur diligent des fondateurs. S'il te plaît de changer les noms anciens en nouveaux... »

Bien que Marseille soit explicitement désignée en tête de cette description, A. Berthelot met violemment en cause l'identification du site avec Marseille (p. 129-130) : « Le tableau de Marseille brossé par Aviénus n'a pas grand rapport avec celui qu'elle offre à nos yeux ; nous ne trouvons nulle trace de l'étang ou marais qui aurait entouré la ville... En fait, la description d'Aviénus s'appliquerait bien mieux à Martigues. Il est inconcevable que des auteurs fort sérieux aient jugé cette description de Marseille exacte et impliquant l'origine massaliote de son auteur... ».

Le rétablissement de *f(r)onte* accepté par les deux éditeurs semble certain : *pro fonte* ne fait pas sens.

L'archéologie a, depuis l'édition de A. Berthelot, confirmé l'existence du marécage (*stagnum*) qui défend la ville au fond du bassin du Lacydon. Le texte oppose l'*urbs* baignée par le marécage et l'*oppidum* et les maisons baignés par la mer. C'est une description réaliste de Marseille, le marais entoure la partie basse de la ville au fond du Lacydon, alors que sa partie haute, site de la ville la plus ancienne, est entourée sur trois côtés

¹⁶⁷ L'édition italienne récente L. Antonelli, *Il periplo nascoto, Lettura stratigrafica e commento storico-archeologico dell'Ora Maritima di Avieno*, Padoue, 1998, suit celle de A. Berthelot et ne commente pas ce passage du texte.

¹⁶⁸ Le texte cité ici est celui établi par J. P. Murphy, qui a l'avantage d'être plus précis que celui de A. Berthelot, et dont l'ouvrage reproduit l'édition *princeps* de Venise, 1488 (p. 119).

(comme César la décrit) par la mer. Si on comprend ainsi ce texte, on doit admettre qu'il n'y a pas de rempart entre les maisons de la ville (côté Lacydon) et la mer. Reste le problème de la date de cette description : le IV^e s., *de visu*, si Aviénus est marseillais, sinon antérieure s'il suit une source non citée.

Il reste une difficulté importante à la fin du texte : *Sic aequor... euicit arte* que A. Berthelot comprend comme le percement de canaux dans la ville même, ce qui lui semble invraisemblable. Une autre explication pourrait être qu'Aviénus imagine que l'entrée du port (*tenuis uia*) ait été artificielle, percée de main d'homme ; ou bien qu'il sache que le rivage a été artificiellement remanié, mais alors, si *conditori* désigne les fondateurs de la ville, il commet une erreur chronologique, puisque nous savons que c'est beaucoup plus tard que le port a été redessiné. *Caespes* décrirait la forme de la cité haute « en motte » et *arua naturalia*, traduit par A. Berthelot « la nature du sol » et équivalent par J. P. Murphy, peut aussi se comprendre « le rivage naturel ». Mais J. P. Murphy comprend très différemment le vers *Sic aequor omne caespiti infundit manus*, qu'il traduit, sans commentaire, par « So does the entire sea spread its force on the land », où l'homme n'intervient pas. Ce sens se retrouve par exemple chez Cicéron (*Rep.*, 3, 43 : *portus usque in sinus oppidi infusi*). On proposera, avec précaution, une traduction modifiée de ce texte :

« ... et Marseille même, dont voici le site : le rivage s'étend devant sa façade, un étroit passage s'ouvre entre les flots ; la mer baigne ses flancs ; le marais lèche la ville basse, et les flots lèchent amplement la ville haute et les maisons ; la cité est presque une île. Ainsi la mer étend toute sa force sur la terre. La forme des lieux et le rivage naturel ont été habilement modifiés autrefois par le labeur diligent des fondateurs. S'il te plaît de changer les noms anciens en nouveaux... ».

César, *La guerre civile*, I – II

texte et traduction P. Fabre, CUF, 1965

B.C., I, 56

Massilienses usi L. Domiti consilio nauis longas expediunt numero XVII, quarum erant XI tectae. Multa huc minima nauigia addunt ut ipsa multitudine nostra classis terreatu... Sic omnibus rebus instructa classe magna fiducia ad nostra nauis procedunt quibus praerat D. Brutus. Hae ad insulam quae est contra Massiliam stationes obtinebant.

« Les Marseillais, sur le conseil de L. Domitius, arment dix-sept vaisseaux de guerre, dont onze pontés ; ils y joignent beaucoup de bâtiments plus petits, pour effrayer notre flotte par leur multitude même... La flotte ainsi complètement armée, ils s'avancent pleins de confiance contre nos vaisseaux, que commandait D. Brutus. Ces derniers avaient leur mouillage près de l'île qui est en face de Marseille. »

La note de P. Fabre désigne l'île Ratonneau comme abri, mais sans explication. Le passage suivant de César parle de port, ce qui désignerait plutôt l'anse fermée et aménagée de Pomègues (cf. *supra*, p. 193 et note 159) :

B.C., I, 57

Ita, cognito hostium aduentu, suas naues ex portu educunt, cum Massiliensibus confligunt.

« Telle est la situation lorsque, à la vue de l'ennemi qui approchait, ils font sortir leurs vaisseaux du port et engagent la bataille avec les Marseillais. »

B.C., II, 1

(...) C. Trebonius legatus, qui ad oppugnationem Massiliae relictus erat, duabus ex partibus aggerme, uineas turresque ad oppidum agere instituit. Vna erat proxima portu naualibusque... Massilia enim fere tribus ex oppidi partibus mari alluitur... »

« ... le légat C. Trébonius, que César avait laissé au siège de Marseille, entreprend de pousser devant la place, sur deux points, une terrasse, des baraques d'approche et des tours. Une de ces positions d'attaque était à proximité immédiate du port et des chantiers maritimes... Marseille est, en effet, baignée par la mer sur près des trois quarts de son périmètre ... »

B.C., II, 10

Hoc opus omne tectum uineis ad ipsam turrin perficiunt subitoque inopinantibus hostibus machinatione nauali phalangis subiectis ad turrin hostium admouent...

« Tout cet ouvrage, que masquaient des baraques de protection, est achevé dans le voisinage immédiat de la tour, et tout à coup, au moment où l'ennemi ne s'y attend pas, à l'aide de machines qu'on utilise pour les navires, c'est-à-dire de rouleaux glissés sous l'appareil, on le pousse jusqu'à la tour ennemie... ».

Denys le Périégète

(Müller, *Geographi Graeci Minores*, 2), 74-75

Τὸν δὲ μετεκδέχεται Γαλάτης ῥόος, ἐνθα τε γαῖα Μασσαλίη τετάνυσται, ἐπίστροφον ὄρμον ἔχουσα.

« *Id vero Galatica unda excipit, ubi terra Massilia extenditur, portu rotundo praedita.* »

(Traduction latine de Müller)

« Vient ensuite le golfe de Gaule, et là s'étend la terre Massalia, qui possède un port recourbé. »

On se reportera ci-dessous au commentaire d'Eustathe pour le sens de ἐπίστροφος.

Eumène, *Panégryrique de Constantin*, 19

À propos de l'assaut mené par Constantin contre Marseille, où s'était réfugié son beau-père Maximien (308 ap. J.-C.) ; édition et traduction E. Galletier, *Panégryriques latins II, Les panégryriques constantiniens (VI – X)*, CUF, 1952, VII (fin juillet 310).

Massilia enim, ut audio, in profundum mare prominens et munitissimo accincta portu, in quem angusto aditu meridianus refluit sinus... Itaque illam tum graui fato Caesari portas pro duce seniore claudentem terra marique admotis machinis, aggeribus exstructis, naualibus proeliis saepius appugnatam quam territam uix obsessio diuturna patefecit, cum tamen Graeculi magistratus et ipsum Caesarem et mox duces eius et copias non tam uiribus suis quam moenibus reppulissent. At enim nunc primo tuo, imperator, aduentu primoque impetu exercitus tui nihil eiusdem Massiliae altitudo murorum, nihil creberrimae turres, nihil loci natura remorata est quominus et portum caperes et urbem continuo, si uelles.

« Massilia s'avance, à ce que j'entends dire, en eau profonde, et elle est pourvue d'un port très fortifié où, par un étroit passage, pénètre la mer méridionale ... Aussi quand par la suite, cette ville, pour son malheur, ferma ses portes à César et prit le parti d'un chef vieilli, du côté de la terre et de la mer on fit approcher des machines de ses murs, on construisit des terrasses, on livra des combats navals, sans l'effrayer par ces attaques répétées, et c'est à peine si un long siège réussit à ouvrir ses portes, bien que ses magistrats, de méchants Grecs, eussent repoussé César en personne, puis ses généraux et leurs troupes moins avec leurs propres forces, qu'à l'aide de leurs murailles. Mais, dira-t-on, aujourd'hui, empereur, dès ton arrivée, dès le premier assaut de ton armée, ni la hauteur des murs de cette même Marseille, ni ses tours si rapprochées, ni les difficultés de la position ne t'empêchèrent de t'emparer du port, et, si tu l'avais voulu, la ville tombait sur le champ. »

Commentaire (19, 4)

E. Galletier comprend que Constantin s'est emparé du port mais pas de la ville. Eumène explique ensuite la maladresse des soldats de l'armée de Constantin dont les échelles de siège sont trop courtes : ils n'ont donc pas pris la ville, malgré tout la flagornerie du discours. Le chapitre suivant, 20, tente de justifier l'échec du siège : Constantin ne voulait pas livrer Maximien à ses troupes qui l'auraient tué immédiatement : (...) *Signum receptui dedisti et uictoriam distulisti, (...) illi te intellegimus pepercisse, quem, si prima copiam habuisset irruptio, eripere ferro nemo potuisset.* « ...Tu fis sonner la retraite et tu remis la victoire à plus tard, (...), nous comprenons que tu pardonnais à l'homme que personne n'eût pu soustraire à la mort si l'armée avait fait tout de suite irruption dans la ville et pu ainsi l'atteindre. »

La dernière phrase du chapitre 19 me semble devoir plutôt être comprise ainsi : « Mais, dira-t-on, aujourd'hui, empereur, dès ton arrivée, dès le premier assaut de ton armée, ni la hauteur des murs de cette même Marseille, ni ses tours si rapprochées, ni les difficultés de la position ne t'auraient empêché de t'emparer du port et de la ville immédiatement, si tu l'avais voulu. »

Eustathe, *Ad Dionys. Perieg.*, 75 (in Müller, GGM 2, 201-407)

... Καὶ ὅτι ὄρμον ἡ Μασσαλία ἔχει ἐπίστροφον, ὃ ἐστὶ περιφερνῆ, περιδρομον καὶ καμπύλον, ἢ οὐ ἐπιστρέφονται οἱ ναυτιλλόμενοι. Ἀγαθὸς γὰρ τοῖς Μασσαλιώταις λιμὴν ὁ Λακύνδων. Τὸ δὲ ἐπίστροφος καὶ παρ' Ὀμήρῳ κεῖται, ὅπου λέγει ὅτι καὶ ἐπίστροφος ἦν ἀνθρώπων.

Traduction latine de Müller

(...) *Portum Massilia habet flexuosum, h. e. rotundum atque orbicularem et incurvum, vel quo navigante ἐπιστρέφονται, convertuntur. Bonus namque Massiliensibus portus Lacydon. ἐπίστροφος vox legitur etiam apud Homerum (Odys. α. 177), ubi de Ulyssae dicit : ἐπίστροφος ἦν ἀνθρώπων, consuetudine hominum utebatur.* »

« [Il faut savoir] (dans le § précédent) que Marseille a un port (ou mouillage) accueillant⁶⁹, ce qui revient à dire arrondi, circulaire, courbe, ou encore dans lequel les navigateurs tournent. Car c'est un bon port pour les Marseillais que le Lacydon. Le mot accueillant est aussi chez Homère quand il dit qu'Ulysse était un homme accueillant (hospitalier)... ».

* « accueillant » : on pourrait comprendre, comme la traduction latine, « sinueux » – et c'est, je suppose, le sens de *epistrophos hormos* dans Denys le Périégète 75 – mais le sens serait alors complètement différent de celui d'Homère pour Ulysse. (Traduction et note A. Tchernia).

Si on compare les descriptions de bons ports dans les différents auteurs cités ici, on s'aperçoit que les sites sont décrits dans des termes très proches les uns des autres : l'idée d'anses arrondies, de sites en forme de théâtre et d'entrée étroite revient sans cesse. L'emploi de ἐπίστροφος chez Homère pour qualifier Ulysse montre probablement que ce terme qualifie les bons ports, accueillants et sûrs. À moins que le qualificatif d'Ulysse ne fasse allusion au port d'Ithaque, auquel ce terme peut particulièrement s'appliquer. On ne connaît pas les installations portuaires antiques, mais l'île ne comprend qu'un seul port naturel (Vathi), site du port moderne, de qualité exceptionnelle.

Eustathe de Thessalonique (environ 1125 – environ 1194), est ordonné métropolitain de Thessalonique en 1175 ; il est probablement originaire de Constantinople. Il écrit les scholies à Denys le Périégète en 1175. Bien qu'il s'agisse d'un auteur du XII^e s., nous l'incluons dans les sources antiques, car tous ses commentateurs considèrent qu'il est un compilateur n'utilisant que des sources antiques ; cf. *The Oxford Dictionary of Byzantium*, Oxford, 1991, 754, *Eustathios of Thessalonike*, et Hunger (H.), *Die hochsprachliche profane Literatur der Byzantiner*, Munich, p. 534-535¹⁶⁹.

Pomponius Mela, *Chorographie*, II, 5, 77 (I^{er} s. ap. J.-C.)

(...) *tum post ... est Lacydon, Massiliensium portus, et in eo ipsa Massilia...*

« ... Il y a là le Lacydon, port de Massilia, avec en cet endroit Massilia elle-même... » (traduction Silberman, CUF).

Strabon, *Géographie* (deuxième moitié du I^{er} s. av. J.-C.)

La source principale de Strabon sur Marseille et sa région est certainement Poseidonios d'Apamée, antérieur d'environ 50 ans.

IV, 1, 4

Κτίσμα δ' ἐστὶ Φωκαίων ἡ Μασσαλία. Κεῖται δ' ἐπὶ χωρίου πετρώδους ὑποπέπτωκε δ' αὐτῆς ὁ λιμὴν θεατροειδεῖ πέτρα, βλεπούση πρὸς νότον. Τετειχίσται δὲ καὶ αὐτὴ καλῶς καὶ ἡ πόλις σύμπασα, μέγεθος ἔχουσα ἀξιόλογον.

« Massalia est une fondation phocéenne, implantée sur un site rocheux. Son port s'étend au pied d'une hauteur en forme de théâtre, regardant vers le sud. La hauteur elle-même est dotée d'une belle fortification, ainsi que la cité toute entière, qui est remarquablement étendue. »

169 Tous mes remerciements à J. Beaucamp qui a vérifié les commentaires sur Eustathe et à qui nous devons les références bibliographiques citées.

IV, 1, 5

Εἰσὶ δὲ καὶ νεώσοικοι παρ' αὐτοῖς καὶ ὄπλοθήκη· πρότερον δὲ καὶ πλοίων εὐπορία καὶ ὄπλων καὶ ὀργάνων τῶν τε πρὸς τὰς ναυτιλίας χρησίμων καὶ τῶν πρὸς πολιορκίας.

« Il y a aussi chez eux des hangars à bateaux et un arsenal : ils possédaient autrefois une flotte importante, avec tout l'armement et le matériel nécessaires à la navigation et au siège des villes. »

Ἀνάκειται δ' ἐν πόλει συχνὰ τῶν ἀκροθινίων, ἃ ἔλαβον καταναυμαχοῦντες ἀεὶ τοὺς ἀμφισβητοῦντας τῆς θαλάττης ἀδίκως.

« Dans leur ville se trouve un grand nombre de trophées pris dans des batailles navales à ceux qui, régulièrement, contestaient sans raison valable leurs activités maritimes. »

Κατὰ δὲ τὴν Πομπηίου πρὸς Καίσαρα στάσιν τῷ κρατηθέντι μέρει προσθέμενοι τὴν πολλὴν τῆς εὐδαιμονίας ἀπέβαλον, ὁμῶς δ' οὖν ἴχνη λείπεται τοῦ παλαιοῦ ζήλου παρὰ τοῖς ἀνθρώποις, καὶ μάλιστα περὶ τὰς ὀργανοποιίας καὶ τὴν ναυτικὴν παρασκευὴν.

« Cependant, lors de la révolte de Pompée contre César, ils se rangèrent du côté des vaincus et perdirent une partie de leur prospérité, tout en conservant des marques de leur ancienne renommée, en particulier sur le plan de la fabrication des instruments et de l'équipement des navires. »

IV, 1, 8

Μάριος δ' ὕστερον, ὁρῶν τυφλόστομον γινόμενον ἐκ τῆς προχάσεως καὶ δυσείσβολον, καινὴν ἔτεμε διώρυγα, καὶ ταύτῃ δεξάμενος τὸ πλεόν τοῦ ποταμοῦ Μασσαλιώταις ἔδωκεν ἀριστεῖον κατὰ τὸν πρὸς Ἀμβρώνας καὶ Τονγενοῦς πόλεμον· ἐξ οὗ πλοῦτον ἠνέγκαντο πολλὸν, τέλη πραττόμενοι τοὺς ἀναπλέοντας καὶ τοὺς καταγομένους· ὁμῶς οὖν ἔτι μένει δυσείσπλοα διὰ τε τὴν λαβρότητα καὶ τὴν πρόσχωσιν καὶ τὴν ταπεινότητα τῆς χώρας, ὥστε μὴ καθορᾶσθαι μηδ' ἐγγὺς ἐν ταῖς δυσασερίαις. Διόπερ οἱ Μασσαλιῶται πύργους ἀνέστησαν σημεῖα, ἐξοικειούμενοι πάντα τρόπον τὴν χώραν καὶ δὴ καὶ τῆς Ἐφεσίας Ἀρτέμιδος κἀναυθὰ ἰδρύσαντο ἱερόν, χωρίον ἀπολαβόντες ὃ ποιεῖ νῆσιν τὰ στόματα τοῦ ποταμοῦ.

« Voyant que les dépôts d'alluvions aveuglaient ces embouchures et rendaient leurs accès difficiles, Marius fit creuser un nouveau canal qui devait accueillir la plus grande partie des eaux du fleuve et en fit don aux Massaliotes pour les récompenser de leur bravoure dans la guerre contre les Ambrons et les Toxygènes. Ils en retirèrent un grand profit par les taxes perçues sur les transports remontant et descendant le fleuve. Néanmoins l'accès demeure difficile aux navires à cause de la force du courant, de l'accroissement des dépôts alluviaux et du niveau du pays, qui est si bas qu'on n'en distingue pas la côte, même de près, les jours de mauvais temps. Aussi les Massaliotes ont-ils édifié des tours servant de points de repère, désirant d'ailleurs marquer de toutes les manières que cette région leur appartient. Dans la même intention, ils ont là aussi construit un sanctuaire d'Artémis d'Ephèse, affectant à cet effet une langue de terre formant île entre les bouches du fleuve. » (traduction Lasserre, CUF).

Vitruve, *De architectura*, V, 12

L'édition la plus récente de ce livre est : *Vitruvio, De architectura*, ed. P. Gros, traduction et commentaire de A. Corso et E. Romano, Turin, 1998. La traduction italienne suit très fidèlement l'édition française Vitruve, *Les dix livres d'architecture*, Paris, 1965 ; Trad. Claude Perrault, 1673, revue par A. Dalmas.

Le texte latin cité est celui de l'édition : Vitruvius, *On architecture*, ed. F. Granger, Londres, Cambridge (Mass), 1962.

1. *De opportunitate autem portuum non est praetermittendum sed, quibus rationibus tueantur naves in his ab tempestatibus, explicandum. His autem naturaliter si sint bene positi habeantque acroteria sive promunturia procurrentia, ex quibus introrsus curvaturae sive versurae ex loci natura fuerint conformatae, maximas utilitates videntur habere. Circum enim porticus sive navalia sunt facienda sive ex porticibus aditus <ad> emporia, turresque ex utraque parte conlocandae, ex quibus catenae traduci per machinas possint.*

On en proposera une traduction légèrement modifiée :

« La commodité des ports est une chose assez importante pour nous obliger à expliquer ici par quel art on peut les rendre capables de mettre les navires à l'abri des tempêtes. Il n'y a rien de si aisé quand la disposition des lieux s'y rencontre favorable, et qu'il se trouve des hauteurs et des promontoires qui s'avancent et entourent en leur milieu une anse naturelle arrondie et fermée ; car il n'y a plus alors qu'à construire tout autour des portiques, des arsenaux et des passages pour aller du port dans les marchés, et à élever des tours aux deux extrémités, d'où l'on puisse tendre les chaînes au moyen de machines. »

On ne peut manquer de rapprocher cette description de celle, dans le livre II, du port d'Halicarnasse, site choisi, dit-il, par Mausole pour ses qualités à la fois d'abri naturel propice à établir un port et de place de commerce :

II, 8, 11

Cum esset enim natus Mylasis et animaduertisset Halicarnasso locum naturaliter esse munitum, emporiumque idoneum, portum utilem, ibi sibi domum constituit. Is autem locus est theatri curvaturae similis. Itaque in imo secundum portum forum est constitutum...

« Bien que natif de Mylasa, mais ayant remarqué que le site d'Halicarnasse était naturellement protégé, qu'il offrait une bonne place de commerce, que son port était exploitable, il y établit sa demeure. Ce site a une courbure qui rappelle celle d'un théâtre. Dans la partie basse, le long du port, on établit ainsi le forum... » (texte et traduction L. Callebaut, introduction et commentaire P. Gros, CUF, 1999). On se reportera aux commentaires de P. Gros sur l'expression *theatri curvaturae similis* et sur l'emplacement de l'agora commerciale dans les ports, ainsi qu'à son introduction, p. XLVI – XLIX et la bibliographie qu'il cite. On remarquera que les commentateurs se sont posés la question de savoir si Vitruve avait visité Halicarnasse lors de la campagne de César en 47 av. J.-C. (p. XLVII – XLVIII et notes 122 à 124) ou si la longue description du site venait d'une source plus ancienne non citée, comme nous l'avons posée plus haut pour le livre V, 12.

2. La chaîne du port

Marseille, le 12 décembre 1384

Prix-fait de la chaîne du port de Marseille, donné au nom de la ville à Pierre Niel, forgeron de Marseille, au prix de 7 florins la canne

ACM : EE 9, f° 3, original.

Anno quo supra, die duodecima mensis decembris hora circa vespere. Notum sit cunctis, presentis et futuris, quod Petrus Nielli, faber, habitator Massilie, bona fide etc., pactum et conventionem firmam et irrevocabilem fecit viris nobilibus Carolo Atulphi et Arnaudo de Monteolivo, sindicis civitatis Massilie, Guillelmo de Sancto-Egidio, Guillelmo Giraudi, Petro Bonifacii, Guillelmo Audeberti et Jacobo Guillelmi, de numero dominorum sex ad officium guerre deputatorum, et magistro Raymundo Aymes, notario publico, ut publice persone [manque un mot], vice et nomine dicte civitatis de faciendo cathenam portus dicte civitatis bene et sufficienter ad electionem et voluntatem ipsorum dominorum seu deputandorum per eos, de bono ferro et sufficienti et omnibus ei necessariis expen-

sis suis propriis, pretio et nomine pretii septem florenorum auri de regina pro canna qualibet. Hoc tamen de pacto inter ipsos dominos nomine dicte civitatis et dictum Petrum habito solempni et valida stipulatione firmato quod dictus Petrus teneatur et debeat recipere cathenam que nunc est in ipso portu pretio cuiuslibet canne duorum florenorum auri de regina et quatuor grossorum.

Renunciens etc.

Quaquidem cathenam promisit et convenit prefatus Petrus per se et suos dictis dominis presentis et ut supra stipulantibus et recipientibus fecisse et compleuisse bene et sufficienter hinc ad festum natalis domini proxime futurum [2 mots effacés]

Renuncians et jurans etc.

Et dicti domini promiserunt eidem pretium solvere faciendo ipsam cathenam obliganti bona dicte civitatis etc.

Renunciantes etc.

De quibus.

Actum Massilia, in domo viridarii heredum nobilis Monteolivi de Monteolivo, in qua presentialiter guerra tenetur.

T. Jacobus Messeri, Guillelmus Johannis.

Abréviations bibliographiques

ACM = Archives Communales de Marseille

ADBdR = Archives Départementales des Bouches-du-Rhône

Arnaud d'Agnel 1923 : ARNAUD D'AGNEL (G.) – *Notre-Dame de la Garde*. Marseille, 1923.

Baratier, Reynaud 1951 : BARATIER (E.), REYNAUD (F.) – Histoire du commerce de Marseille, Tome II : De 1291 à 1480. In : RAMBERT (G.), dir. – *Histoire du commerce de Marseille*. Paris, 1951.

Baratier, Reynaud 1957 : BARATIER (E.), REYNAUD (F.) – Le port de Marseille au Moyen Âge. *Arts et Livres de Provence*, 31, 1957, 29-40.

Benoît 1948 : BENOIT (F.) – Informations archéologiques, XII^e circonscription. *Gallia*, 6, 1948, 207-209.

Benoît 1950 : BENOIT (F.) – Informations archéologiques, XII^e circonscription. *Gallia*, 8, 1950, 116-117.

Benoît 1953a : BENOIT (F.) – Informations archéologiques, XII^e circonscription. *Gallia*, 11, 1953, 100-101.

Benoît 1953b : BENOIT (F.) – Le chapiteau ionique de Marseille. *CRAI*, 1953, 216-224.

Benoît 1954 : BENOIT (F.) – Le chapiteau ionique de Marseille. *Revue Archéologique*, XLIII, 1954, 17-43.

Benoît 1959 : BENOIT (F.) – L'économie du littoral de la Narbonnaise à l'époque antique : le commerce du sel et les pêcheries. *Revue d'Études Ligures*, XXV, 1959, 87-110.

Benoît 1965 : BENOIT (F.) – *Recherches sur l'hellénisation du midi de la Gaule*. Aix-en-Provence, 1965, 335 p. (Publ. Annales Fac. Lettres Aix ns 43).

Billioud 1956 : BILLILOUD (J.) – La citadelle de Marseille (fort Saint-Nicolas), origines et construction. *Marseille revue municipale*, 30, 1956, 3-12.

Blackman 1982a : BLACKMAN (D. J.) – Ancient harbours in the Mediterranean. Part 1. *IJNA* 11, 2, 1982, 79-104.

Blackman 1982b : BLACKMAN (D. J.) – Ancient harbours in the

Mediterranean. Part 2. *IJNA* 11, 3, 1982, 185-211.

Blackman 1993 : BLACKMAN (D. J.) – Les cales à bateaux, caractéristique des anciens ports militaires, Marine antique. *Les Dossiers d'Archéologie*, 183, 1993, 32-39.

Blackman 1997 : BLACKMAN (D. J.) – *Archaeology in Greece 1996-1997*. *Archaeological Reports for 1996-1997*, 43. Londres, 1997, 1-127.

Blackman, Knoblauch, Yiannikouri 1996 : BLACKMAN (D. J.), KNOBLAUCH (P.), YIANNIKOURI (A.) – Die Schiffshäuser am Mandrakihafen in Rhodos. *Archäologischer Anzeiger*, 1996, 371-426.

Bonifay, Carre, Rigoir 1998 : BONIFAY (M.), CARRE (M.-B.), RIGOIR (Y.), dir. – *Fouilles à Marseille. Les mobiliers (I^{er}-VII^e s. ap. J.-C.)*. Paris/Lattes, Errance/ADAM, 1998, 433 p. (Ét. Massa, 5).

Bouïard 1926 : BOUÏARD (A. DE) – *Actes et lettres de Charles Ier, roi de Sicile, concernant la France (1257-1284), Extraits des Registres Angevins de Naples*. Paris, 1926, VII-413 p. (École française de Rome).

Bouiron 1993 : BOUIRON (M.) – Place Général-de-Gaulle. In : *Le Temps des découvertes, Marseille, de Protis à la reine Jeanne*. Catalogue d'exposition, Musée d'Histoire. Marseille, 1993, 51-54.

Bouiron 1994 : BOUIRON (M.), dir. – Rapport de fouille de sauvetage. Les fouilles de la place Général-de-Gaulle à Marseille. Aix-en-Provence, SRA-PACA, 1994, 4 vol. (620 p.).

Bouiron 1998 : BOUIRON (M.) dir. – Les fouilles de la place Général-de-Gaulle à Marseille, rapport, juin 1998, 19.

Bouiron 1999 : BOUIRON (M.) – La création de faubourgs (fouilles de la place Général-de-Gaulle et de l'Alcazar). In : *Parcours de villes*, 132-149.

Bouiron, Bérard, Maurin 1994 : BOUIRON (M.), BÉRARD (G.), MAURIN (M.) – Marseille, place Général de Gaulle. *BSR PACA*, 1994, 119-20.

Bouis 1969 : BOUIS (J.) – *Le site du fort Saint-Jean à Marseille*. Marseille, CRDP, 1969, 46 p.

- Bourrilly 1925** : BOURRILLY (V.-L.) – *Essai sur l'histoire politique de la commune de Marseille. Des origines à la victoire de Charles d'Anjou (1264)*. Aix-en-Provence, 1925, 2 vol. (VIII-526 p.).
- Bourrilly, Duchêne, Gaillard 1985** : BOURRILLY (V. L.), DUCHÈNE (R.), GAILLARD (L.) – *Histoire journalière d'Honorat de Valbelle (1498-1539). Journal d'un bourgeois de Marseille au temps de Louis XII et de François I^{er}*. Aix-en-Provence, Université de Provence, 1985, 2 vol.
- Brenot 1992** : BRENOT (C.) – Une étape du monnayage de Marseille : les émissions du V^e s. av. J.-C. In : *Marseille grecque et la Gaule*, 245-253.
- Busquet 1945** : BUSQUET (R.) – *Histoire de Marseille*. Paris, 1945, 476 p.
- Cadier 1891** : CADIER (E.) – *Essai sur l'administration du royaume de Sicile sous Charles I^{er} et Charles II d'Anjou*. Paris, 1891.
- Clerc 1927-1929** : CLERC (M.) – *Massalia, histoire de Marseille dans l'Antiquité des origines à la fin de l'Empire romain d'Occident (476 après J.-C.)*. Marseille, 1927-1929, 2 tomes (480 ; 489 p.).
- Collin-Bouffier 2000** : COLLIN-BOUFFIER (S.) – Sources et fleuves dans les cultes phocéens : les exemples de Marseille et de Vélia. In : *Cultes*, 69-80.
- Crémieux 1903** : CRÉMIEUX (A.) – Les Juifs de Marseille au Moyen Âge. *Revue des Études Juives*, 1903, 3-115.
- Crémieux 1917** : CRÉMIEUX (A.) – *Le VI^{ème} livre des Statuts de Marseille publié d'après un Manuscrit des Archives Communales de Marseille avec une introduction et un Commentaire*. Aix-en-Provence, 1917. LVI-219 p. (Publication de la Société d'études provençales IV).
- Cultes** : HERMARY (A.), TRÉZINY (H.), éd. – *Les cultes des cités phocéennes, Actes du colloque, Marseille-Aix-en-Provence, 4-5 juin 1999*. Aix-en-Provence, Édusud, 2000, 202 p. (Ét. Massa, 6).
- Diez de Games 1989** : DIEZ DE GAMES (G.) – *El Victorial, cronica de Don Pedro Niño*. Madrid, 1989.
- Duprat 1922** : DUPRAT (E.-H.) – Physionomie du port de Marseille au XV^e siècle. *La Revue de Marseille littéraire et artistique*, 35, 1922, 953-960.
- Euzennat 1976** : EUZENNAT (M.) – Les fouilles de la Bourse à Marseille. *CRAI*, juillet-octobre 1976, 529-552.
- Euzennat, Salviat 1968** : EUZENNAT (M.), SALVIAT (F.) – Les fouilles de Marseille (mars-avril 1968). *CRAI*, avril-juin 1968, 144-159.
- Fabre 1867-1869** : FABRE (A.) – *Les rues de Marseille*. Marseille, Camoin, 1867-1869, 5 vol. (418 ; 468 ; 457 ; 468 ; 505 p.).
- France 1999** : FRANCE (J.) – Les Portoria municipaux dans le monde romain (République et Haut-Empire). In : *Il capitolio delle entrate nelle Finanze municipali in Occidente ed in Oriente* (Rome, mai 1996). Rome, 1999, 95-113.
- France 2001** : FRANCE (J.) – *Quadragesima Galliarum, l'organisation douanière des provinces alpestres, gauloises et germaniques de l'empire romain (I^{er} s. av. J.-C. - III^e s. ap. J.-C.)*. Rome, 2001, 44-46 et 319-321.
- France, Hesnard 1995** : FRANCE (J.), HESNARD (A.) – Une *statio* inédite du Quarantième des Gaules et les opérations commerciales dans le port romain de Marseille (place Jules-Verne). *Journal of Roman Archaeology*, 8, 1995, 78-93.
- Gantès 1988** : GANTÈS (L.-F.) – Le site des Docks romains à Marseille. In : *Le Musée des Docks romains*. Marseille, Musées de Marseille, 1988, 15-17.
- Gantès 1992** : GANTÈS (L.-F.) – La topographie de Marseille grecque. Bilan des recherches (1829-1891). In : *Marseille grecque et la Gaule*, 71-88.
- Guérard 1857** : GUÉRARD (A.), éd. – *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Victor de Marseille*. Paris, 1857, 2 vol. (CLVI-651 ; 944 p.) (Cartulaires de France VIII et IX).
- Guéry 1992** : GUÉRY (R.) – Le port antique de Marseille. In : *Marseille grecque et la Gaule*, 109-121.
- Hermery, Hesnard, Tréziny 1999** : HERMARY (A.), HESNARD (A.), TRÉZINY (H.), dir. – *Marseille grecque, 600-49 av. J.-C. La cité phocéenne*. Paris, Errance, 1999, 181 p.
- Hesnard 1994** : HESNARD (A.) – Une nouvelle fouille du port de Marseille, Place Jules Verne. *CRAI, janvier-mars 1994*, 1, 195-216.
- Hesnard 1995** : HESNARD (A.) – Les ports antiques de Marseille, Place Jules-Verne. *Journal of Roman Archaeology*, 8, 1995, 65-77.
- Hesnard 1997** : HESNARD (A.) – Entrepôts et navires à *dolia* : l'invention du transport de vin en vrac. In : MEEKS (D.), GARCIA (D.), éd. – *Techniques et économie antiques et médiévales : le temps de l'innovation, Actes du colloque, Aix-en-Provence, 21-23 mai 1996*. Paris, 1997, 130-131.
- Hesnard 1998** : HESNARD (A.) – Le sel des plages (Cotta et Tahadart, Maroc). *MÉFRA*, 110, 1, 1998, 167-192.
- Hesnard 1999** : HESNARD (A.) – Le port. In : *Parcours de villes*, 17-76.
- Hesnard, Carre, Dangréaux 1988** : HESNARD (A.), CARRE (M.-B.), RIVAL (M.), DANGRÉAUX (B.) et al. – L'épave romaine Grand Ribaud D (Hyères, Var). *Archaeonautica*, 8, 1988.
- Hesnard, Pasqualini 1993** : HESNARD (A.), PASQUALINI (M.) – Ports et navires romains de Marseille. *Archéologia*, 290, 1993, 32-33.
- Hesnard, Pomey 1995** : HESNARD (A.), POMEY (P.) – Gli scavi di piazza Jules Verne a Marsiglia. *L'Archeologo subacqueo*, 1, 3, 1995, 13-15.
- Hurst 1993** : HURST (H.) – Le port militaire de Carthage. *Marine antique. Les Dossiers d'Archéologie*, 183, 1993, 42-51.
- Hurst 1994** : HURST (H.) – *Excavations at Carthage, the British Mission, II, 1. The circular Harbour, north Side*. Oxford, 1994.
- Iancu 1981** : IANCU (D.) – *Les Juifs en Provence (1475-1501) de l'insertion à l'expulsion*. Marseille, 1981.
- Isnard 1939** : ISNARD (E.) – *Inventaire sommaire chronologique des chartes, lettres-patentes, lettres missives et titres divers antérieurs à 1500*. Marseille, 1939, 188 p.
- Lesage 1950** : LESAGE (G.) – *Marseille angevine. Recherches sur son évolution administrative économique et urbaine de la victoire de Charles d'Anjou à l'arrivée de Jeanne I^{re} (1264-1348)*. Paris, 1950, 196 p. (Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome 168).
- Marseille grecque et la Gaule** : BATS (M.), BERTUCCHI (G.), CONGÈS (G.), TRÉZINY (H.), éd. – *Marseille grecque et la Gaule, Actes du colloque international d'histoire et d'archéologie et du V^e congrès archéologique de Gaule méridionale, Marseille, 18-23 novembre 1990*. Lattes/Aix-en-Provence, ADAM/Université de Provence, 1992, 497 p. (Ét. Massa, 3).
- Masson 1937** : MASSON (P.) – Les Galères de France (1481-1781). Marseille port de guerre. *Annales de la Faculté des lettres d'Aix*, XX, 1937, 1-479.
- Maurel 1991a** : MAUREL (C.) – Marseille en 1474, à la veille de son union à la France : entre le port de commerce et le foyer de pèlerinage. *Provence Historique*, XLI, 166, 1991, 543-566.
- Maurel 1991b** : MAUREL (C.) – Fractures et renouveau d'un organisme urbain médiéval : la société marseillaise à l'épreuve du sac des Aragonais (1423). In : DOLAN (C.), dir. – *Événement, identité et histoire*. Québec, 1991, 39-63.
- Millet, Blanc, Morhange 2000** : MILLET (B.), BLANC (F.), MORHANGE (C.) – Modélisation numérique de la circulation des

- eaux dans le Vieux-Port de Marseille vers 600 ans avant J.-C. *Méditerranée*, 94, 2000, 61-64.
- Morhange 1994** : MORHANGE (C.) – La mobilité des littoraux provençaux : éléments d'analyse géomorphologique. Aix-en-Provence, Université de Provence, 1994, 269 p. (thèse de doctorat).
- Morhange 1995** : MORHANGE (C.), dir. – Les origines de Marseille. Environnement et archéologie. *Méditerranée*, 82, 1995.
- Moutte 1987** : MOUTTE (G.) – Curage du port et machines à curer à Marseille au XVIII^e siècle. *Marseille revue municipale*, 150, 1987, 23-26.
- Oldham 1930** : OLDHAM (R.-D.) – Garde et surveillance des côtes de Provence au début du XIV^e siècle. *Institut Historique de Provence, Congrès de Marseille*, 1930, 39-56.
- Oleson 1985** : OLESON (J.-P.) – Herod and Vitruvius : Preliminary Thoughts on Harbour Engineering at Sebastos ; the Harbour of Caesarea Maritima. In : RABAN (A.), éd. – *Harbour Archaeology (Caesarea Maritima, 24-28.6.83)*. Oxford, 1985, 165-172 (BAR I. S. 257)
- Parcours de villes** : HESNARD (A.), MOLINER (M.), CONCHE (F.), BOUIRON (M.) – *Parcours de villes. Marseille : 10 ans d'archéologie, 2600 ans d'histoire*. Marseille/Aix-en-Provence, Musées de Marseille/Édisud, 1999, 183 p.
- Pernoud 1935** : PERNOUD (R.) – *Essai sur l'histoire du port de Marseille des origines à la fin du XIII^e siècle*. Marseille, 1935.
- Pernoud 1949** : PERNOUD (R.) – *Les Statuts municipaux de Marseille*. Monaco/Paris, 1949.
- Pomey 1995** : POMEY (P.) – Les épaves grecques et romaines de la place Jules-Verne à Marseille. *CRAI*, 1995, 459-482.
- Pomey 1999** : POMEY (P.) – Les épaves romaines de la place Jules-Verne à Marseille : des bateaux dragues ? In : TZALAS (H.), éd. – *Tropis V, 5^e international symposium on ship construction in Antiquity (Nauplia, 1993)*. Athènes, 1999, 321-328.
- Régis 1950** : RÉGIS (J.-F.) – Les chaînes du port. *Marseille revue municipale*, 9, 1950, 45-48.
- Roberty 1937** : ROBERTY (B.) – *Marseille, quelques notes sur Saint-Jean, son fort et ses entours*. Marseille, 1937.
- Rolland 1947** : ROLLAND (H.) – Fouilles à Marseille dans le quartier du Vieux Port (premiers sondages). *Gallia*, V, 1947, 155-160.
- Ruffi 1696** : RUFFI (A. de), RUFFI (L.-A. de) – *Histoire de la ville de Marseille (...) recueillie de plusieurs auteurs (...). Seconde édition revue, corrigée, augmentée et enrichie de quantité d'inscriptions, sceaux, monnoies, tombeaux et autres pièces d'antiquité*. Marseille, 1696, 2 vol. (496 ; 482 p.).
- Schläger 1971** : SCHLÄGER (H.) – Die Texte Vitruvs im Lichte der Untersuchungen am Hafen von Side. *Bonner Jahrbucher*, CLXXI, 1971, 150-161.
- Simossi 1996** : SIMOSSO (A.) – Les νεωποτα du port de Thasos : une découverte récente. In : AMOURETTI (M.-C.), VILLARD (P.), éd. – *EYKPATA. Mélanges offerts à Claude Vatin*. Aix-en-Provence, 1994, 163-178.
- Sternberg 1998** : STERNBERG (M.) – Les produits de la pêche et la modification des structures halieutiques en Gaule Narbonnaise du III^e siècle av. J.-C. au I^{er} siècle ap. J.-C. *MEFRA*, 110, 1998, 81-109.
- Sternberg 1999** : STERNBERG (M.) – La pêche et la consommation du poisson à Marseille dans l'Antiquité. In : *Parcours de villes*, 70.
- Sur l'eau, sous l'eau** : *Sur l'eau... sous l'eau, Imagination et techniques dans la Marine, 1680-1730*, Catalogue d'exposition, Hôtel de Soubise, mai-décembre 1986. Paris, 1986.
- Tréziny 1995** : TRÉZINY (H.) – La topographie de Marseille antique de sa fondation (600 av. J.-C.) à l'époque romaine. In : MORHANGE (C.), dir. – Les origines de Marseille. Environnement et archéologie. *Méditerranée*, 82, 1995, 41-52.
- Tréziny 1996** : TRÉZINY (H.) – Les fouilles de la Bourse à Marseille (1977-1994). *CRAI*, janvier-mars 1996, 1, 225-249.
- Varoqueaux 1968-1970** : VAROQUEAUX (C.) – L'épave du musée des Docks à Marseille. *Études classiques (Aix)*, III, 1968-1970, 25-50.
- Yon 1995** : YON (M.) – Kition et la mer à l'époque classique et hellénistique. In : KARAGEORGHIS (V.), MICHAELIDES (D.), éd. – *Cyprus and the sea (Nicosia 25-26 september 1993)*. Nicosie, 1995, 119-130.