



DOSSIER THEMATIQUE

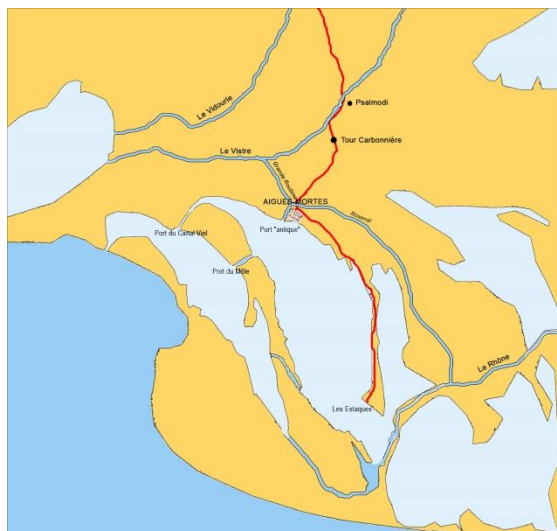
Aigues-Mortes et le commerce en Méditerranée



CENTRE DES
MONUMENTS NATIONAUX

Au début du XIII^e siècle, le royaume de France ne dispose que d'une étroite fenêtre sur le littoral, entre de puissants voisins, l'empereur germanique Frédéric II, à l'est d'un bras du Rhône qui vient se jeter près de la Pointe de l'Espiguette, et le roi Jacques I^{er} d'Aragon, seigneur de Montpellier et de ses dépendances depuis le mariage de son père avec Marie de Montpellier en 1204, et dont les possessions s'étendent, à l'ouest d'Aigues-Mortes jusqu'aux environs de l'actuelle Grande Motte. Dans cet espace, au cours des années 30 de ce siècle, est mentionné un port des Eaux Mortes, mal commode, mais qui sert de port d'embarquement aux barons français en 1236.

LE PORT DU CANAL VIEL



Aigues-Mortes et ses ports au XIII^e siècle © CMN

capables de relier la ville.

A partir de 1240, pour de multiples raisons mais que l'on ne doit pas réduire à sa seule volonté de partir en croisade, Louis IX fonde une ville en relation avec ce port primitif, à l'intérieur des terres, à la fois à l'abri des effets néfastes de la mer et des assauts des gens de mer.

Ce port primitif est localisé à l'extrémité du Canal Vieil, exutoire naturel de l'étang de l'Abbé (de Psalmodi) qui semble avoir été réaménagé par Louis IX pour faciliter la communication entre ce site et la ville. Le port est logé non pas sur le littoral maritime, mais sur la côte d'un étang, l'étang du Repaus (aujourd'hui Etang du Ponant), alors plus largement ouvert sur la mer. C'est par cet espace que, tout au long du Moyen Âge se fera l'accès aux ports d'Aigues-Mortes, et c'est dans cet ancrage que les navires ronds de haute mer devaient transborder leurs marchandises dans des navires plus plats,

LE PORT DE LA VILLE OU « PORT ANTIQUE »



Une rue marchande dans Gilles de Rome, Livre du gouvernement des princes, ms France, début XVI^e siècle, Bibliothèque Nationale, Arsenal 5062, fol. 149^v ©Bibliothèque Nationale

Le port du Canal Vieil semble n'avoir été, depuis Louis IX, qu'un simple débarcadère, même si des traces d'installations et quelques pierres tombales, signes d'une occupation plus pérenne, y ont été vues. Le port principal, où Aigues-Mortes et ses ports au XIII^e siècle aboutissaient toutes les marchandises, fut installé au pied de la ville. Un texte de la fin du siècle lui attribue le nom de « Port antique », mais il ne faut voir dans ce terme qu'un moyen de distinguer ce point du « Port du Môle », de construction plus récente.

Le port intérieur, protégé des tempêtes et, après la construction de l'enceinte, de toute intrusion venue de la mer, a dû recevoir des installations plus complexes et qui se retrouvent dans les autres ports méditerranéens de l'époque : dépôts, magasins... Après l'instauration de la taxe portuaire du denier par livre (1 / 240^e) que met en place Louis IX en 1266, à la fois pour financer la construction des remparts et l'entretien du port, il a fallu créer les bureaux de la Claverie, peuplés de tout un personnel chargé d'évaluer les cargaisons, de les noter dans les registres du port et de percevoir l'impôt. On peut imaginer encore la foule des marchands, des changeurs, des peseurs, des porte-faix,... sans oublier les gens de mer, patrons de navire, marins, etc.

Cette localisation du port de la ville explique en partie une originalité de l'enceinte : deux portes ouvertes au nord, deux à l'est, une seule à l'ouest, et cinq au sud permettant aux marchands et autres gens de mer d'entrer dans la ville et accéder aux magasins dans lesquels les marchandises étaient entreposées.

LE PORT DES ESTAQUES

Un troisième port est mentionné sous le règne de Louis IX. Lors de l'échange qu'il avait contracté avec les moines de l'abbaye de Psalmodi, le roi s'était attaché à obtenir ce petit embarcadère situé au bout d'un fin lido et avait fait établir une chaussée pour y accéder. Bien que de taille fort modeste, il revêtait aux yeux du monarque une réelle importance dans la mesure où c'est là qu'était embarqué le sel produit par les salines de Peccaïs. Il ne s'agit donc pas ici d'un port de mer, inscrit sur les routes du commerce méditerranéen, mais bien d'un port spécifique, jouant le rôle d'intermédiaire entre les salins et les itinéraires routiers sur lesquels le sel aigues-mortais circulait.

LE PORT DU MÔLE

Le processus de colmatage de l'étang de l'Abbé, à cause de la mise en place des nouvelles voies fluviales de la Grande Roubine et du Rosenal, était cependant engagé. Pour remédier à l'ensablement du Canal Viel qui rendait difficiles les relations entre la ville et son avant-port, Philippe III le Hardi entreprit le percement du cordon littoral en face de la ville. En 1278, le cordon ouvert par une roubine dont les rives sont bâties en moellons à bossage comme les murs de la ville, alors en construction. Un Môle artificiel est construit et désormais la ville dispose d'un « port extérieur », ouvert dans la partie orientale de l'étang du Repau. Les navires peuvent approcher davantage de la ville, les marchands et leurs biens sont mieux protégés. Mais, comme son prédécesseur, le port artificiel s'ensable et de permanents et coûteux travaux doivent être conduits pour l'entretenir.



LE COMMERCE A AIGUES-MORTES

Il semblerait que dès l'origine, Louis IX ait envisagé le développement commercial de la ville qu'il venait de fonder. Par deux voies fluviales artificielles, qui relient la ville à la Provence et au Languedoc, il place la ville sur deux axes est/ouest et nord/sud, transformant la cité en étape du

Aigues-Mortes, les marais salants et la mer © CMN

couloir rhodanien et disqualifiant l'ancien port de Saint-Gilles.

Mais le destin commercial d'Aigues-Mortes prend une autre dimension sous le règne de Philippe III le Hardi qui parvient en 1278 à faire reconnaître le port de son père comme seul et unique accès du royaume pour l'entrée et la sortie des marchandises. Désormais, quiconque veut commercer avec la France doit transiter par Aigues-Mortes et, de même, quiconque veut, depuis le nord de l'Europe, envoyer ces produits vers d'autres rives méditerranéennes, doit passer par Aigues-Mortes.

La vie portuaire selon Boccace

« C'était, c'est peut-être encore l'usage dans tous les ports de mer qu'après avoir touché bord et déchargé leurs marchandises, les négociants transportent leur bien sous des hangars, généralement appelés « douanes » et contrôlés par la commune ou le seigneur du pays. Le négociant remet aux préposés un bulletin portant indication des denrées et de leur prix. On lui assigne un magasin où il range et enferme le tout à clef. Sur leurs registres, les commis de la douane portent au crédit du négociant tout le dépôt, et lui font ensuite acquitter des droits proportionnels aux retraits. Par le moyen des registres, les courtiers sont fréquemment informés de la qualité et de la quantité des marchandises entreposées, et savent quels sont les détenteurs des stocks. Ils peuvent donc, le cas échéant, discuter change, troc, vente et autres opérations commerciales. Cette pratique avait cours à Palerme comme dans beaucoup d'autres villes »

(*Décameron*, huitième journée, Nouvelle 10, édition Francisque Reynard, Paris 1884, p. 491)

Bien entendu, tous ces marchands qui viennent d'Angleterre ou des foires de Champagne, doivent en outre acquitter la taxe du denier par livre instaurée par Louis IX pour construire l'enceinte et dont les travaux ne sont alors guère avancés. Et c'est un mouvement continu de personnes et de marchandises qu'il faut imaginer à Aigues-Mortes.

Des denrées et autres marchandises qui transitent par Aigues-Mortes nous avons quelques exemples caractéristiques, comme les cargaisons de 1289 – 1296 que des Marseillais convoient vers Majorque et qui en reviennent. Nous disposons également de tarifs de péages sur les voies qui partent d'Aigues-Mortes. Mais le document le plus significatif est le registre du denier par livre du port. Un seul exemplaire a été conservé, qui couvre une année, du 25 décembre 1357 au 24 décembre 1358. Sont notés dans ce registre, les types d'embarcations, les noms des capitaines et des marchands pour le compte desquels ils naviguent, les marchandises avec leur poids et l'estimation de la taxe qui doit être prélevée sur elles.

Malgré l'ensablement continu de ses ports, Aigues-Mortes restera une étape importante du commerce médiéval. Certes les conditions ne sont pas très favorables et souvent les marins et marchands cherchent à éviter la place. De longs procès, dès la fin du XIII^e siècle, maintiennent cependant le monopole aigues-mortais.

Le XV^e siècle verra la fin commerciale d'Aigues-Mortes. En 1464, Lyon est autorisé à recevoir des épices par la voie alpine, ce qui, de fait, met un terme au monopole établi par Philippe III. Mais c'est le rattachement de Marseille au royaume de France en 1481 qui met un terme définitif aux ambitions commerciales de notre ville. Désormais, Aigues-Mortes ne sera qu'un simple port de cabotage dont les prétentions demeureront toutes locales.

Extrait du registre du port d'Aigues-Mortes

25 juin 1358

Galée d'André de la Soa, qui vient de Gênes

Pour le compte de Pierre Gabimi :

| | |
|--------------------|-----------|
| Poivre, | 15 livres |
| Gingembre, | 8 livres |
| Miel, | 5 livres |
| Encens, | 3 caisses |
| Grains moulus, | 1 livre |
| Gingembre galenga, | 2 livres |
| Ivoire, | 4 livres |

| | |
|----------------------------------|-------------------|
| Valeur : | 2810 florins |
| Taxe à payer : | 11 £, 14 s., 2 d. |
| Pour Peire Bisbe : | |
| Poivre, | 6 livres |
| Indigo, | 6 caisses |
| Mercure, | 7 barils |
| Cannelle, | 1 livre |
| Valeur : | 1762 florins |
| Taxe : | 3 £, 6 s., 10 d. |
| ... | |
| Pour Jean de Gand : ... | |
| Safran bâtard, pour la teinture, | 1 livre |
| Valeur : | 402 florins |
| Taxe : | 1 £, 13 s., 6 d. |
| ... | |
| Pour Guilhem de Sayssa : | |
| Poivre, | 4 livres |
| Gingembre, | 1 livre |
| Valeur : | 380 florins |
| Taxe : | 1 £, 11 s., 8 d. |
| ... | |
| Pour Donato Divi : | |
| Poivre, | 7 livres |
| Valeur : | 560 florins |
| Taxe : 2 | £, 6 s., 8 d. ... |
| Pour Thobias Lomellini : | |
| Bois brésil, | 2 livres |
| Valeur : | 50 florins |
| Taxe : | 4 s., 2 d. |
| Pour Martin Arnulphi : | |
| Fil d'or, | 1 caisse |
| Valeur : | 20 florins |
| Taxe : | 1 s., 8 d. |
| Total : 36 £, 6 d. | |

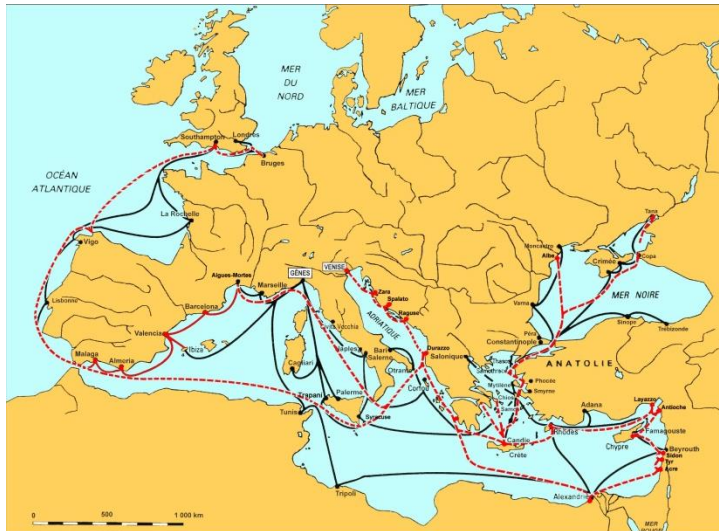
LES DIFFERENTES MANIPULATIONS DES MARCHANDISES DANS LE PORT D'AIGUES-MORTES A LA FIN DU XIII^e SIECLE

« Plainte des commerçants de Montpellier en 1300

A Aigues-Mortes pour transborder des navires dans les caupols (barques à fond plat) et pour transporter avec ces caupols jusqu'à la terre, 2 deniers ; de même, aux portefaix pour décharger à terre, 2 deniers ; de même, pour l'entrepôt, 2 deniers pour chaque charge, même si elle n'est pas déposée dans l'entrepôt lui-même ce qui est inhumain ; de même, pour le transport à la roubine de chaque charge, 2 deniers ; de même, pour le péage de la Radelle, 4 deniers par charge ; de même et en plus, il faut dépenser une grande quantité d'argent pour louer des caupols et des barques pour conduire et ramener ses marchandises jusqu'à Lattes ; de même et en plus un denier par livre de ses marchandises... ».

LE COMMERCE EN MEDITERRANEE AU MOYEN ÂGE

Dès sa fondation, Aigues-Mortes figure parmi les grands ports fréquentés par les marchands italiens. En témoigne sa mention sur les principaux portulans et cartes nautiques du temps. Si chaque nation entend se livrer activement au commerce en Méditerranée, la prééminence des Génois et des Vénitiens, établie au prix de nombreuses luttes qui leur ont permis de surpasser leurs concurrents, ne fait aucun doute. Personne n'est en mesure de rivaliser avec la flotte privée ou publique de ces Républiques, qui louent ou vendent leurs navires ou leurs services à saint Louis lorsqu'il veut partir en croisade, en 1248 et 1270. On pourrait croire que la Méditerranée est un lac que se partagent des deux nations.



Les itinéraires génois et vénitiens en Méditerranée © CMN

De mars à novembre, lorsque qu'elle est « ouverte », les navires génois et vénitiens sillonnent la Méditerranée, s'approvisionnant en Orient, et redistribuant leurs marchandises jusqu'en Europe du nord-ouest, en Angleterre et en Belgique. Entre ces deux points, les navires sont chargés d'une part d'épices et de soieries, de l'autre, des draps de Champagne et de Bruges.

La route orientale se scinde approximativement en deux axes correspondant aux deux routes mythiques : la route de la soie, continentale, et qui aboutit en Mer Noire ou en Syrie, la route des épices, plus maritime, qui, partant de Chine et

d'Indonésie, longe les côtes indiennes pour rallier l'Égypte par la Mer Rouge.

Le commerce en Méditerranée est en pleine expansion au XIII^e siècle. Les croisades sont bien loin de l'avoir entravé, au contraire : les croisés ont rapporté d'Orient un goût prononcé pour ce qu'ils ont découverts tant au niveau des saveurs que sur le plan vestimentaires ou les modes de vie. Aussi dès le XII^e siècle, le transit des épices et des soieries s'est-il accru à travers la Méditerranée. Poivre, gingembre, cannelle, cardamome, cumin, safran, carvi, girofle, sucre... mais aussi soies extrême-orientales, brocards, damas, armes ornementales,... autant de produits de luxe de faible poids mais de « forte valeur ajoutée » qui viennent se déverser sur les marchés européens pour répondre à une demande de plus en plus pressante dans les classes les plus hautes de la société médiévale, tant laïques que cléricales. Les épices deviennent monnaie d'échange : les abbés de Psalmodi donnent à bail leurs pêcheries établies dans leurs étangs contre certaines quantités de poivre ou de gingembre.

Ayant suscité ce commerce, les croisades ne gênent en rien son essor même dans les moments les plus tragiques. Louis IX s'est embarqué avec ses troupes sur des navires génois qui étaient autorisés à se livrer à leur trafic dès que le service du roi leur en donnait liberté. Aussi, les marchands génois et vénitiens établissent le long des côtes orientales des fondouks, véritables quartiers commerçants chrétiens, dans les terres musulmanes qui les accueillent. La Méditerranée devient un véritable terrain d'échange de marchandises, de techniques, d'hommes, d'idées...

Un grand marchand à Aigues-Mortes : Jacques Cœur, 1400-1456

En pleine guerre de Cent ans, Jacques Cœur naît à Bourges d'un père humble marchand pelletier. Alors qu'il n'a que 18 ans, le Dauphin, fuyant Paris aux mains du parti anglais, vient s'installer sur les terres du duc de Berry, ce qui donne un élan à l'économie locale et permet l'ascension de la famille Cœur.

En 1420, Jacques Cœur épouse la fille du prévôt des marchands de Bourges et grâce à l'appui de sa belle-famille, entre dans le domaine de la banque et du change. En 1427 il prend avec deux associés

la ferme de la Monnaie royale de Bourges, mais les trois hommes sont accusés de fraude deux ans plus tard. Absout par le roi qui attend du banquier le financement des entreprises de Jeanne d'Arc, Jacques Cœur entre davantage dans l'entourage royal. En 1433 il effectue en Orient un voyage qui le conduit à Damas : c'est la révélation pour ce grand marchand. A son retour, il se lance dans le commerce oriental, se basant à Montpellier et Aigues-Mortes, où il aurait fait copier un navire génois. Sa réussite commerciale ne l'éloigne pas du service du roi : en 1440 il est nommé argentier du roi (ministre des Finances), l'année suivante il est anobli, et en 1442, il est le premier bourgeois à entrer au Conseil royal. En 1444, il est nommé commissaire auprès des états de Languedoc et mène pour le roi plusieurs missions diplomatiques, tant en Occident qu'auprès du Sultan d'Egypte.

Homme d'entreprise il amasse une immense fortune dans le Berry, le Lyonnais, le Bourbonnais, le Beaujolais et en Languedoc où il contrôle le commerce du sel.

En 1448, il transfère ses affaires d'Aigues-Mortes à Marseille, qui relève alors du roi René. Son ascension rapide, le luxe qu'il étale, son intimité avec le roi Charles VII, les procédés parfois peu honnêtes qu'il utilise pour arriver à ses fins, lui valent une inimitié grandissante. En 1451, il est arrêté et condamné à une amende de 400 000 écus. Il parvient cependant à s'échapper de sa prison et trouve refuge auprès du pape qui le charge du commandement d'une flotte pour soutenir Rhodes contre les Turcs. C'est au cours de l'expédition qu'il meurt en 1456 devant Chio.

LES NAVIRES DU MOYEN ÂGE



Maquette de la Montjoie, l'une des nefes de Louis IX par Laurent Damonte, conservée au Musée de la ville de Marseille © CMN. Le site d'Aigues-Mortes a fait réaliser par Antoine Melchior un court métrage sur cette maquette dans le cadre des célébrations du 800^e anniversaire de la naissance de saint Louis
et de faible valeur. Ces navires sont relativement lents en raison de leur taille et de leur poids, et sont le jouet des vents et des flots.

Ce sont ces deux critères qui différencient ces vaisseaux des navires longs, dont le navire type est la galée ou galère. Ces navires bas sur l'eau, de faible jauge, se déplacent à la fois à la voile latine et à la rame. Fins et rapides, ils peuvent plus facilement se jouer des éléments et ne connaissent pas les pannes de vent. Les rameurs ne sont ni des prisonniers ni des esclaves. A Venise, c'est le service que doit accomplir un citoyen pour sa République, en échange de quoi il est libre d'emporter une cargaison personnelle, dans le coffre sur lequel il est assis lorsqu'il rame. Ces navires se consacrent exclusivement au trafic des marchandises à forte valeur ajoutée et faible poids comme les épices et les soieries.

Sur cette mer de plus en plus fréquentée et qui devient un véritable enjeu politico-économique (plus que la politique de Louis IX, voir les menées de son frère, Charles d'Anjou qui, partant de Provence, s'empare de la Sicile et ambitionne d'étendre son pouvoir jusqu'à Constantinople ; après lui viendra la fortune des Aragonais, qui se rendront maîtres de la quasi-totalité des îles de la Méditerranée occidentale).

La navigation est presque exclusivement entre les mains des Occidentaux. Deux grands types de navires de mer, qui connaissent bien des déclinaisons, sillonnent cette mer. Les bateaux ronds, dont le vaisseau type est la nef, sont des navires ventrus et hauts de bords, dépourvus encore de quille. Les gouvernails latéraux disparaissent peu à peu au profit du gouvernail arrière axial. Ses trois mâts sont grésés de voiles latines caractéristiques par leur forme triangulaire. C'est sur ce type de navire que sont embarqués les pèlerins ou les croisés avec leurs chevaux (on parlera alors de nefes huissières, « à portes ») ou les pondéreux, marchandises lourdes



UNE MARCHANDISE PRIVILEGIEE ET MYSTERIEUSE : LES EPICES

Graffiti représentant une galée, dans le vestibule de la salle haute de la tour de Constance © CMN

Jusqu'au XIII^e siècle, l'origine de ces épices est entourée du plus fabuleux mystère. Pour Joinville, biographe et sénéchal de Louis IX et qui l'avait accompagné en Egypte, il était avéré que les épices – gingembre, rhubarbe, cannelle et aloès – étaient pêchées dans le Nil, avec des filets, après qu'elles soient tombées du Paradis... Seule la maniguette, une voisine de la cardamome, gardera longtemps son aura, puisque cette épice africaine s'appelle encore « graine de Paradis »...

Les épices, comme les soieries, étaient connues et appréciées depuis l'Antiquité. Apicius, cuisinier de l'empereur Tibère, au début de notre ère, assaisonnait copieusement ses recettes de ces saveurs venues d'Orient et d'Extrême Orient. Le goût pour ces produits importés prit d'ailleurs une telle importance que l'empereur Dioclétien, en 301, dut en limiter la vente par son édit du maximum. La disparition de l'Empire romain, puis l'essor de l'Islam firent disparaître en partie les épices des cuisines occidentales. Ce sont, nous l'avons dit, les croisades qui remirent ces produits de luxe à l'honneur en Occident.



Les cynocéphales commerçant les épices, miniature ornant Le livre des merveilles de Marco Polo, BN, ms lat. 2810, fol. 76v. © Bibliothèque Nationale

Les Cynocéphales (« hommes à tête de chien » que Pline l'Ancien avait déjà mentionné à côté d'autres monstres peuplant les zones inconnues du monde) sont les indigènes des îles Adaman, dans l'Océan Indien, qui se livrent à la récolte et au commerce des épices. Pour les hommes du Moyen Âge, qui révèrent les textes de l'Antiquité, la cannelle est une épice trouvée dans le nid de divers oiseaux, dont le fabuleux phénix, cet animal qui renaît de ses cendres et que l'on devait distraire avec quelques morceaux de chair d'âne.

Mais il reviendra à Marco Polo, célèbre marchand de Venise, de dévoiler les origines d'une grande partie de ces plantes, graines et rhizomes. Dans son Livre des merveilles, écrit dans une prison génoise après seize années passées en Chine, il décrit la plupart des épices d'Orient. Mais si le mystère est éventé, le succès des épices est loin d'être passé. Pour leur parfum ou leur couleur (la cuisine médiévale étant particulièrement colorée), les épices font désormais partie des ingrédients qui figurent dans la cuisine et sur la table des puissants.



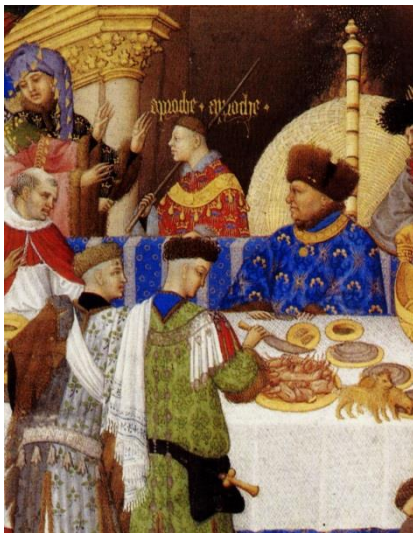
Marchand de cannelle © CMN

On a souvent pensé que ces produits étaient utilisés pour masquer le goût de viandes particulièrement fortes parce que mal conservées ou faisandées. Mais il faut penser que le palais des hommes du Moyen Âge se plaisait plus que le nôtre à ce mélange de saveur, parfois violent.

Les épices, telles que la cannelle, le gingembre ou le galanga, entraient également dans la composition de boissons, comme l'Hypocras, ou étaient utilisées pour adoucir et conserver le vin.

Mais on reconnaissait également des vertus bénéfiques, voire magiques à ces produits. La pharmacopée a largement puisée dans les plantes et épices pour soulager ou guérir. Le gingembre passait pour avoir des vertus digestives et calmait les maux d'estomac. Le clou de girofle apaisait les maux de dents. La coriandre passait pour favoriser le sommeil et la conception, tout en aidant à conserver les viandes. Une orange piquée de clous de girofle était censée protéger de la peste. La cardamome blanchissait les dents et rafraichissait l'haleine...

Mais au-delà de ces vertus curatives, les épices passaient pour être dotées d'une puissance prodigieuse. Filtres et potions magiques puisent la plus grande partie de leurs forces dans le registre des épices dont les qualités sont proportionnelles à la rareté et à la valeur. Ainsi, le cumin passait pour rendre les amoureux fidèles et empêchait les poules de s'égarer. On connaît encore les mérites du gingembre. Associé à la cannelle, au girofle, au carvi noir, au sucre et au poivre il donnait le fameux filtre d'amour...



Portrait d'un riche marchand d'épices, dans les Très riches heures du duc de Berry, Musée de Condé, ms 84, fol 1v, janvier.

Les plus fameuses épices sont, sans conteste, le poivre et le gingembre, qui se substituèrent à l'occasion aux paiements en argent. Toutes ces épices étaient très chères en raison de leur origine lointaine ou de leur nature (il faut par exemple 150.000 stigmates de *crocus sativus* pour réaliser 1 kilogramme de safran). Aussi, ne figuraient-elles que sur la table des plus riches membres de la société qui n'hésitaient cependant pas à réutiliser dans les préparations médicinales des épices qui avaient déjà servi en cuisine.

N'oublions pas enfin, que c'est en cherchant de nouveaux itinéraires vers les centres de production des épices que sont l'Inde et la Chine, que Christophe Colomb découvrit les Indes Occidentales, les Amériques, en 1492 et que fut entreprise la première circumnavigation par Magellan en 1520-1521.

Le plus célèbre commerçant du Moyen Âge, Marco Polo, un contemporain de saint Louis
Né et mort à Venise 1254 – 1324

Marco Polo est né pendant un voyage que son père fait en Crimée où son frère aîné Andrea possède un comptoir et qui poursuit son voyage jusqu'en Asie Centrale à la cour du grand khan Kübiläy.

En 1271, Polo père repart avec son fils. Ils parviennent jusqu'en Chine à Pékin, résidence d'été du khan Kübiläy (1275). Le khan prend les italiens sous sa protection et leur séjour dure seize ans. Marco Polo reçoit le gouvernement d'une province et accomplit des missions dans le Yun nan, en Cochinchine, Tibet, Indes.

1291, les Polo accompagnent une princesse de la famille impériale en Perse : retour vers l'Europe par Sumatra et l'Asie méridionale, la Perse, l'Arménie, Constantinople.

1296 ou 98, il est fait prisonnier lors d'une bataille navale contre les Gênois. Dans sa prison, il dicte à Rustichello, un écrivain, le *Livre des merveilles du Monde* ou *Devisement du Monde*. Rentré à Venise en 1299, il est nommé membre du Grand Conseil. Il ne quittera plus sa patrie où il rédige une nouvelle édition de ses voyages.

BIBLIOGRAPHIE

Concernant le commerce en général :

BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1949 [8^e édition, 1987].

CARRÈRE Claude, « Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XV^e siècle », *Estudios de historia moderna*, III, 1953, p. 67-156.

LE GOFF Jacques, « Saint Louis et la Méditerranée », dans *La France et la Méditerranée, vingt-sept siècles d'interdépendance*, Leyde 1990, p. 98-120.

CAHEN Claude, *Orient et Occident au temps des croisades*, Paris 1983.

Concernant le commerce à Aigues-Mortes

GERMAIN A., *Histoire du commerce de Montpellier antérieurement à l'ouverture du port de Cette*, Montpellier 1861.

BELGRANO L. T., « Genovesi ad Aquamorte », *Giornale ligustico di archeologia, storia e letteratura*, 9, 1882, p. 326-341.

CHOBOUT Henri, « Le commerce d'Aigues-Mortes au XIV^e siècle », *Ecole Antique de Nîmes*, VI^e session, 1925, p. 122-129.

COMBES Jean, « Les donations à la réparation du port d'Aigues-Mortes », *Mélanges Louis Halphen*, Paris 1951, p. 122-135.

Concernant les navires au Moyen Âge

VILLAIN GANDOSSI Christiane, *Le navire médiéval à travers les miniatures*, CNRS éditions, Paris, 1985.

MERRIEN Jean, *La vie des marins au Moyen Âge*, La Bibliothèque océane, Terre de Brume éditions, Rennes, 1994.