



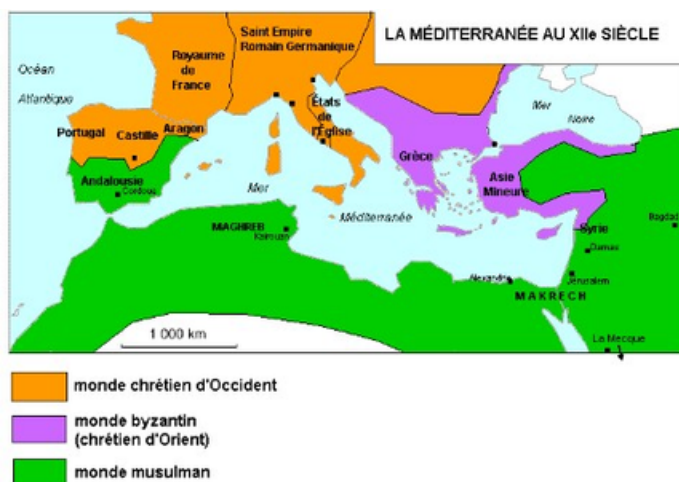
TOURS ET REMPARTS D'AIGUES-MORTES

AIGUES-MORTES ET LA MÉDITERRANÉE, THÉÂTRE D'ÉCHANGES



**+ DOSSIER
THÉMATIQUE**

AU MOYEN ÂGE, LA MÉDITERRANÉE EST UN ESPACE DE CIRCULATION OÙ SE RENCONTRENT PLUSIEURS ENSEMBLES POLITIQUES, RELIGIEUX ET CULTURELS. L'OCCIDENT CHRÉTIEN, L'EMPIRE BYZANTIN ET LES TERRITOIRES ARABO-MUSULMANS ENTRETIENNENT DES RELATIONS COMMERCIALES, DIPLOMATIQUES, MAIS AUSSI MILITAIRES. MARCHANDS, MARINS, PÈLERINS, SOLDATS ET VOYAGEURS PARCOURENT RÉGULIÈREMENT CETTE MER, TRANSPORTANT AVEC EUX DES MARCHANDISES, MAIS ÉGALEMENT DES TECHNIQUES, DES SAVOIRS ET DES IDÉES.



01. La Méditerranée au XIIe siècle

Un espace méditerranéen d'échanges et de rivalités

Les échanges commerciaux occupent une place importante dans ces circulations. Les marchands occidentaux fréquentent notamment Constantinople, la Syrie et l'Égypte. Les Génois et les Vénitiens développent leurs réseaux en Méditerranée et disposent, dans certaines villes musulmanes, de *fondouks*, espaces réservés aux marchands étrangers où ils peuvent séjourner et entreposer leurs marchandises. Ces relations coexistent avec des rivalités politiques et militaires. Le contrôle des ports, des territoires et des routes militaires constitue un enjeu majeur pour les grandes puissances méditerranéennes.

Aigues-Mortes au cœur d'un espace géopolitique complexe

Au début du XIII^e siècle, le domaine royal français ne dispose que d'une ouverture limitée sur le littoral méditerranéen. La région est alors partagée entre plusieurs puissances. À l'est, l'espace est dominé par l'empereur germanique Frédéric II, tandis qu'à l'ouest se trouvent les possessions de Jacques I^{er} d'Aragon, qui contrôle notamment Montpellier et les territoires situés jusqu'aux environs de l'actuelle Grande-Motte. Dans ce contexte, disposer d'un accès à la Méditerranée représente un enjeu important pour la monarchie française. Aigues-Mortes offre au pouvoir royal un point d'encrage sur le littoral et lui permet de s'insérer davantage dans les circulations méditerranéennes. Son développement répond ainsi à plusieurs objectifs : affirmer la présence royale dans la région, faciliter les échanges commerciaux et disposer d'un lieu d'embarquement pour les expéditions outre-mer.



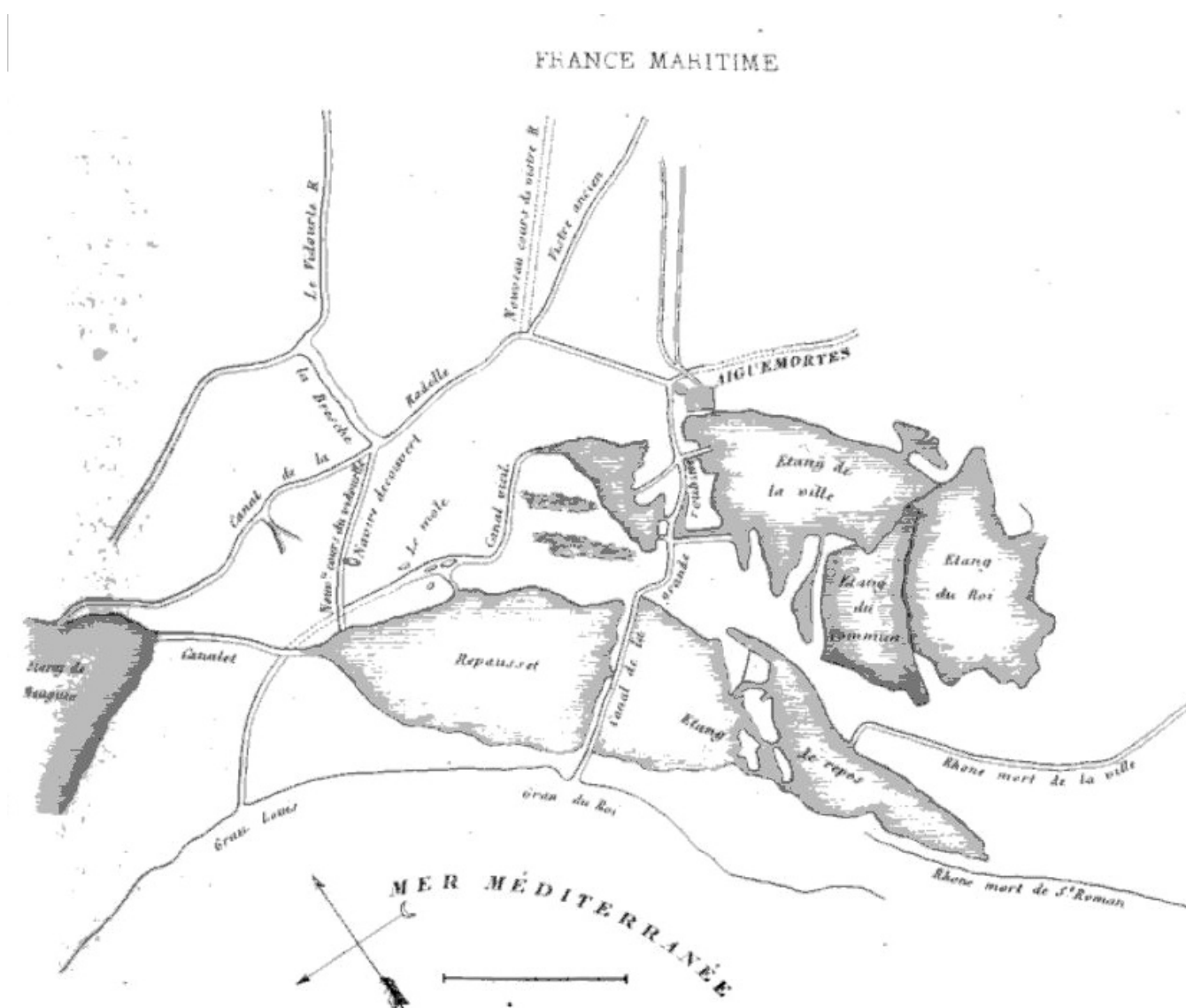
02. Le royaume à la mort de Philippe Auguste



La naissance et le développement d'Aigues-Mortes

Un port des « Eaux Mortes » est attesté dès les années 1230 et sert notamment de lieu d'embarquement à des barons français en 1236. À partir de 1240, Louis IX entreprend de développer une ville à proximité de ce port. Implantée en retrait du littoral, Aigues-Mortes est reliée à la Méditerranée par un ensemble d'étangs et de voies d'eau. Le pouvoir royal cherche à améliorer ces communications afin de faciliter les déplacements des hommes et des marchandises entre la cité, son port et les territoires environnants. Le développement d'Aigues-Mortes ne répond cependant pas uniquement à la préparation des **croisades**.

Dès l'origine, le pouvoir royal semble avoir envisagé le développement commercial de la cité. Les voies fluviales artificielles qui relient Aigues-Mortes à la Provence et au Languedoc permettent de placer la ville sur des axes de circulation importants et de renforcer son rôle d'étape commerciale.



03. Emplacement de étangs, canaux et graus autour d'Aigues-Mortes.

AU XIII^E SIÈCLE, LA MÉDITERRANÉE
CONNAÎT UN IMPORTANT DÉVELOPPEMENT
DES ÉCHANGES COMMERCIAUX. AIGUES-
MORTES S'INSCRIT PLEINEMENT DANS
CETTE DYNAMIQUE ET DEVIENT
PROGRESSIVEMENT UNE ÉTAPE MAJEURE.

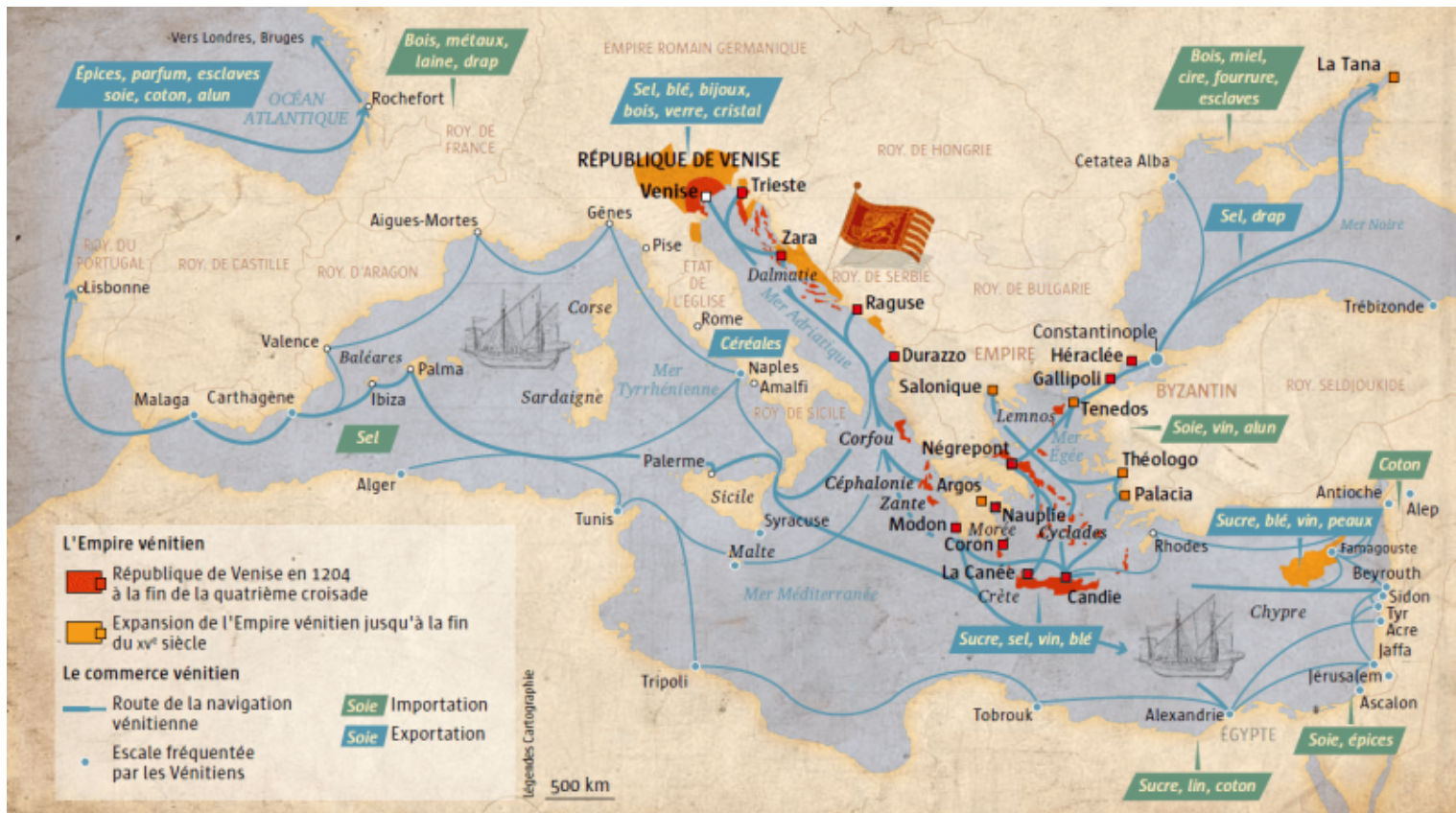
Le commerce en Méditerranée au XIIIe-XVe siècle

Le commerce méditerranéen médiéval repose sur la circulation de marchandises de grande valeur et sur l'existence de réseaux reliant des espaces très éloignés. Les routes maritimes permettent notamment d'acheminer vers l'Europe occidentale les épices et les soieries venues d'Orient, tandis que les productions européennes sont exportées vers les marchés méditerranéens.

L'essor du commerce

L'essor du commerce méditerranéen est particulièrement marqué au XIII^e siècle. Les croisades ont contribué à accroître en Occident le goût pour les produits découverts en Orient, notamment les épices, les soieries et certains objets de luxe. Dès le XII^e siècle, le transit de ces marchandises augmente à travers la Méditerranée.

Poivre, gingembre, cannelle, cardamome, cumin, safran, carvi, girofle et sucre circulent ainsi aux côtés des **soies** orientales, des **brocarts**, des **damas** ou encore de certaines armes ornementales. Ces marchandises présentent une caractéristique essentielle : elles sont souvent légères mais très précieuses. Leur valeur élevée permet donc de rentabiliser leur transport sur de longues distances.



o4. L'Empire vénitien et le commerce en Méditerranée aux XIIIe-XVe siècles. ©L'Histoire

Une puissante ville marchande : Venise

Venise occupe une place majeure dans ce système commercial méditerranéen, aux côtés de Gênes. Il s'agit des deux principales républiques maritimes, dont les flottes privées et publiques surpassent celles de leurs concurrents. Elles sont capables de louer ou de vendre leurs navires et leurs services, y compris au roi de France lorsqu'il entreprend une croisade.

De mars à novembre, période pendant laquelle la Méditerranée est considérée comme « ouverte », les navires vénitiens et génois sillonnent la mer. Ils s'approvisionnent en Orient puis redistribuent leurs marchandises vers les différents marchés européens. Les marchands italiens disposent également d'implantations commerciales dans les territoires orientaux : les fondouks constituent de véritables quartiers marchands chrétiens installés dans les terres musulmanes.



05. Maquette de la Montjoie, l'une des nefs de Louis IX par Laurent Damote.

Venise est également associée à la figure de **Marco Polo**, marchand vénitien dont les voyages témoignent de l'ampleur des connexions entre la Méditerranée et l'Asie. Né en 1254, il se rend en Chine avec son père et séjourne pendant seize ans auprès de la cour du grand khan Kùbilāi. À son retour, son récit contribue à faire connaître en Occident les mondes et les produits d'Orient.

FOCUS : les navires médiévaux

La diversité des échanges repose sur des navires adaptés aux différentes marchandises et aux conditions de navigation en Méditerranée. Il existe deux grands types de navires : les bateaux ronds (**nef**), et les navires longs (**galée** ou **galère**).

Les **nefs** sont des navires volumineux, hauts sur l'eau et relativement lents. Elles utilisent notamment des voiles latines et peuvent transporter des marchandises lourdes et peu coûteuses à l'unité. Elles sont également utilisées pour transporter des pèlerins ou des croisés et leurs chevaux ; on parle alors de nefs huissières, munies de « portes » permettant leur embarquement.

Les **galères**, ou **galées**, sont au contraire des navires plus fins et plus rapides. Elles peuvent avancer grâce à la voile mais aussi grâce aux rames. Leur capacité de chargement étant plus réduite, elles sont particulièrement adaptées au transport de marchandises de forte valeur et de faible poids, comme les épices et les soieries.



06. Graffiti représentant une galée, dans le vestibule de la salle haute de la tour de Constance.



LE DÉVELOPPEMENT D'AIGUES-MORTES EST DIRECTEMENT LIÉ À LA VOLONTÉ DE CRÉER UN PORT CAPABLE DE RELIER LE ROYAUME DE FRANCE AUX GRANDS RÉSEAUX COMMERCIAUX MÉDITERRANÉENS. LA CITÉ DEVIENT PROGRESSIVEMENT UN LIEU DE TRANSIT, DE STOCKAGE, DE TAXATION ET DE REDISTRIBUTION DES MARCHANDISES.

La construction d'un port

Le premier port d'Aigues-Mortes est installé à l'extrémité du Canal Viel, au débouché naturel de l'étang de l'Abbé, également appelé étang de Psalmodi. Il ne se trouve donc pas directement en bord de mer, mais sur les rives d'un étang alors plus largement ouvert sur la Méditerranée.

Cette situation présente un avantage important : elle permet de protéger la ville et les marchandises des effets directs de la mer. Les grands navires de haute mer doivent toutefois transborder leurs cargaisons dans des embarcations plus plates capables de rejoindre la cité.

Le développement du port se poursuit sous les successeurs de Louis IX. En raison de l'ensablement du Canal Viel, Philippe III le Hardi fait percer le cordon littoral en 1278. Une roubine est aménagée et un môle artificiel (La Peyrade) est construit : la ville dispose alors d'un véritable « port extérieur », permettant aux navires d'approcher davantage d'Aigues-Mortes.

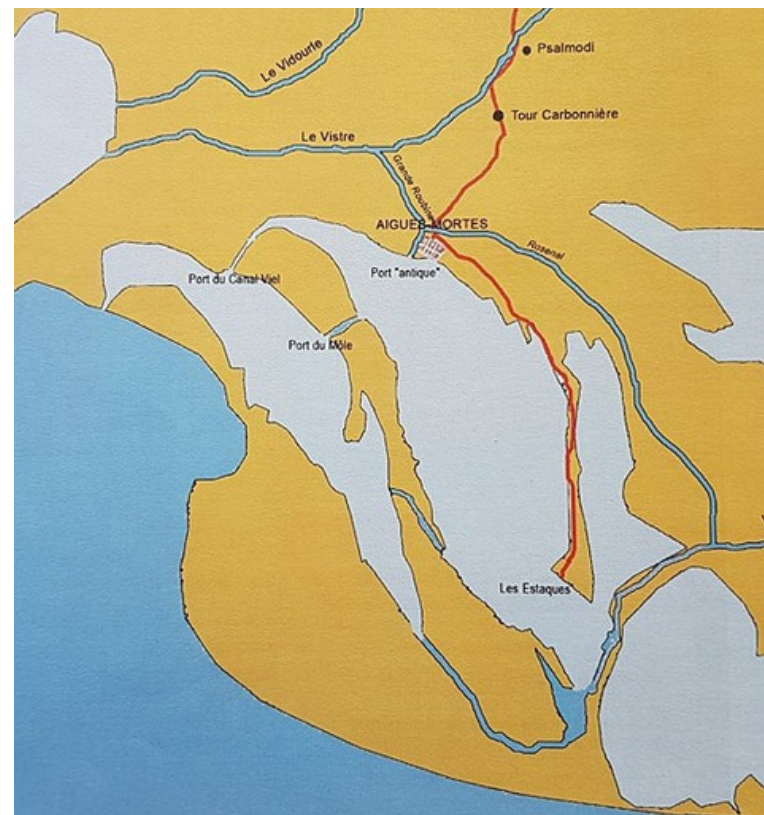
L'entretien de ces installations constitue cependant une difficulté permanente. L'ensablement oblige les autorités à réaliser des travaux coûteux et réguliers afin de maintenir les communications entre la ville, ses ports et la mer.

Des marchandises en transit

Aigues-Mortes devient progressivement un important lieu de passage pour les marchandises. Le pouvoir royal cherche à faire de la ville une étape essentielle des échanges entre le royaume de France et la Méditerranée. En 1278, Philippe III le Hardi obtient que le port d'Aigues-Mortes soit reconnu comme le seul accès du royaume pour l'entrée et la sortie des marchandises.

Le port devient donc un lieu d'intense activité. Marchands, **changeurs**, **peseurs**, **portefaix**, patrons de navires et marins s'y côtoient. Les marchandises sont déchargées, pesées, enregistrées, stockées puis redistribuées. Le port dispose notamment de magasins et de bureaux chargés de contrôler les cargaisons et de percevoir les taxes.

Louis IX instaure en 1266 une taxe portuaire appelée « denier par livre », correspondant à un prélèvement d'un deux-cent-quantième de la valeur des marchandises. Cette taxe contribue au financement des **remparts** et à l'entretien du port.



07. Aigues-Mortes et ses ports au XIII^e siècle.



Les sources du commerce médiéval

Le registre du port conservé pour l'année 1357-1358 permet de mesurer la diversité des marchandises qui transitent par Aigues-Mortes. Il donne notamment les noms des capitaines et des marchands, le type de navire, les marchandises transportées, leur poids, leur valeur et le montant de la taxe à payer.

Une cargaison enregistrée le 25 juin 1358 illustre cette diversité : une galée venue de Gênes transporte notamment du poivre, du gingembre, du miel, de l'encens, de l'ivoire et différentes autres marchandises. D'autres cargaisons comprennent de l'indigo, du mercure, de la cannelle, du safran, du bois brésil ou encore du fil d'or.

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 à payer : 3 £, 6 s., 10 d.

Les échanges génèrent cependant des coûts importants pour les commerçants. Une plainte de marchands de Montpellier en 1300 énumère notamment les frais de transbordement, de déchargement, d'entreposage, de transport et de péage. Cette source permet de comprendre concrètement le fonctionnement d'un port médiéval.

“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...”

Malgré les difficultés liées à l'ensablement et les tentatives de certains marchands pour éviter le port, Aigues-Mortes conserve une place importante dans le commerce médiéval. Son **monopole** est régulièrement défendu par le pouvoir royal. Toutefois, au XVe siècle, cette position décline : en 1464, Lyon est autorisé à recevoir les épices par la voie alpine, puis le rattachement de Marseille au royaume de France en 1481 met définitivement fin aux ambitions commerciales d'Aigues-Mortes.



08. La porte de la Marine.



LA MÉDITERRANÉE MÉDIÉVALE N'EST PAS UNIQUEMENT UN ESPACE DE COMMERCE : ELLE EST AUSSI UN ESPACE DE CONFLITS ET DE RIVALITÉS. LES CROISADES EN CONSTITUENT L'UNE DES MANIFESTATIONS MAJEURES, ET AIGUES-MORTES JOUE À CE TITRE UN RÔLE PARTICULIER.

L'appel de la Croix (1095-1270)

Les croisades sont des expéditions militaires organisées par les puissances chrétiennes occidentales vers les territoires de la Méditerranée orientale. Elles associent des objectifs religieux, politiques et militaires et mettent en relation l'Occident avec les territoires de l'Orient méditerranéen.

En 1095, le pape **Urbain II** appelle à une guerre sainte, la première croisade, pour aider les chrétiens d'Orient (les Byzantins) menacés par les Turcs et reprendre Jérusalem. Il promet le pardon de leurs péchés à ceux qui partiront en Terre sainte. Les grands seigneurs et chevaliers francs partis en 1096, s'emparent de Jérusalem en 1099 et créent les Etats latins d'Orient dans les territoires conquis. Des ordres religieux et militaires (Templiers, Hospitaliers) se donnent pour mission de les protéger.

Au total, 8 croisades seront menées. Les Etats latins d'Orient disparaissent finalement en 1291.



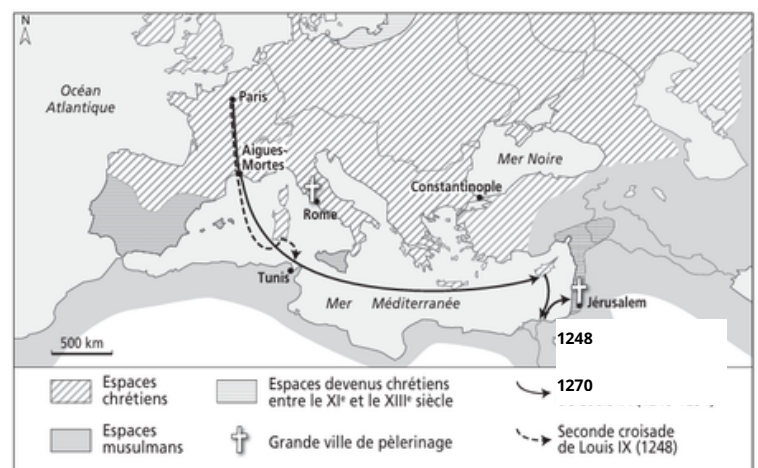
09. Départ de Louis IX en croisade, à bord de la Montjoie

Aigues-Mortes : point de départ des deux dernières croisades

La situation d'Aigues-Mortes explique en grande partie son rôle dans les expéditions de Louis IX. La ville offre au royaume de France un accès direct à la Méditerranée et constitue un point d'embarquement pour les expéditions royales vers l'Orient.

Louis IX, très malade en 1244, fit le vœu de se croiser s'il réchappait. La préparation de la 7^e croisade dura jusqu'en 1248. Saint-Louis part alors du port d'Aigues-Mortes le 25 août avec 20 000 hommes. Il est fait prisonnier et ne rentrera en France qu'en 1254.

Le port d'Aigues-Mortes voit partir la 8^e et dernière croisade en 1270. Elle se termine finalement par la mort de Louis IX le 25 août 1270.



10. Carte des 7^e et 8^e croisades.



LES ÉCHANGES MÉDITERRANÉENS NE CONCERNENT PAS UNIQUEMENT LES MARCHANDISES. LES DÉPLACEMENTS DES HOMMES FAVORISENT ÉGALEMENT LA CIRCULATION DES CONNAISSANCES, DES TECHNIQUES ET DES PRATIQUES ENTRE LES DIFFÉRENTES RÉGIONS DE LA MÉDITERRANÉE.

Des hommes et des savoirs en circulation

Marchands, marins, voyageurs, pèlerins et diplomates participent à la mise en relation de territoires parfois très éloignés. Les réseaux commerciaux favorisent ainsi la transmission des connaissances géographiques, des itinéraires et des techniques maritimes.

Les marchands italiens, notamment génois et vénitiens, disposent de comptoirs et de fondouks dans les territoires musulmans, tandis que les navires relient régulièrement les ports occidentaux aux côtes orientales. Au XV^e siècle, **Jacques Cœur** développe à son tour un important commerce avec l'Orient, notamment à partir de Montpellier et d'Aigues-Mortes.

Voyager et raconter le monde : Marco Polo

À la fin du XIII^e siècle, les voyages de Marco Polo (1254-1324), marchand vénitien, témoignent de l'ampleur des circulations entre l'Europe et l'Asie. Parti de Venise avec son père et son oncle en 1271, il rejoint la cour du grand khan Kubilaï et séjourne plusieurs années en Asie avant de regagner l'Europe. De retour à Venise, Marco Polo raconte son voyage à Rustichello de Pise, qui donne naissance au *Devisement du monde*, également connu sous le nom de *Livre des merveilles*. L'ouvrage décrit les territoires parcourus, leurs populations, leurs coutumes et leurs richesses. Sa diffusion contribue ainsi à faire connaître en Occident des régions encore lointaines et participe à la circulation des connaissances et des représentations du monde.

Jacques Cœur, un grand marchand à Aigues-Mortes

Au XV^e siècle, Jacques Cœur (vers 1400-1456) devient l'un des plus importants marchands du royaume de France. Après un voyage en Orient en 1433, qui le conduit notamment jusqu'à Damas, il développe un vaste commerce avec la Méditerranée orientale.

Pour organiser ses échanges, il s'appuie notamment sur Montpellier et Aigues-Mortes. Depuis le port aigues-mortais, ses activités s'insèrent dans des réseaux commerciaux reliant le Languedoc aux ports méditerranéens. Il aurait également fait copier à Aigues-Mortes un navire génois, témoignant de la circulation des techniques maritimes entre les différentes puissances commerciales.

Devenu argentier de Charles VII en 1440, Jacques Cœur poursuit parallèlement ses activités commerciales et effectue plusieurs missions diplomatiques, notamment auprès du sultan d'Égypte. En 1448, il transfère finalement ses affaires d'Aigues-Mortes à Marseille.

Son parcours illustre ainsi le rôle d'Aigues-Mortes dans les échanges méditerranéens, mais aussi la circulation des hommes, des marchandises et des savoir-faire entre l'Occident et l'Orient.

Des produits qui transforment les pratiques

Les marchandises transportées à travers la Méditerranée participent elles aussi aux échanges culturels. Les produits venus d'Orient, comme les épices, sont progressivement intégrés aux pratiques occidentales. Ils modifient notamment les habitudes alimentaires des élites et trouvent également leur place dans certaines préparations médicinales.

À travers les objets et les produits échangés circulent ainsi des usages et des savoir-faire qui influencent les manières de manger, de se soigner ou encore de se vêtir.



Des contacts malgré les conflits

La Méditerranée met en relation des populations de langues, de cultures et de religions différentes. Ces contacts ne sont pas toujours pacifiques : croisades, guerres et rivalités entre puissances maritimes rythment également son histoire.

Les conflits n'interrompent cependant pas durablement les échanges. Les réseaux commerciaux continuent de relier des territoires appartenant à des ensembles politiques et religieux différents, faisant de la Méditerranée médiévale un espace où échanges, rencontres et confrontations coexistent.



11. Marchand de cannelle © CMN

Les échanges culturels en Méditerranée du XI^e au XIII^e siècle



12. Les échanges culturels en Méditerranée du XI^e au XIII^e siècle



Du XIII^e au XV^e siècle, Aigues-Mortes témoigne de la place centrale qu'occupe la Méditerranée dans les échanges médiévaux. Fondée par Louis IX dans un contexte politique et stratégique particulier, la cité est progressivement dotée d'infrastructures portuaires destinées à faciliter les communications avec la mer et avec les grands axes commerciaux du royaume.

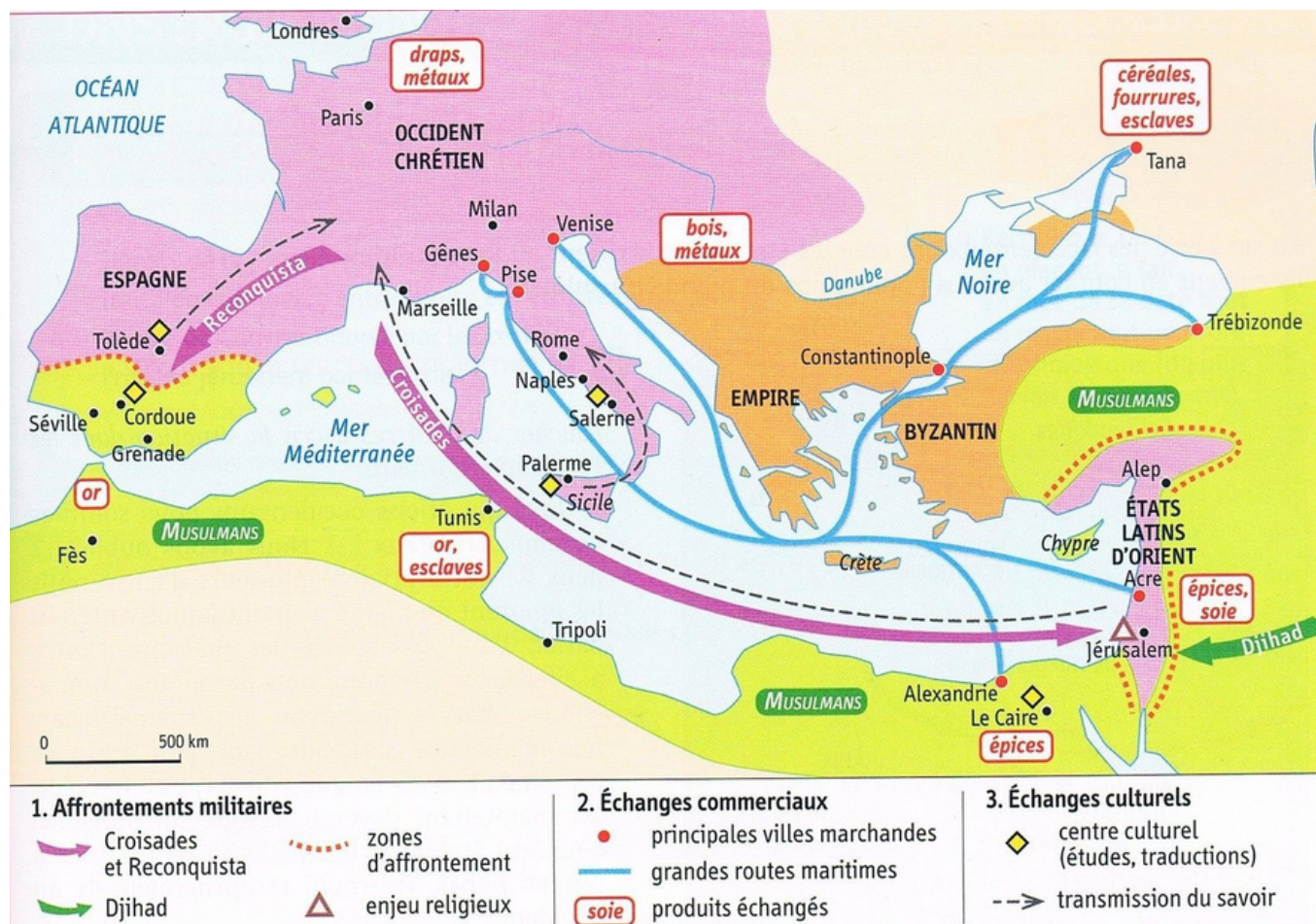
Son port accueille des navires venus notamment de Gênes et permet le transit de nombreuses marchandises : épices, soieries, ivoire, indigo, mercure, fil d'or, sel et autres produits. La ville devient également un lieu de stockage, de taxation et de redistribution. Son importance commerciale est renforcée en 1278 lorsque Philippe III le Hardi fait reconnaître Aigues-Mortes comme l'unique accès du royaume pour l'entrée et la sortie des marchandises.

Mais Aigues-Mortes est aussi un lieu de contacts

guerriers et culturels. La ville est associée aux expéditions de Louis IX vers l'Orient et participe ainsi à l'histoire des croisades. Dans le même temps, les réseaux qui passent par son port permettent la rencontre de populations et de cultures différentes.

L'histoire d'Aigues-Mortes illustre enfin le caractère évolutif des réseaux méditerranéens. Son importance commerciale décline au XV^e siècle avec l'ouverture de nouvelles voies, notamment vers Lyon, puis avec le rattachement de Marseille au royaume de France en 1481. La cité perd alors son rôle de grand port international et devient essentiellement un port de cabotage local.

Aigues-Mortes apparaît ainsi comme un véritable observatoire des échanges méditerranéens : un lieu où se croisent commerce, guerre, circulation des hommes et transmission des cultures.



13. Affrontements et échanges en Méditerranée (XI^e - XIII^e siècles)



✱ **Brocart**

Une étoffe luxueuse de soie richement tissée et brochée avec des fils d'or ou d'argent. Réservée aux élites et à l'Église.

✱ **Croisades**

Nom donné aux expéditions militaires entreprises du ^{xi}e au ^{xiii}e s. par les chrétiens d'Occident à l'instigation de la papauté qui leur fixa pour but la délivrance des Lieux saints occupés par les musulmans.

✱ **Changeur**

Un marchand d'argent qui échange les pièces de monnaie de différentes régions, pèse les métaux précieux et vérifie leur valeur.

✱ **Damas**

Un tissu de soie précieux ou un type d'acier très résistant. Ces deux produits tirent leur nom de la ville de Damas (en Syrie), qui était un grand carrefour commercial entre l'Orient et l'Occident.

✱ **Enseblement**

Dépôt de sable formé par l'eau ou par le vent ; état d'un lieu rempli de sable.

✱ **Fondouks**

Un fondouk (ou funduq) est un grand bâtiment situé dans les villes ou sur les routes commerciales des pays du monde arabo-musulman. Il sert à la fois d'auberge pour les voyageurs, de lieu de stockage pour les marchandises et de marché.

✱ **Galée**

Un ancien type de navire de guerre et de commerce, rapide et allongé, propulsé principalement à la rame et secondairement par des voiles latines. C'est l'ancêtre direct de la galère classique.

✱ **Monopole**

Droit exclusif accordé à un groupe ou à une personne pour fabriquer, vendre ou exercer un métier dans une ville. Ce système protège les artisans et les marchands locaux contre toute concurrence extérieure.

✱ **Nef**

Grand navire à voiles ou la partie centrale d'une église allant de l'entrée au transept, dont la charpente évoque la coque d'un bateau renversé.

✱ **Peseur**

Un agent officiel ou assermenté chargé de peser les marchandises, les denrées ou les métaux précieux sur les marchés, dans les foires ou sur les ports. Son rôle garantissait l'équité des transactions et le calcul des taxes locales.

✱ **Portefaix**

Un travailleur manuel dont le métier consiste à porter des fardeaux et des charges lourdes à dos d'homme. Le mot vient de l'ancien français et assemble « porte » et « faix » (le poids).



§ **Urbain II** (1035-1099)

Né vers 1035, Urbain II devient pape en 1088. Soucieux de renforcer l'autorité de l'Église et de réformer le clergé, il s'inscrit dans le mouvement de réforme grégorienne et cherche à affirmer l'indépendance de la papauté face aux pouvoirs laïques.

En 1095, lors du concile de Clermont, Urbain II appelle les chrétiens d'Occident à partir en croisade pour venir en aide aux chrétiens d'Orient et reprendre Jérusalem. Son appel marque le début de la première croisade, lancée en 1096. Il meurt en 1099, peu avant la prise de Jérusalem par les croisés. Son pontificat reste ainsi étroitement associé à la naissance du mouvement des croisades.

§ **Louis IX, dit Saint-Louis** (1214-1270)

Né en 1214, Louis IX devient roi de France en 1226. Profondément chrétien, il est connu pour son sens de la justice, son souci des plus faibles et son rôle de réformateur du royaume. Il renforce l'autorité royale. Après sa mort en 1270 lors de la huitième croisade, il est canonisé en 1297 : il devient alors Saint Louis, figure emblématique de la royauté médiévale.

C'est depuis Aigues-Mortes que Louis IX embarque pour ses deux grandes expéditions : la septième croisade en 1248, puis la huitième croisade en 1270. Ce second départ sera le dernier : le roi meurt la même année à Tunis. Aigues-Mortes reste ainsi étroitement associée à son règne et à son ambition d'ouvrir le royaume sur la Méditerranée.

§ **Philippe III, dit Le Hardy** (1245-1285)

Né en 1245, Philippe III est le fils de Louis IX. Devenu roi en 1270, il appartient à la dynastie des Capétiens directs. Surnommé « le Hardy » pour sa bravoure au combat, il est un souverain pieux et fidèle à l'héritage de Saint Louis, même si son tempérament est plus réservé.

Son règne est marqué par le renforcement du pouvoir royal et l'agrandissement du domaine du roi.

Son lien avec Aigues-Mortes est important : il reprend et achève les grands projets engagés par Saint Louis, notamment la construction des remparts de la ville.

§ **Marco Polo** (1254-1324)

Né vers 1254 à Venise, Marco Polo est un marchand et voyageur vénitien. À partir de 1271, il entreprend avec son père et son oncle un long voyage vers l'Asie, qui les conduit jusqu'à la cour de Kubilai Khan, empereur mongol et fondateur de la dynastie Yuan en Chine. Il y séjourne plusieurs années et affirme avoir exercé différentes missions au service du souverain.

De retour à Venise vers 1295, Marco Polo est capturé lors d'un conflit entre Venise et Gênes. C'est durant sa captivité qu'il dicte le récit de ses voyages, connu sous le titre *Le Devisement du monde* ou *Le Livre des merveilles*. Son témoignage contribue à faire connaître en Europe les sociétés, les richesses et les paysages de l'Asie. Il meurt à Venise en 1324 et devient l'une des figures les plus célèbres de l'exploration médiévale.



§ **Philippe IV, dit Le Bel** (1268-1314)

Né en 1268 au château de Fontainebleau, Philippe IV, dit « le Bel » ou « le Roi de Fer », est le petit-fils de Louis IX et le fils de Philippe III le Hardi. Il devient roi de France en 1285, à seulement 17 ans. Son règne s'étend jusqu'en 1314 et marque une période de forte affirmation du pouvoir royal.

Souverain autoritaire et organisé, il renforce considérablement l'État monarchique. Il s'appuie sur des légistes et des administrations de plus en plus structurées pour affirmer son autorité sur les nobles et sur l'Église. Son règne est souvent associé à l'image d'un pouvoir centralisé et rigoureux.

§ **Jacques Cœur** (1400-1456)

Né vers 1400 à Bourges, Jacques Cœur devient l'un des plus grands marchands et financiers du royaume de France au XVe siècle. Issu d'une famille de commerçants, il développe un vaste réseau commercial reliant notamment la France, la Méditerranée et le Proche-Orient. En 1439, il devient grand argentier du roi Charles VII et joue un rôle important dans le financement du royaume et le redressement des finances royales après la guerre de Cent Ans.

Très proche du roi, Jacques Cœur connaît une ascension spectaculaire avant d'être accusé de malversations et arrêté en 1451. Condamné et dépossédé de ses biens, il parvient à s'évader et se réfugie auprès du pape. Il meurt en 1456 à Chios, en Méditerranée. Son parcours symbolise l'essor du grand commerce et des échanges maritimes entre l'Occident et l'Orient à la fin du Moyen Âge.



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

BELLET Michel-Edouard,
FLORENÇON Patrick, *La cité d'Aigues-Mortes*, collection Itinéraires du patrimoine, Paris 1999.

BLANCHARD Emilie,
MERCIER Arnaud (dir.)
Histoire, géographie, EMC 5e, 2016.

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

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

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

CHOBOUT Henri, « Le commerce d'Aigues-Mortes au XIVe siècle », *Ecole Antique de Nîmes*, VIe 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.

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

IVERNEL Martin (dir.)
Histoire 2de, Hatier, 2023.

LE CALLENNEC Sophie,
Histoire, géographie, EMC CM1, Hatier, 2018.

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

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

SOURNIA Bernard,
NOUGARET Jean, et alii,
Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, Gard, Canton d'Aigues-Mortes, 2 vol.; Paris 1973.

Couv. Sammy Billon
Centre des Monuments Nationaux
05. CMN
Centre des Monuments Nationaux
06. Romain Veillon
Centre des Monuments Nationaux
08. Laurent Lecat
Centre des Monuments Nationaux
09. Guillaume de Sant-Parthus
Bibliothèque Nationale de France