



Rives méditerranéennes

13 | 2003

Cabotage et réseaux portuaires en Méditerranée

Pratiques et succès du cabotage en Méditerranée nord-occidentale au XIV^e siècle

Josée Valérie Murat



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rives/160>

DOI : 10.4000/rives.160

ISBN : 978-2-8218-0024-3

ISSN : 2119-4696

Éditeur

TELEMME - UMR 6570

Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2003

Pagination : 23-32

ISSN : 2103-4001

Référence électronique

Josée Valérie Murat, « Pratiques et succès du cabotage en Méditerranée nord-occidentale au XIV^e siècle », *Rives nord-méditerranéennes* [En ligne], 13 | 2003, mis en ligne le 07 décembre 2012, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rives/160> ; DOI : 10.4000/rives.160

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Tous droits réservés

Pratiques et succès du cabotage en Méditerranée nord-occidentale au XIV^e siècle

Josée Valérie Murat

- 1 Certains auteurs ne parlent de cabotage que dans le cas de petit commerce maritime exécuté par de modestes embarcations qu'ils désignent par le terme « caboteurs » ou « petits caboteurs ». Le cabotage se définit alors par la petite voire très petite échelle des bateaux qui le pratiquent et la faiblesse des échanges qu'il permet. Mais on peut comprendre le cabotage différemment et le voir comme un mode de navigation indépendant du tonnage des bâtiments et du trafic auquel ils se livrent. Il s'agit seulement d'y voir une navigation restant proche des côtes.
- 2 C'est cette notion de cabotage que nous examinerons ici au travers de sources marseillaises du XIV^e siècle. Il est vrai que cela peut poser un problème de définition: jusqu'à quelle distance de la côte, à partir de combien de temps entre deux escales doit-on parler de cabotage? Les sources ne permettent pas toujours de définir précisément ces caractéristiques. Pourtant l'impression demeure que le cabotage est un mode de navigation des plus répandus au Moyen Âge. Pour aller vers les terres nordiques, on longe volontiers les côtes européennes vers le Nord; pour joindre des destinations africaines, on longe encore vers le Sud les côtes de l'immense continent; quant à la Méditerranée, elle constitue un cadre privilégié pour ce type de navigation. On mesure alors le véritable « saut dans le vide » que représenteront les navigations transatlantiques...

Présence du cabotage

- 3 Les marins marseillais du XIV^e siècle n'en sont évidemment pas là et les documents nous les montrent fréquemment près des côtes. En vérité les textes permettant d'avoir une idée de la position des navires par rapport aux terres sont peu nombreux et presque toujours liés à un incident plus ou moins grave donnant lieu à procès. Ces documents font

apparaître une navigation de port à port, un cabotage, qu'il s'agisse de petits bâtiments vulnérables ou d'unités beaucoup plus importantes pour lesquelles la navigation hauturière n'aurait rien d'impossible.

- 4 Les récits de tempête sont à ce titre révélateurs. Ainsi, lors d'un voyage de Marseille à Majorque, une galée essuie une forte tempête. Elle n'était guère éloignée des côtes car elle s'abrite à Port-de-Bouc, reprend son voyage en passant au *Cresum d'Agde* et arrive devant Collioure, où le mauvais temps a finalement raison d'elle¹. Une coquette, qui devait gagner Collioure, passe au lieu-dit *La Boca de Lansol*, étroit détroit entre le Cap Croisette et Maire², c'est dire si elle longeait les côtes³. Un panfil chargé à Palerme et devant se rendre lui aussi à Collioure est saisi par la tempête en mer de Toulon⁴. Une galée, sur le chemin Marseille-Gênes, fait naufrage à l'île Sainte-Marguerite en face de Cannes⁵. Pour joindre la Sardaigne, un texte montre que l'on va d'abord jusque vers Hyères; de là, il est probable que l'on quitte les côtes pour le sud, vers la Corse, puis la Sardaigne⁶. Tous ces bâtiments semblent s'efforcer de garder un contact avec les terres, de les avoir en vue ou à peu près.
- 5 La piraterie fournit un autre indice d'une navigation à proximité des terres. Il existe diverses méthodes d'attaque, mais quand des activités prédatrices apparaissent dans nos sources nous pouvons constater que les assaillants et leurs victimes sont souvent très près des rivages. C'est ainsi que des barques quittant Marseille pour Gênes sont attaquées au Cap de Brégançon⁷, qu'un panfil sur le trajet Naples-Marseille est agressé en mer de Provence au Cap d'Arosio⁸. Un autre bateau est pris à proximité d'une plage des rives tunisiennes⁹, un autre à vingt milles de Majorque (soit 29,62 km si l'on compte ce mille à 1481 m)¹⁰. D'autres opérations ont lieu en mer de Frayneto¹¹ ou encore à vingt-cinq milles de Majorque (soit environ 37 km)¹². Enfin un pirate attaque sa victime –qui naviguait fort près des côtes – au Cap de Conchis¹³. C'est dans les nombreux replis de la côte méditerranéenne que les bâtiments attendent, embusqués, le passage de leurs proies. Ces endroits sont excellents car ils offrent des cachettes et permettent par conséquent de soudains abordages: ce n'est pas un hasard si beaucoup d'assauts ont lieu autour de caps offrant un abri et la possibilité de surgir brutalement face à sa victime. Toutefois, si ces malfaiteurs exploitent en priorité le bord des côtes n'est-ce pas, avant tout, parce qu'il constitue une route commerciale très fréquentée? En effet, si les bateaux marchands passaient loin au large, le pirate attendrait longtemps à l'affût et ne pourrait guère exploiter l'effet de surprise.
- 6 De plus, la côte offre une multitude d'endroits où établir des repaires plus ou moins provisoires. Par exemple, le cap de la Garoupe sert de refuge au pirate catalan Bernard Gordon¹⁴. C'est là qu'il conduit les hommes qu'il capture dans diverses barques afin de réclamer une rançon pour ces captifs. Il y a certainement, tout au long du rivage, des « nids » à pirates, guère aisé à cartographier tant leur utilisation doit être fluctuante et leurs « propriétaires » successifs nombreux... Ajoutons encore qu'en raison du fléau que représente la piraterie certaines villes mettent en place, avec plus ou moins de bonheur, une sorte de « service de sécurité »: un ou plusieurs navires, bien équipés et armés, se tiennent en permanence prêts à sortir pour poursuivre des assaillants perturbant le trafic à proximité de leur port; ils peuvent éventuellement patrouiller dans les eaux de leur cité et intervenir dès que se manifeste une chose étrange. Reconnaissons d'emblée que ce genre de mesure se révèle difficile à mettre en pratique et d'une efficacité toute relative. Néanmoins, les contemporains n'y auraient jamais songé si les attaques de pirates s'effectuaient régulièrement loin des côtes. Certes, les « patrouilleurs » n'ont qu'un rayon d'action réduit mais n'est-ce pas également celui des pirates et de leurs victimes?

- 7 Les exemples cités montrent que tout type de navire utilise ce mode de navigation depuis la plus simple barque jusqu'aux bâtiments les plus forts comme les galées et les coques. Tous les textes ne permettent pas de savoir quel genre de négoce était effectué par ce biais, mais lorsque nous avons ces indications nous constatons une très grande variété de situations. Ainsi certains de ces bâtiments transportent ou doivent aller charger: plusieurs centaines de *saumées* de froment; des amandes et des textiles; des corbeilles de poix, des peaux et des draps; du sel... N'importe quelle marchandise en n'importe quelle quantité voyage de cette façon. Le cabotage n'est nullement réservé à des marchandises encombrantes et de peu de valeur.
- 8 Ce type de navigation côtière n'est pas propre aux seuls marins provençaux. Quand Michel Balard fournit une carte de l'expédition de Paganino Doria en Orient, en 1351-52, on constate que les galées quittant Gênes pour se rendre à Constantinople et, au-delà, en Mer Noire, suivent très consciencieusement les côtes¹⁵. Les navires paraissent préférer ce type de navigation quel qu'en soit le trajet. Cette façon de faire était, semble-t-il, recherchée au moins en hiver à l'image de cette galée faisant le trajet Marseille-Majorque. À la suite de son naufrage, le patron et *codominus* Jean d'Alto est accusé de n'avoir pas suivi la bonne route. Il se défend en affirmant, à plusieurs reprises, que l'itinéraire qu'il a choisi est celui habituellement retenu par tous ceux qui naviguent, depuis toujours. Il ajoute encore qu'en hiver c'est une route beaucoup plus sûre, grâce à ses différents ports, que celle de la haute mer ou celle qui passerait par d'autres lieux¹⁶. Faut-il en conclure à la présence de routes différentes en fonction des saisons¹⁷?
- 9 Ces indications, certes fortuites et parfois indirectes, sont néanmoins suffisamment présentes et concordantes pour démontrer que la propension au cabotage chez le marin médiéval n'est pas une légende. Au-delà de ce constat nous devons nous interroger sur les causes probables du phénomène.

Choix et pratiques du cabotage

- 10 Rester si volontiers auprès des côtes signifie-t-il qu'une navigation en haute mer soit tout simplement impossible? Il est vrai que dans notre documentation les mentions de voyages en haute mer sont absentes. Est-ce là le reflet de la réalité ou bien celui des sources mises en œuvre et dans lesquelles de tels voyages seraient simplement indiscernables¹⁸? D'autre part, quand un voyage se déroule sans encombre nous n'avons, en principe, aucun texte pour en fournir le récit détaillé. Ce n'est que lorsqu'un problème est apparu que nous pouvons espérer, lors du litige qui s'ensuit par exemple, obtenir des informations intéressantes sur notre sujet. Or, pour qu'il y ait récit, plainte, procès il faut qu'il y ait des survivants ou des témoins. Imaginons un navire sombrant corps et biens loin des terres: qui s'en apercevra, qui viendra relater les faits? Le bâtiment et les hommes à bord seront portés disparus mais nul ne saura dans quelles circonstances, ni dans quelle zone. Un naufrage à proximité des côtes aura plus de chances d'être remarqué, de laisser des débris, des traces et des rescapés, autant d'éléments qui pourront donner lieu à des documents écrits lesquels, s'ils nous parviennent, deviendront des preuves d'une navigation côtière.
- 11 Bien qu'invisible la navigation hauturière¹⁹ ne peut être absolument absente. Certains trajets l'impliquent indirectement, par exemple lorsqu'il faut joindre une île à partir d'un lieu qui ne permet pas d'utiliser la côte ou d'autres îles comme points d'appui. Le texte

que nous citons ci-dessus, évoquant sans préciser, des routes utilisées en hiver et d'autres en été, évoquant aussi une route « par la haute mer », atteste l'existence de cet autre type de navigation; encore reste-t-il à savoir ce qu'un Méditerranéen qualifie alors de « haute mer ».

- 12 Manifestement moins usitée, en tout cas avec beaucoup plus de réticence, la navigation hauturière nécessite à n'en pas douter de grandes compétences nautiques. Pour autant, nous ne pouvons considérer que le cabotage soit dépourvu de difficulté, ni qu'il s'adresse à des marins novices ou peu compétents. Nous en voulons pour preuve la mésaventure advenue aux hommes d'une coquette: arrivé à Porto-Fino, dans la région de Gênes, le patron de ce navire, pour une raison inconnue, quitte son bord et part seul vers Pise laissant son équipage désemparé. Les marins décident de partir eux aussi, mais avec le bateau, vers les régions de Pise. Il leur suffisait de longer les côtes italiennes. Pourtant, au lieu de cela, n'ayant pas un bon patron, expert en navigation, pour conseiller et diriger l'itinéraire²⁰, ils s'égarèrent du côté de la Corse, errèrent quatre mois en mer et eurent le plus grand mal à retourner vers Marseille où ils arrivèrent. Le cabotage n'est vraiment pas à la portée de tous... Certes, voir la côte ou en rester très proche, permet d'utiliser des repères, points remarquables naturels ou artificiels: encore faut-il les connaître et les interpréter correctement, ce qui n'est pas évident; encore faut-il qu'ils soient visibles ce que le temps ne permet pas toujours.
- 13 Ce n'est probablement pas pour une plus grande facilité technique, ni par manque de compétence nautique que les hommes semblent tant préférer le cabotage. Un lieu commun tenace de l'histoire maritime voulant que les navires répugnent à rester en mer la nuit conduit souvent à croire que la navigation de port à port est appréciée parce que multipliant les petites étapes et offrant facilement le soir un abri pour la nuit. Nous avons eu l'occasion de démontrer que la navigation nocturne existait bel et bien au Moyen Âge et ne générât aucunement la peur²¹. Ce n'est donc pas dans un arrêt nécessaire de la navigation chaque soir qu'il faut chercher une cause du cabotage.

Succès du cabotage

- 14 Le cabotage serait-il alors perçu comme comportant moins de danger que la haute mer? Dans un texte que nous évoquons ci-dessus, un patron gravement mis en cause prétendait effectivement que la route qu'il avait suivie, le long de la côte et faisant station en certains ports, était moins dangereuse que toute autre. Est-ce si sûr? Tout au long de cette route son bateau fut poursuivi par la tempête jusqu'au naufrage. D'ailleurs tous les naufrages que nous avons signalés plus haut ont eu lieu ainsi. Outre le fait que les conditions climatiques ne sont pas forcément meilleures sur les bords de la Méditerranée qu'en son centre, naviguer près des côtes c'est aussi prendre le risque d'être projeté contre elles en cas de mauvais temps et en particulier lorsque souffle l'*ysaroc*. Les hauts fonds, les écueils ne sont pas à négliger non plus. C'est encore prendre le risque de faire une mauvaise rencontre puisque nous savons que les pirates aiment à infester les côtes.
- 15 Un élément expliquant le succès du cabotage méditerranéen médiéval, est à rechercher tout d'abord dans la configuration même de la Méditerranée. Celle-ci est une mer presque fermée dont la plus grande largeur et la plus grande longueur ne forment des distances ni considérables, ni significatives en raison du grand nombre d'îles et de péninsules qui se succèdent et constituent autant de points d'appui pour des navigations transversales. Dans bien des cas nous pouvons même considérer que la haute mer n'existe pas. En effet,

comment parler vraiment de haute mer dans la myriade d'îles grecques? D'une manière générale, les îles ont une importance considérable car elles ne sont pas des terres vides. Beaucoup sont des destinations très fréquentées et des carrefours importants pour le commerce. La Sardaigne attire à la fois de nombreux pêcheurs, car ses eaux sont riches et réputées poissonneuses, et de nombreux commerçants car ses ports regorgent de marchandises, de denrées et de marchands. Les Baléares, avec à leur tête Majorque, sont des points de destination et de redistribution: les produits arrivent, certains restent mais beaucoup repartent au-delà des mers. En effet les Baléares constituent souvent un marche-pied vers l'Afrique du Nord, tout comme Chypre en est un vers le Moyen-Orient et l'Égypte. Quant aux côtes méditerranéennes les ports y sont nombreux et parfois peu distants les uns des autres. L'Italie, par exemple, si étroite et presque totalement baignée par la mer, n'est qu'une suite de ports dont certains sont majeurs à tout point de vue comme Gênes et Naples.

- 16 Par-là le cabotage offre sans doute un avantage appréciable beaucoup plus que ne le fait la navigation hauturière, à savoir la communication. Rester relativement proche des côtes en sachant que les autres font de même ou faire escale dans plusieurs ports favorise les rencontres qui sont autant d'occasions d'échanger des informations. Or, il s'agit là d'un élément essentiel de la vie maritime: les informations ou parfois les rumeurs ne cessent de circuler et les marins comme les marchands les utilisent. C'est de cette façon que les occupants d'un navire peuvent, en cours de route, être avertis qu'une marque²² a été lancée contre eux et qu'ils ont intérêt à modifier leur itinéraire ou leur destination. De la même manière les marins peuvent s'avertir de conditions de navigation difficiles ou de la présence de pirates et éviter des zones dangereuses. Enfin les prix des denrées variant, parfois vite et sensiblement, d'une place à l'autre, se tenir au courant des cours pratiqués en tel ou tel port est capital pour les marchands ou leurs commanditaires.
- 17 Ainsi, nous voyons un pêcheur dans les îles de Marseille qui est accosté par une barque de Toulon²³. Blessé à la cuisse, l'un des marins lui demande un peu d'huile pour se soigner. Notre pêcheur demande évidemment qui l'a blessé et apprend qu'un certain Jean Judici dévalise tout le monde, avec un petit navire, en « mer de Fos ». À la suite de telle rencontre on peut penser que la nouvelle se répand à Marseille et ailleurs. Un autre exemple nous permettra d'illustrer certains de ces aspects. En 1354, le *Saint-Benoît* est nolisé pour transporter du sel depuis Port-de-Bouc vers Alghero en Sardaigne et l'y vendre²⁴. En route, le mauvais temps le contraint à s'abriter durant onze jours en Corse, à Calvi. Au cours de cette station en ce port les gens du bord voient arriver une barque et en profitent pour interroger immédiatement ses occupants. Ils s'enquière d'abord du lieu d'où ils viennent. Apprenant qu'ils arrivent justement d'Alghero, ils leur demandent d'une part s'il y a des pirates en ce moment en mer de Sardaigne, d'autre part à quel prix se vend le sel à Alghero. Les hommes de la barque leur révèlent alors qu'il y a en mer un navire pirate qui fait beaucoup de mal, que personne ne peut passer sans être dépouillé et que le sel se vend à vil prix à Alghero parce qu'on peut l'y trouver en trop grande quantité. Sachant cela, les patrons du *Saint-Benoît* préfèrent aller à Pise où le sel se vend beaucoup mieux.
- 18 Même quand peu d'exemples sont parvenus jusqu'à nous il est certain que les rencontres de ce genre sont fréquentes et que marins et marchands ne perdent jamais une occasion d'interroger ceux qu'ils croisent. Les informations qu'ils obtiennent sont d'autant plus importantes qu'elles peuvent décider de leur destination. Nous avons vu à l'instant un navire modifier la sienne; il arrive aussi souvent qu'un bateau parte sans avoir de

destination précise, mais seulement la mission d'aller par mer et négocier au mieux. Cette pratique permet d'ailleurs d'entrevoir la responsabilité laissée au patron du bâtiment dans les opérations marchandes. Toute indication glanée en route lui évite un fastidieux voire impossible circuit comparatif entre différents ports. Une navigation en haute mer rendrait beaucoup plus improbables les rencontres, plus rares les arrêts dans les ports et empêcherait sans doute nombre de navires de réaliser les meilleures opérations commerciales faute d'informations.

- 19 La possibilité de communiquer apparaît comme un des plus grands intérêts du cabotage, peut-être celui qui le distingue le mieux de la navigation hauturière. Cependant nous ne pouvons écarter un autre aspect, de nature psychologique celui-ci. Il est assez vraisemblable que ce type de navigation rassure moralement les gens de mer bien qu'elle ne soit pas objectivement beaucoup plus sûre qu'une autre ainsi que nous l'avons vu. Sentir que la terre n'est pas si loin offre sans doute une relative impression de sérénité. Malheureusement notre documentation ne nous donne pas les moyens d'en avoir la preuve formelle.
- 20 Au sein de l'espace méditerranéen, le cabotage n'est-il pas le mode de navigation le plus naturel et le plus efficace? Nos marins ne sont ni des conquérants de terres neuves, ni des explorateurs, mais des pêcheurs et des marchands. Pourquoi iraient-ils faire de larges boucles en haute mer alors que leurs objectifs leur demandent de joindre des ports relativement proches les uns des autres?
- 21 À examiner le phénomène de cabotage méditerranéen à travers nos sources du bas Moyen Âge nous constatons qu'il occupe un rôle fondamental dans les échanges et qu'il concerne tous les types de navires, des plus grands aux plus modestes, chargés de toutes les missions. Il n'est pas le résultat d'une inaptitude du marin médiéval mais une réponse aux objectifs de ce dernier. N'étant ni plus facile, ni moins risqué que la navigation hauturière n'est-il pas tout simplement mieux adapté aux besoins des hommes de mer, de cette mer?

NOTES

1. Document 3 B 37 f° 66 conservé aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône (sauf mention contraire tous les documents cités ici sont conservés en ce dépôt).
2. Voir: N. FOURQUIN et Ph. RIGAUD, « La côte provençale au XV^e siècle, précision et addition », *Annales du Sud-Est varois*, t. XVII, 1992, p. 1.
3. 3 B 46 f° 71.
4. 3 B 46 f° 106.
5. 3 B 79 f° 73.
6. 1 II 29 f° 24 conservé aux Archives communales de la ville de Marseille.
7. 3 B 823 f° 25.
8. 3 B 75 f° 43.
9. 3 B 36 f° 6.
10. 3 B 57 f° 168.
11. 3 B 79 f° -10.

12. 3 B 63, petit cahier inclus au sein de ce registre.
13. 3 B 15 f° 37.
14. 3 B 79 f° -10.
15. M. BALARD, « A propos de la bataille du Bosphore, l'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351-1352) », dans *Travaux et Mémoires du Centre de Recherche d'Histoire et Civilisation byzantines 4*, Paris, 1970, pp 429-469, carte pp.430-431.
16. Le patron déclare en effet: « *quod tempore yemali dictum viagium scilicet de portu Massilie ad portum Maioricarum est melius et securius pro (sic) loca predicta et magis cum galeis fieri per navigantes communiter consuetum propter portus predictos quam per altum mare seu alia loca maritima magis periculosa* » (3 B 37 affaire débutant au f° 58). Edouard BARATIER citait déjà ce texte – mais un autre passage – dans *Histoire du commerce de Marseille*, t. II, p. 130, n. 2.
17. Cf. notre article « Les routes et les périodes de navigation au XIV^e siècle à travers les sources marseillaises », à paraître dans *Neptunia*, n° 228, déc. 2002.
18. Contrats commerciaux, documents privés et procès essentiellement.
19. Du moins s'effectuant suffisamment loin de toute terre pour être considérée comme telle...
20. Le texte dit: « *non habentibus patronum expertum in navigandi exercicio cuius consilio et auxilio dirigeretur iter egressus dicte coquete* », document 3 B 79 f° 97.
21. Cette communication ne nous permet pas de revenir en détail sur le sujet. Nous renvoyons le lecteur d'une part à notre thèse (*Navires et navigations à Marseille au XIV^e siècle*, Aix-en-Provence, 2001), d'autre part à notre article « Les routes et les périodes de navigation au XIV^e siècle à travers les sources marseillaises », à paraître dans *Neptunia*, n° 228, déc. 2002.
22. Le procédé de « marques et représailles » est une véritable plaie du commerce médiéval et pas seulement pour le commerce maritime. Le principe en est aussi simple qu'injuste: il s'agit, lorsqu'un étranger vous a volé ou lésé, de récupérer, éventuellement sur cet étranger mais aussi sur tous ses compatriotes quels qu'ils soient, vos biens dérobés ou leur équivalent.
23. 3 B 823 f° 25.
24. 3 B 52 f° 194.

RÉSUMÉS

Navigation restant proche des côtes, le cabotage est un des modes de circulation maritime les plus répandus en Méditerranée au Moyen Âge. Pratiqué par les Provençaux comme par les autres riverains de cet espace, il n'est cependant pas toujours aisé à suivre et à caractériser dans nos sources. Même si celles-ci tendent à privilégier ses accidents de parcours (tempêtes, naufrages, actes de piraterie, litiges commerciaux...) nous pouvons entrevoir les techniques mises en œuvre, les routes suivies, de jour comme de nuit, et les compétences requises par cette activité en rien marginale à laquelle se livre tout type de navire. Au sein du domaine méditerranéen, le cabotage constitue assurément le type de navigation le plus naturel, le plus efficace et le mieux adapté aux opérations commerciales (maîtrise de l'information, appui sur des réseaux de proximité). Là résident les clés de son succès.

In the Middle Ages, coastal navigation was one of the most common forms of maritime circulation in the Mediterranean. The people of Provence as well as others in the regions studied went in for this sort of navigation, but following their paths and defining characteristics is no simple matter. Source material tends to stress accidents met on the way (storms, shipwrecks,

piracy, commercial disputes). It is nevertheless possible to define techniques being used, routes followed day and night, and skills being called for in this activity which was certainly never marginal, all types of ship being involved at one time or another. Within the Mediterranean region, coastal navigation evidently represented the most natural form of maritime expedition, the most efficient and the best adapted to trade activities (information circulated well, local networks functioned efficiently). This is what explains its success.

INDEX

Mots-clés : échanges, économie, histoire, histoire maritime

Index géographique : Méditerranée

Index chronologique : Moyen Âge

AUTEUR

JOSÉE VALÉRIE MURAT

Après avoir été doctorante à l'UMR TELEMME, Josée Valérie Murat soutient sa thèse en 2001, dirigée par Christiane Villain-Gandossi : *Navires et navigations à Marseille au XIV^e siècle*.