

Premier Ministère  
-----O-----  
Secrétariat d'Etat  
à la Recherche Scientifique  
et à la Technologie

Centre d'Etudes  
et de Recherches  
Economiques et Sociales  
TUNIS

# LA MEDITERRANEE L'HOMME ET LA MER



*Dans le cadre du projet :*  
***Les Villes Ports en Tunisie***

Cahiers du C.E.R.E.S. série Géographique n°21  
TUNIS - 1999

# L'INSTALLATION PORTUAIRE A THAPSUS : MISE AU POINT A PARTIR DES TEXTES ANCIENS ET DE LA DOCUMENTATION ARCHEOLOGIQUE

Ameur YOUNES \*

Nombreuses observations et études ont été faites sur la structure du port de la cité de Thapsus par des voyageurs ingénieurs et/ou archéologues à partir des vestiges archéologiques visibles sur terre et en mer durant le XIXe et le XXe siècles<sup>1</sup>. Nous évoquerons les travaux de ces auteurs lors de l'étude de chacune des parties de la structure du port.

## I- LES SOURCES LITTERAIRES

Les auteurs anciens tels que Diodore De Sicile<sup>2</sup>, Strabon<sup>3</sup>, Pline l'Ancien<sup>4</sup>, Plutarque<sup>5</sup>, Dion Cassius<sup>6</sup>, qui ont écrit sur la géographie

---

\*- Faculté des Sciences Humaines et Sociales, 9 avril, Tunis.

- 1- M.D. SHAW, *Voyages dans plusieurs provinces de la Berbérie et du Levant*, La Haye, 1743, trad M. Carty, Paris, 1830.
- A. DAUX, *Recherches sur l'origine et l'emplacement des emporia phéniciens dans le Zeugis et le Byzacium (Afrique septentrionale)*, Paris, 1868.
- S. REINACH, *Atlas archéologique de la province romaine d'Afrique*, t. I, Paris, 1888.
- Ch. TISSOT, *Géographie comparée de la province romaine d'Afrique*, Paris, 1888.
- St. GSELL, *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord*, t. 2, livre 1er, Paris, 1928.
- J. TOUTAIN, *Les cités romaines de la Tunisie. Essai sur l'histoire de la colonisation romaine dans l'Afrique du Nord*, Paris, 1895.
- V. GUERIN, *Voyage archéologique dans la régence de Tunis*, 1862.
- A. CHOISY, *Histoire de l'architecture*, Paris t.1. 1899, rééd. 1989.
- Dr. CARTON, "Excursion à Thapsus" *BSAS*, n°3, Tunis, 1904, p. 47 - 50.
- Al. LEZINE, *Architecture romaine d'Afrique*, Tunis, 1964.
- R. YORKE, "Les ports engloutis de Tripolitaine et de Tunisie", *Archéologia*, 1967, p. 18 - 24.
- 2- DIODORE DE SICILE, *Bibliothèque Historique*, 20, 17, Loeb, Classical Library, London, 1954, p. 188.
- 3- STRABON, *Géographie*, 17, 3, 12 et 16, Loeb, Classical Library, London, 1949, p. 180 et 190.
- 4- PLINE L'ANCIEN, *Histoire naturelle*, 5, 3, CUF, Paris, Les Belles- Lettres, 1950, p. 56.
- 5- PLUTARQUE, *Vies*, 9, 53, I, CUF, Paris, Les Belles- Lettres, 1975, p. 202-203.
- 6- DION CASSIUS, *Histoire romaine*, 43, 7, Loeb, Classical Library, London, 1954, p. 220, 222.

de Thapsus et / ou sur les batailles qui ont eu lieu dans la cité n'ont pas évoqué son port. Seul le Pseudo-César a utilisé un vocabulaire général "*Thapsi oppido-maritimo*"<sup>7</sup> pour désigner vraisemblablement le port de Thapsus.

## II- LA DOCUMENTATION ARCHEOLOGIQUE

Cette documentation a été rassemblée à partir d'une prospection sous-marine et terrestre<sup>8</sup>. Elle est riche en information et permet d'étudier les différentes parties du paysage portuaire (le cothon, le *portus pristinus*, l'*ante portum* et le *portus novus*).

### 1- Le cothon

Six auteurs semblent avoir reconnu la présence d'un port militaire entre le grand môle et la forteresse, de nos jours dans une partie des deux propriétés de H. Achour et M. El Bock<sup>9</sup>. Lors de la prospection sur terre dans les deux propriétés après des labours profonds aucun vestige archéologique appartenant à un ouvrage militaire n'a été retrouvé. Ensuite, un sondage a été fait par Mr Ben Lazreg dans l'une des deux propriétés, lequel a révélé la présence d'une nécropole.

La prospection en mer affirme la thèse de l'absence d'un cothon, car celui-ci nécessite d'un côté des frais énormes pour aménager un chenal artificiel perpendiculaire au rivage peu profond, permettant aux bateaux de guerre de s'y rendre ; de l'autre, un entretien permanent mobilisant une main d'oeuvre assez importante pour éviter son ensablement. Alors que le port primitif offre un lieu abrité et non coûteux.

---

7- PSEUDO-CESAR, *Bellum Africum*, 28, 1, CUF, Paris, Les Belles- Lettres, 1949.

8- Je résume les conditions de prospection bien détaillées dans la thèse que j'ai faite, "*Recherches sur la ville portuaire de Thapsus et son territoire en Byzacène dans l'Antiquité*", Grenoble, 1997, p. 24 - 26 et 195. Sur terre nous (cinq personnes permanentes) avons divisé chaque secteur qui correspond à une parcelle en plusieurs bandes de terrain ne dépassant pas 15m ; et chaque bande à été prospectée au moins deux fois par une seule personne pendant une saison. En mer, celle-ci, nous (quatre plongeurs) l'avons prospecté plusieurs fois à des périodes déterminées de l'année durant lesquelles le fond marin est clair, permettant d'identifier une grande part des vestiges. Pour mesurer la maçonnerie des môles nous avons utilisé des bouées flottant ainsi que des fils gradués adaptés à la structure de cette maçonnerie.

9- M. D. SHAW, *op. cit.* p. 1, p. 245 ; A. DAUX, *op. cit.* p. 1, p. 171 ; S. REINACH, *op. cit.* p. 1, planche XI ; Ch. TISSOT, *op. cit.* p. 1, p. 175, J. TOUTAIN, *op. cit.* p. 1, p. 151.

## 2- Le portus pristinus

Le port primitif<sup>10</sup> est situé au nord-nord-est de la cité entre l'île basse, sablonneuse et la terre ferme. Il correspond au port appelé marchand par A. Daux, p. 171 ; S. Reinach, planche XI et Ch. Tissot, p. 174-176.

Les ruines archéologiques confirment son emplacement. Tout d'abord les vestiges d'un ouvrage orienté sud-nord situé à 87m à l'ouest du début du chenal (oued Bikech ou oued Amor) qui communique avec les deux mers et non pas comme l'a indiqué Ch. Tissot un môle au nord du chenal qui abritait l'entrée du port contre le vent et l'a représenté dans son plan S. Reinach (Cf. fig.1). Du côté terre, la piste couvre les ruines de l'ouvrage. Du côté mer, elles sont visibles et continuent à 5m environ sous l'eau. La largeur de ces ruines à leur extrémité visible mesure 10m (cf. fig.3). D'après les matériaux de construction (mortier et moellons), l'ouvrage a été construit à l'époque romaine. Il a servi pour indiquer l'entrée artificielle du *portus pristinus*, bien que du côté opposé aucun vestige n'a pu être identifié à cause du dépôt de sable accumulé à l'extrémité ouest de l'île.

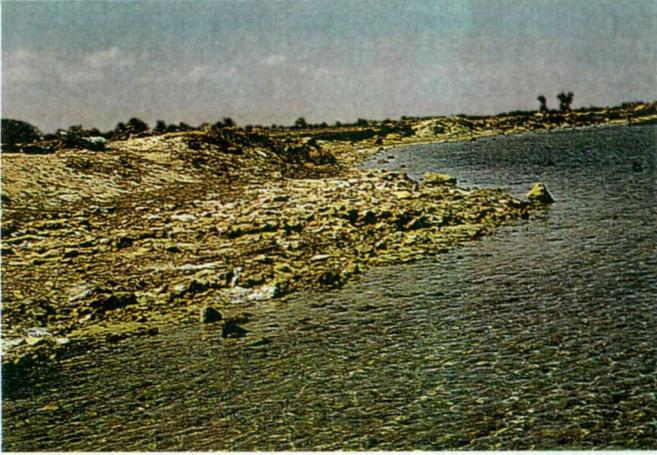
Du côté ouest, en mer, à 200m environ de l'entrée artificielle, un mur de 0,8m d'épaisseur n'est visible que sur une dizaine de mètres. Ce mur construit en gros blocs de tuf taillés relie vraisemblablement l'île à la terre ferme et délimite ainsi l'aire de mouillage du port primitif à l'époque romaine.

En plus des ruines de l'ouvrage, une grande quantité de vestiges de céramique (tessons de pieds et d'anses d'amphores), difficiles à dater, recueillis le long du chenal et d'une bonne partie du rivage de la mer dite "morte" atteste l'activité marchande du port. Ce dernier offre un mouillage très peu profond entre 1 et 2,5m et une superficie considérable<sup>11</sup> bien protégée par l'île contre les vents du nord et du nord-est.

---

10- Nous préférons le terme de port primitif à celui de port marchand car actuellement, en l'absence de tout autre port punique, il est très probable que ce port fut le seul dans la cité lors de l'arrivée des Romains à Thapsus, et qu'il abritait aussi bien les petits navires de commerce que ceux de pêche aux premiers temps de l'occupation romaine.

11- Actuellement elle peut-être estimée à 1,8ha

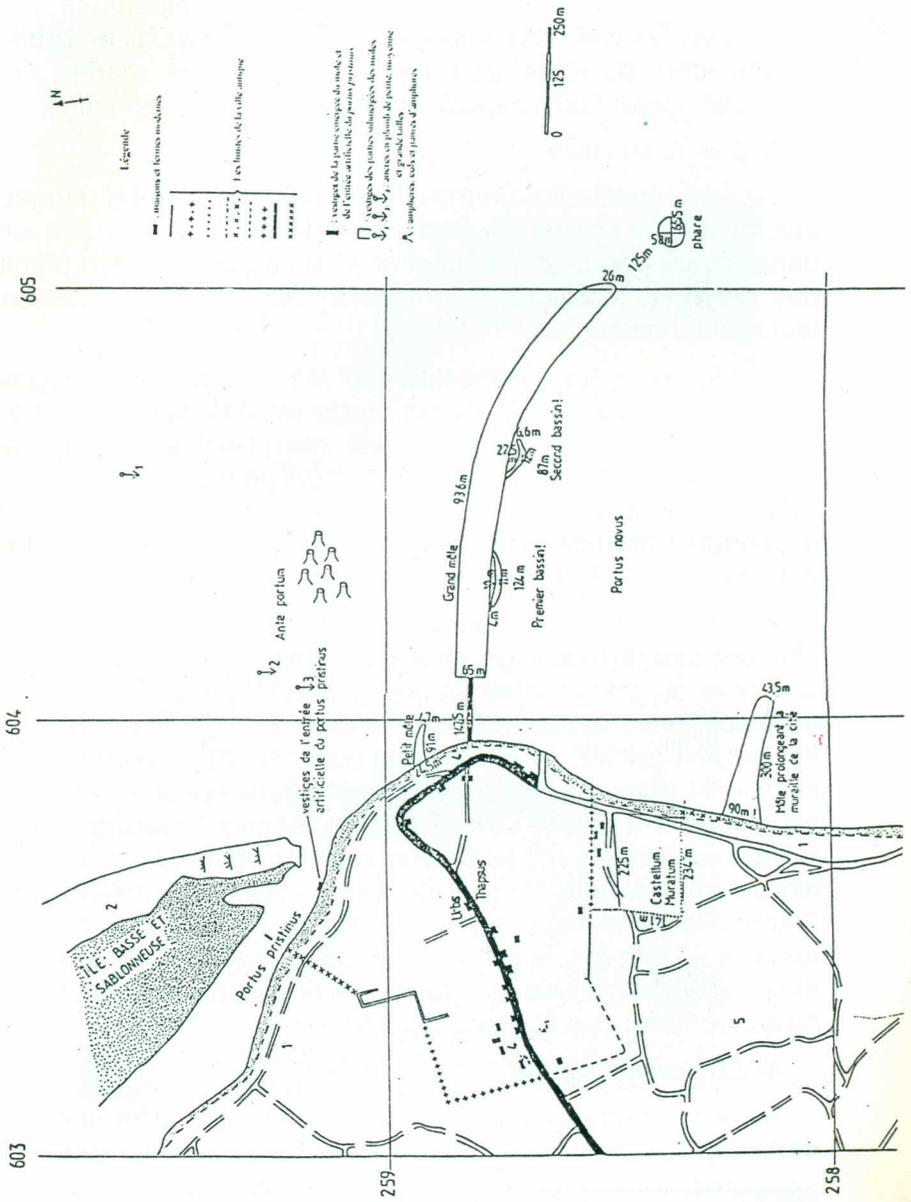


**Fig. 1 : Les vestiges de l'entrée artificielle du *portus pristinus***



**Fig. 2 : Fragments de-cols, de panses et de pieds d'amphores ainsi que de la sigillée africaine difficiles à identifier, retrouvés au fond de la mer à l'est du chenal.**

Figure 3 plan du paysage portuaire de Thapsus sur la carte au 1:25 000 agrandie



Bien qu'actuellement les vestiges archéologiques libyco-phéniciens fassent défaut dans le port, il est possible, en l'absence d'autre port punique qu'il fut utilisé par des marins libyco-phéniciens avant qu'il ne soit aménagé à l'époque romaine.

### **3- L'ante portum**

Le port primitif offre un mouillage peu profond et ne permet pas aux navires de commerce de s'y amarrer. Ainsi, ils restaient ancrés dans l'avant-port situé à l'ouest et au nord-ouest du port primitif et des *barcae* leur assuraient le chargement et le déchargement de leurs marchandises.

L'*ante portum* a été identifié par les vestiges archéologiques. Des jas-d'ancre, datant du 1er siècle av. J-C. appartenant à des navires et à des *barcae* ont été retrouvés à des distances, différentes de l'entrée artificielle du port primitif<sup>12</sup>. A proximité de ces jas d'ancre a été identifiée une concentration de tessons d'amphores dont des cols appartenant aux formes Dressel 1a, 1c, 2-4 ; Keay XXV/Z, II/B/1 (africana IB), VI/1 (africana IIC), LXV<sup>13</sup>.

Avant de construire le nouveau port un petit môle a été bâti pour offrir une aire de mouillage abritée du vent du nord-est, plus profonde que celle du *portus pristinus* qui ne répond probablement plus au développement de l'activité commerciale. Ce môle est situé au sud-est du port primitif, et au sud-sud-ouest de l'*ante portum*. De nos jours il est submergé. Cet ouvrage est orienté ouest-est et son tracé est légèrement courbé vers le sud. Sa longueur mesure 91m et sa largeur est variable (cf. fig.3). Lors de la prospection, seuls des gros blocs de maçonnerie en blocage désunis ont été identifiés (cf. fig.4). D'après les matériaux de construction, il a été bâti à l'époque romaine, bien avant le grand môle, puisque sa maçonnerie n'a pas été consolidée par une armature en bois pour résister à la force des coups de bélier des vagues.

### **4- Le portus novus**

Il a été aménagé au sud du petit môle, et il offre une aire de mouillage considérable (63ha) assez profonde qui atteint 10m

12- Cf. figure 3, p. 5 et A. YOUNES, *op. cit.*, p. 2, note, 8, p. 27-29.

13- Cf. figure 3, p. 5 et figure 2, p. 4 ; A. YOUNES, *op. cit.* p. 2, note, 8, p. 29-32.



**Fig. 4 : Blocs de maçonnerie submergés du petit môle.**



**Fig. 5 : Restes de la maçonnerie des murs de la muraille, de la forteresse et du môle submergés par l'eau de mer.**

par endroit, afin de répondre à la croissance de l'activité commerciale liée au développement économique de la cité au II<sup>e</sup> siècle ap. J-C.<sup>14</sup>.

Le port est protégé par deux môles et un phare (cf. fig. 3).

#### **4-1- Le grand môle**

Il est situé à 108m du petit môle et mesure 1083m environ. Actuellement il est constitué de deux parties : une partie émergée et une autre submergée.

##### **\*La partie émergée**

Cette partie du môle n'est plus visible puisqu'elle fut recouverte de sable et intégrée dans le nouveau port. Toutefois, nombreux auteurs du XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles l'ont étudiée<sup>15</sup>. Parmi ces auteurs, seul Al. Lézine a mené une étude complète et sérieuse que nous résumons : la partie émergée du môle est orientée ouest-est. Elle mesure 147,5m de longueur et de 9 à 10m de largeur (cf. fig.3 et 6). Sa hauteur maximale à compter du fond de la mer le long du parement sud-est mesure 3,70m et celle du parement nord entre 2,5 et 3m. Elle est construite en blocage contenant de la pouzzolane et traversée d'une armature en bois pour consolider l'ouvrage afin de résister à la force des coups de bélier des vagues. A l'origine cet ouvrage est revêtu par des pierres taillées de taille variable. Il date vraisemblablement de la première moitié du II<sup>e</sup> siècle ap. J-C.

##### **\*La partie submergée**

Elle est entièrement écroulée et se présente sous forme d'un seul bloc de maçonnerie au-dessus du fond de la mer en grande partie couvert d'algues. Cette partie a été décrite par A. Daux (1868) et R. Yorke (1967). La description du premier est faussée, par contre celle du second apporte quelques informations intéressantes.

---

14- Cf. A. YOUNES, *op. cit.* p. 2, note, 8, p. 337-356.

15- V. GUERIN, *op. cit.* p. 1, p. 129 ; A. DAUX, *op. cit.* p. 1, p. 169-171 ; A. CHOISY, *op. cit.* p. 1, p. 583 ; D. AZIANI, *op. cit.* p. 1, p. 285 ; Al. LEZINE, *op. cit.* p. 1, p. 143-150 ; R. YORKE, *op. cit.* p. 1, p. 23-24.

Figure 6  
Schémas de la partie émergée du môle d'après Al. Lézine

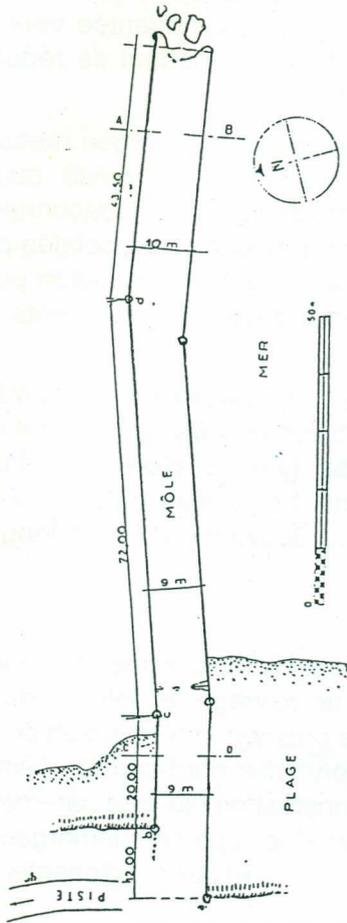
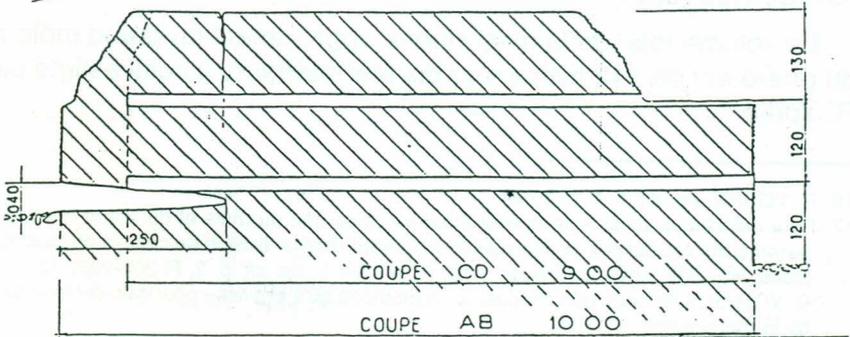


Schéma de la partie apparente du môle,  
A. Lézine, 1961, p. 144, figure 54

Deux coupes faites sur le môle qui montrent d'une part, à la face sud de l'ouvrage l'eau est plus profonde qu'à la face nord, et d'autre part il n'y a pas de cavités dans cette dernière face du tronçon mesurant 10 m (cf. A. Lézine, 1961, p. 146, figure 55).



La partie submergée conserve la même orientation que celle de l'autre émergée (ouest-est) et décrit une courbe orientée vers le sud, dessinant une forme en arc de cercle permettant de réduire l'effort des coups de belier des vagues (cf. fig. 3).

La longueur de la maçonnerie de la partie submergée mesure 936m. Sa largeur est variable entre 65m à l'extrémité ouest (au début) et 81m à celle est (à la fin) (cf. fig. 7). Sa maçonnerie est identique à celle de la partie émergée (blocage consolidée par une armature en bois), et on a ajouté les gros blocs en béton pour parementer la maçonnerie de la face nord exposée aux vents du nord et du nord-est.

Quant à la face sud, la partie qui se trouve à l'extrémité du môle peu abritée est parementée de gros blocs en béton. La partie qui reste, bien abritée, n'est parementée que de pierres de taille moyenne, et flanquée de deux bassins. Le premier mesure 124m de long, 10m de large au centre, et le deuxième 87m de long et 22,5m de large au centre (cf. fig.7)

#### 4-2- Le phare

Il se trouve à 125m au sud-est de la fin du môle à une profondeur de 7,5m. R. Yorke l'a identifié comme un ouvrage de défense ou un phare<sup>16</sup>. Sa maçonnerie submergée a presque la forme d'un cercle qui mesure 197m de circonférence dont l'axe nord-sud fait 59m et l'axe est-ouest 66,5m (cf. fig7). Il est construit en blocage parementé de gros blocs de béton identiques à ceux de la partie submergée du môle. A l'origine le phare devait être circulaire et permet d'orienter les navires vers l'entrée du *portus novus*.

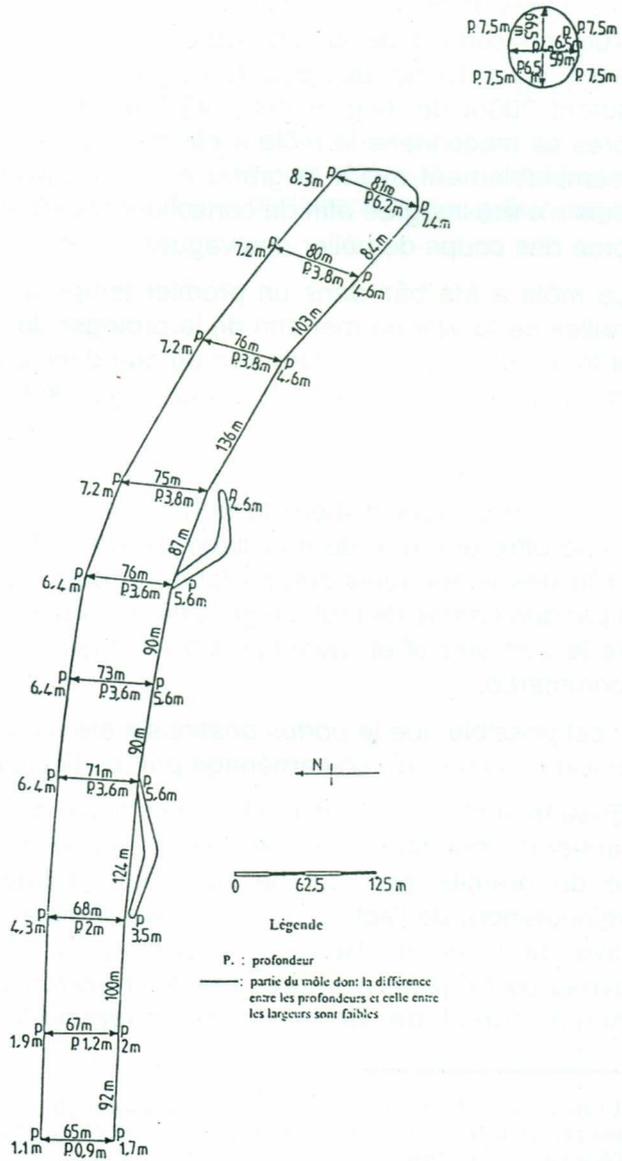
Le volume total de la maçonnerie approximatif du grand môle et du phare est de 142 milles m<sup>3</sup> ; dix fois inférieurs à celui estimé par R. Yorke<sup>17</sup>.

---

16- R. YORKE, *op. cit.* p. 1, p. 23-24.

17- Pour calculer le volume de la maçonnerie submergée du môle et du phare nombreux paramètres ont été pris en considération, notamment la division de celle-ci en plusieurs blocs, les vides entre les blocs, ... (cf. A. YOUNES, *op. cit.* p. 2, P. 203-208). Quant à R. YORKE, il ne nous informe pas sur la méthode qu'il a utilisée pour calculer le volume de la maçonnerie.

Figure 7  
Schémas de la maçonnerie submergée du môle et du phare



### 4-3- Le môle qui prolonge en mer le mur de l'enceinte sud-est de la ville

Les ruines de celui-ci se situent à 580m au sud du grand môle et à 110m au sud-est de la forteresse. Ces ruines submergées se trouvent sous forme de gros blocs en blocage désunis. Elles mesurent 300m de long et entre 43,5 et 68m de large (cf.fig.3). D'après sa maçonnerie le môle a été construit à l'époque romaine vraisemblablement avant le grand môle puisqu'aucune armature en bois n'a été intégrée afin de consolider l'ouvrage pour résister à la force des coups de bélier des vagues.

Le môle a été bâti dans un premier temps pour prolonger les murailles de la ville en mer afin de la protéger du côté du rivage à haut-fond ; et après la construction du grand môle, il a aussi le rôle de délimiter le grand bassin du *portus novus* sur une longueur de 580m (cf. fig.3)<sup>18</sup>.

Les structures du port se sont développées progressivement dans le temps. Tout d'abord le port primitif aménagé à l'époque romaine offre une aire de mouillage d'environ 1,8 ha bien abritée par l'île des vents, mais peu profonde et qui ne peut être utilisée que par des *barcae* de tout usage. Ces *barcae* assuraient la liaison entre le port primitif et l'avant-port où restaient ancrés les navires de commerce.

Il est possible que le *portus pristinus* à été utilisé par les Libyco-phéniciens avant qu'il soit aménagé par les Romains.

Ensuite, a été bâti le petit môle peu éloigné du port primitif et de l'avant-port pour offrir une aire de mouillage plus profonde que celle du premier port qui ne subvenait probablement plus au développement de l'activité commerciale. Puis à une période plus tardive (première moitié du II<sup>e</sup> siècle ap. J. -C.) a été bâti le nouveau port équipé d'un grand môle d'environ 1km de longueur ainsi que d'un phare. Ce nouveau port répond à la croissance de

---

18- L'hypothèse de l'ensablement du *portus novus* à cause de la circulation sédimentaire est peu probable, car le bassin de celui-ci est bien ouvert et permet la répartition et l'évacuation des sédiments marins vers le large.

l'activité commerciale qui est le résultat du développement économique de la cité de Thapsus à partir du I<sup>er</sup> siècle de notre ère.

Avec ses différents bassins le port de la cité de Thapsus peut être classé parmi les plus grands ports de l'Empire romain.

Les ruines de l'entrée artificielle du *portus pristinus*, ainsi que celles du petit môle et de celui qui prolonge la muraille en mer apportent une nouvelle preuve de l'avancée de la mer sur la terre (cf. fig.1 et 5).