



MARSEILLE-PROVENCE 2013
CAPITALE EUROPÉENNE
DE LA CULTURE



WWW.MP2013.FR
fb.com/marseille-provence2013
@MP2013
plus.mp2013.fr

ripam5

5^e Rencontres internationales du patrimoine
architectural méditerranéen | 16.17.18 octobre 2013



Centre Interdisciplinaire
de Conservation et Restauration
du Patrimoine

Le paysage portuaire de Thapsus de l'antiquité à nos jours

A. YOUNES

Faculté des Sciences Sociales et Humaines de Tunis, Tunisie
ameuryounes @ yahoo.fr

ABSTRACT:

Harbour landscape of Thapsus of antiquity at our days.

Thapsus is located at Ras Dimas, in the Sahil region of Tunisia. This town had its own harbour composed of three docks and covering an area of 1 km². The first one built in a natural place represents the Punic harbour redeveloped at the beginning of the Roman period and the other two were built later to offer a larger and deeper anchorage. The archaeological remains found in the harbour reveal that the trading activity spans from the Punic to the Roman periods.

In 1982 the construction of the modern fishing port damaged the ancient harbour structures and led to an imbalance in the maritime environment.

Mots-clés : Archéologie, Paysage portuaire, Thapsus, Tunisie.

1. INTRODUCTION

La ville de Thapsus se trouve à Ras Dimas à 5 km à l'est de Békalta et à 17 km au sud de Leptiminus (Lamta) dans le Sahel tunisien (fig. 1). Elle est rendue célèbre par la bataille de 46 av. J.-C. qui s'est soldée par la victoire de César sur les pompéiens et qui a entraîné la chute de la République romaine. La ville antique dont la superficie a atteint 41 ha environ à son apogée (IIe s.-IVe s.) fut équipée d'un grand port composé de trois bassins de tailles inégales. Vers la fin de la période romaine, Thapsus comme d'autres villes portuaires de la Byzacène a connu un déclin et par conséquent l'activité de son port s'est réduite. Durant les périodes vandale, byzantine et médiévale les données sur le port font défaut. La construction d'un nouveau port en 1982 a entraîné la destruction des structures visibles et le déséquilibre du milieu marin.

Quelles sont les structures du port romain ? Permettent-elles de restituer son plan d'origine et de connaître son fonctionnement ? Quels sont les dégâts engendrés par la construction du port moderne sur les structures portuaires antiques et les nuisances apportées à l'environnement maritime ?

Le terme « port » est issu du latin portus qui définit un espace de mouillage voué à l'échange (Rougé 1965 ; Arnaud 2005). D'après cette définition, le portus thapsitanus est le plus grand des ports connus des villes côtières de la Byzacène. Il s'étend sur une aire de 1 km² environ et comprend trois bassins, ainsi qu'une rade.

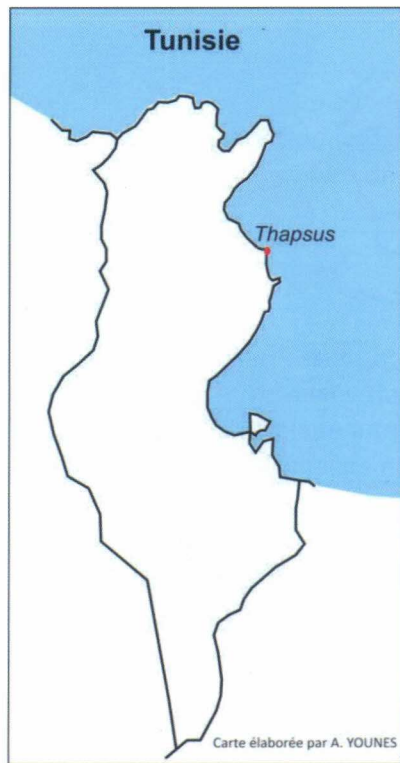


Figure 1. Carte de localisation du site antique de Thapsus.

2. LE PREMIER BASSIN

Il est situé au nord-nord-ouest de la ville antique dans un lieu naturellement abrité des vents du nord à est par l'île basse et sablonneuse (fig. 2). Les voyageurs-archéologues du XIXe s. l'ont qualifié de port marchand (Daux 1868 ; Reinach 1888 ; Tissot 1888). Ce bassin de forme presque rectangulaire étirée est sensiblement orienté nord-est/sud-ouest. Du côté nord-est a été aménagée l'entrée qui correspond à un chenal naturel délimité du côté terre par un môle fait de blocage alors que du côté de l'île les vestiges sont ensablés (Younès 1999a). Du côté sud-ouest le bassin est très vraisemblablement délimité par un mur de gros blocs équarris de grès calcaire. Ce bassin aurait correspondu partiellement ou entièrement au port de la ville punique (Younès 2001). Puis, au début de la période romaine, il a été réaménagé pour former le port romain de Thapsus. Les matériaux de construction, ainsi que les tessons de céramique identifiés à l'entrée et en face de cet ouvrage attestent son importante activité commerciale (Younès 1999a ; Younès 1999b ; Younès 2001). Cependant, rien ne prouve que ce port ait été uniquement réservé aux activités commerciales et par conséquent qu'il n'ait pas abrité des barques de pêche.

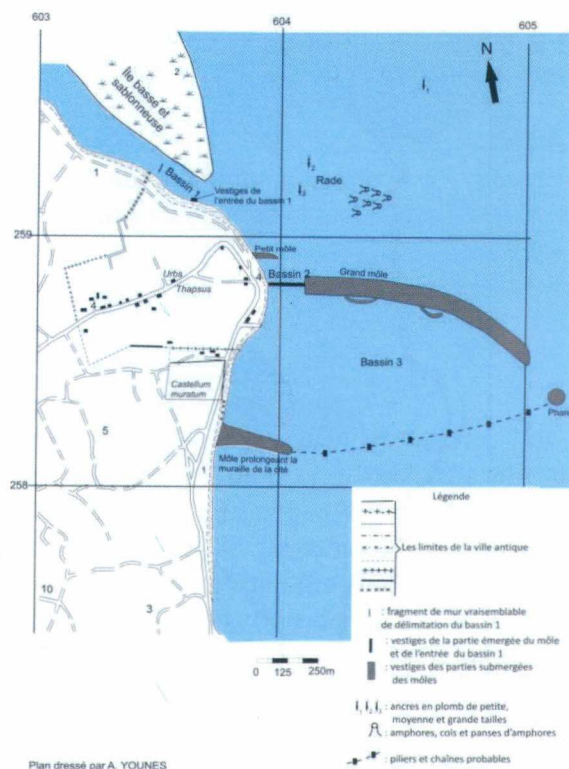


Figure 2 : plan du paysage portuaire de Thapsus à partir de la carte topographique au 1/25000 agrandie

3. LE SECOND BASSIN

A 398 m au sud-est du premier bassin a été bâti dans une mer à bas-fonds un môle de petite taille (fig. 2). De nos jours, les blocs de maçonnerie submergés de ce môle sont sensiblement orientés est-ouest et leur tracé est légèrement courbé vers le sud. Les vestiges mesurent 91 m de longueur et entre 4,70 m et 16,30 m de largeur. Ils témoignent que le môle a été construit de blocage composé de petits moellons calcaires mélangés à un mortier de chaux sans armature de bois (Younès 1999a). Ce môle a été construit pour aménager un second bassin dans les bas-fonds, afin non seulement d'agrandir l'aire du port, mais aussi pour offrir un mouillage plus profond que celui du premier bassin.

4. LE TROISIEME BASSIN

A 108 m au sud du môle précédent en fut aménagé un autre beaucoup plus grand (fig. 2). Sa majeure partie (936 m de long) est submergée suite à sa destruction par les coups de bélier des vagues alors que la partie bien conservée (147,5 m) a été remblayée et réutilisée dans le port moderne. Ainsi, la longueur totale approximative du môle mesure 1083 m et sa largeur à l'origine 10 m (Lézine 1961 ; Younès 1999a). Il est orienté est-ouest et son tracé légèrement courbé vers le sud forme un arc de cercle.

Le môle a été construit de blocage consolidé par une armature de bois et parementé de blocs équarris de grès. Cette structure de maçonnerie différente de celle du môle précédent, ainsi que la forme en arc de cercle permettent de consolider l'ouvrage contre les coups de bélier des vagues.

Le grand môle délimite le second bassin du côté sud d'une part et permet d'avoir un grand bassin dont le tirant d'eau atteint à son extrémité est 8 m. Du côté sud, ce bassin a été délimité par un petit môle qui prolonge en mer la muraille de la ville. De nos jours, il est submergé (fig. 2). L'entrée du bassin est indiquée par un phare situé à 125 m au sud-sud-est de l'extrémité du môle (fig. 2). D'après les vestiges submergés, il a été bâti avec des matériaux identiques à ceux du grand môle. Pour contrôler l'accès au grand bassin et éviter son envasement par la posidonie et les sables causés par

les courants marins, il est possible que des chaînes accrochées à des piliers aient été établies entre le petit môle et le phare. D'après les matériaux de constructions, il a été bâti après le second bassin, probablement à la fin du II^e s., début du III^e s., suite à l'essor économique de la ville.

Ce bassin, bien abrité des vents du nord à est assez fréquents l'hiver et d'un tirant d'eau assez profond offre aux gros navires de commerce, notamment de l'annonne une aire de mouillage considérable leur permettant d'hiverner pendant la période de mare clausum.

5. LA RADE

Elle constitue une zone maritime importante située à l'est du premier bassin et au nord des deux autres (fig. 2). D'après les vestiges archéologiques retrouvés (jars d'ancres de plomb de l'époque romaine, amphores et cols d'amphores des périodes punique à byzantine) cette zone avait offert un espace de mouillage assez profond pour les navires marchands ne pouvant pas accéder au premier bassin du port à hauts-fonds avant l'aménagement du troisième bassin (Younès 1999a ; Younès 2001). En effet, des barcae auraient établi la liaison entre le premier bassin et les navires stationnés dans la rade pour assurer aussi bien leur chargement que leur déchargement en marchandises.

6. LE PORT MODERNE

En 1982, les autorités tunisiennes ont engagé les travaux de construction d'un petit port pour les pêcheurs dans le troisième bassin du port antique. Malgré les conseils fournis par les scientifiques et les pêcheurs concernant l'incohérence entre le plan du port et les données aussi bien du milieu naturel qu'archéologiques aucune rectification n'a été faite lors des travaux. La partie émergée du grand môle a été réutilisée en la remblayant avec des blocs de pierres et du sable. Puis, ont été ajoutées deux autres jetées des côtés est et sud pour obtenir un grand bassin (fig. 3). N'ayant pas respecté les données locales du milieu naturel comme l'ont fait les « maîtres bâtisseurs » romains, le port s'envase suite à l'accumulation du sable et de la posodonie apportés dans le bassin par les courants marins générés par les dérives littorales principale et secondaire, ainsi que par la houle.



Figure 3 : vue partielle du port moderne de Ras Dimas (Thapsus) (Photo A. YOUNES)

7. CONCLUSION

Les structures du port de Thapsus sont de nos jours presque entièrement identifiées. Elles attestent de l'importance du port dans l'Antiquité, particulièrement durant l'époque romaine. Pendant la période punique la ville avait un port comprenant un seul bassin aménagé dans les hauts fonds entre la terre ferme et l'île sablonneuse. C'est un lieu abrité des vents dominants du nord à est et du

sud-est. Il communique avec la rade située dans les bas-fonds par un chenal naturel appelé oued Bikech. Au début de l'époque romaine ce bassin fut réaménagé. Il fonctionnait en étroite liaison avec la rade. Avec le développement économique de la ville ce bassin est devenu insuffisant pour satisfaire ses échanges commerciaux. Les thapsitains ont agrandi le port en construisant un second bassin dans les bas-fonds puis un troisième beaucoup plus grand, capable de recevoir des gros navires notamment pour l'hivernage. La technique et les matériaux de constructions utilisés pour bâtir ce bassin, comparables à ceux des ports d'Ostie, témoignent de la « haute technicité » des Romains dans la construction des ouvrages maritimes. Les vestiges de ce port s'étalent sur une aire de 1 km². Le port a connu une activité commerciale considérable dans l'Antiquité, tout particulièrement durant la période romaine.

La date de l'abandon du port ne peut être précisée faute de fouilles, mais d'après les sources littéraires (*stadiasmus maris magni*) et les rares données archéologiques, son activité a décliné vers la fin du IV^e, début du V^e s.

Lors de la construction du port de pêche moderne à la fin du XX^e s. les données archéologiques et du milieu naturel n'ont pas été respectées, ce qui a engendré des dégâts sur le patrimoine maritime et un déséquilibre de l'environnement maritime et côtier.

REFERENCES

Stadiasme de la Grande mer, in K. Müller, *Geographi Graeci Minores*, I, Hildesheim, 1965.

ARNAUD, P., 2005, *Les routes de navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris.

DAUX, A., 1868, *Recherches sur l'origine et l'emplacement des emporia phéniciens dans le Zeugis et le Byzacium (Afrique septentrionale)*, Paris.

LEZINE, Al., 1961, *Architecture romaine d'Afrique*, Tunis.

REINACH, S., 1888, *Atlas archéologique de la province romaine d'Afrique*, tome 1, Paris.

ROUGE, J., 1966, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris.

TISSOT, Ch., 1888, *Exploration scientifique de la Tunisie, Géographie comparée de la province romaine d'Afrique*, tome 2.

YOUNES, A., 1999a, *Recherches sur la ville portuaire de Thapsus et son territoire en Byzacène dans l'Antiquité*, C.E.R.E.S., Tunis.

YOUNES, A., 1999b, « L'installation portuaire à Thapsus : mise au point à partir des textes anciens et de la documentation archéologique », *La Méditerranée : l'Homme et la Mer*, Actes du premier séminaire, Mahdia déc. 1998, C.E.R.E.S., Tunis, p. 181-193.

YOUNES, A., 2001, « Quelques aspects de l'activité du portus thapsitanus antiquus », *La Méditerranée : l'Homme et la Mer*, Actes du colloque de Kerkennah 7-8-9 mai 1999, F.L.S.H. Sfax 2001, p. 187-202.