

**AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ**

**Université de Provence**

**THÈSE EN VUE DE L'OBTENTION DU TITRE DE  
DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE**

**Formation doctorale**

**Présentée et soutenue publiquement  
Par**

**Ahmed GADHOUM**

**Juillet 2017**

**ÉTUDE DES PORTS ET DES SITES CÔTIERS ANTIQUES DE LA  
CÔTE ORIENTALE DE LA TUNISIE.  
Étude économique à partir des données archéologiques.**

**Tome 1 : Texte**

**Sous la direction de M. Patrice FOMEY**

**Jury**

**M. Abdelhamid BARKAOUI  
M. Jean-Yves EMPEREUR  
M. Catherine VIRLOUVET**

*À mon père et à ma mère,*

*À celle qui partage ma vie et qui a  
toujours cru en moi,*

*À ma famille,*

## **Remerciements**

*J'exprime ma profonde gratitude à Monsieur Patrice Pomey qui a bien voulu assurer la direction de cette recherche et qui m'a guidé de ses précieux conseils tout au long de ce travail avec une patience et une gentillesse extrêmes.*

*J'exprime ma profonde reconnaissance à messieurs les membres du jury qui ont bien voulu accepter de débattre de ce travail et y apporter leurs éclairages.*

*Mes remerciements et ma gratitude vont également à Taoufik Redissi et Habib Ben Younés à titre personnel pour tout ce qu'ils ont œuvré pour moi et à travers eux la direction et le personnel de l'Institut National du Patrimoine de Tunisie, ainsi qu'à Pol Troussel, Michel Bonifay et Luc Long.*

*Je remercie tous ceux qui m'ont aidé au cours de ces années par leurs encouragements et leur sollicitude, particulièrement mes parents, ma fiancée, mes sœurs et mon frère.*

*J'exprime aussi ma gratitude à la famille Manzari, qui a su être là dans les moments difficiles... Je ne peux oublier de remercier tous les membres du personnel de la BIAA qui m'ont constamment soutenu, aidé et facilité mon travail et ceux de l'École doctorale pour leur encouragement et leur bonne humeur.*

*Une pensée particulière va à tous mes amis marins, pêcheurs, plongeurs et les frères de la côte que j'ai connus au hasard des rencontres ainsi que les agents des autorités officielles qui m'ont aidé en Tunisie.*

*Un grand merci à Ibrahim Doggui pour sa générosité sans égale, à Jihen Nacef pour son coup de pouce, à Raies Mohammed pour les « virées scientifiques » au large de Teboulha, à Raies Montasar d'Ellouza, à Nizar le roi des profondeurs, aux valeureux « Syllectin » qui m'ont adopté et aux vaillants Méilitains de Kerkennet, aux compagnons de Chebba et à Kamel, au souvenir de notre plongée périlleuse un jour venteux d'octobre...*

*À mes meilleurs docteurs, Bénithu, Gurriaran et Chaïb, devenus amis, et qui m'ont « remis en état » quand la machine s'est grippée...*

## Tables des Matières

### Introduction

**Première partie : Présentation générale de la côte étudiée : cadre géographique et historique de l'étude**

### **Chapitre 1 : Données physiques et naturelles** **8**

#### **1-1 : données physiques et naturelles**

- 1- Morphologie de la côte et formations littorales 8
- 2- Les sols de l'intérieurland 21
- 3- Une photographie instantanée de la géoarchéologie de la côte orientale tunisienne 24
  - Le bilan des côtes : les spécificités de la côte étudiée
  - Une tendance générale à l'érosion et des sites archéologiques en danger

#### **1-2 : Le Climat de la côte orientale** **39**

- 1- Les vents 39
- 2- Les températures 41
- 3- Les pluies 42
- 4- L'impact du climat sur la vie humaine et les cultures de la côte orientale 44

#### **1-3 : Les données maritimes** **47**

- 1- L'amplitude des marées : 47
- 2- courants de marée et vents dominants 48
- 3- Morphologie sous-marine et bathymétrie 49
- 4- Les fonds marins de la côte orientale : un réservoir de vie 50

## **Chapitre II : La côte orientale à travers l'histoire de la Tunisie : genèse et devenir historique 55**

- Les bases de la puissance carthaginoise 56
- La Tunisie à l'époque romaine 55
- La Tunisie vandale 64
- La côte orientale sous la Tunisie byzantine 65
- La côte orientale sous la conquête arabe 69

## **Chapitre III : Historique de la recherche 86**

- 1- Les sites littoraux 86
- 2- Les question des épaves 91

## ***Deuxième partie : Corpus des installations portuaires et des sites côtiers de la côte orientale de la Tunisie 93-270***

### *Introduction 94*

#### **I- Les installations portuaires**

1. Aspis-Clupea 96
2. Curubis 103
3. Neapolis 110
4. Hadrumetum 130
5. Leptiméus 154
6. Thapsus 163
7. Gummi 181
8. Sullecthum 189
9. Acholla 203
10. Thaenae 215

|  |             |
|--|-------------|
| 11. Cercina  | 221         |
| 12. Macomades-lunci  | 223         |
| 13. Tacepe   | 227         |
| 14. Oighis   | 237         |
| 15. Zitha  | 252         |
| <b>II- Les autres sites côtiers</b>  | <b>256</b>  |
| 1. Les phares et les signaux   | 256         |
| 2. Les entrepôts   | 257         |
| 3. Les industries de traitement des produits de la mer   | 261         |
| 4. Les carrières littorales  | 266         |
| 5. Les ports et les chaussées  | 269         |
| <br>   |             |
| <b>Troisième Partie : Synthèse</b>   | <b>271-</b> |
|  | <b>328</b>  |
| I- Disparités physiques et naturelles du cadre géographique des sites portuaires de la côte orientale            | 275         |
| II- La côte orientale, un cadre idéal pour les activités halieutiques et l'exploitation des produits du littoral | 283         |
| III- La dynamique économique   | 295         |
| IV- La dynamique commerciale et l'organisation portuaire   | 307         |
| V- Le réseau portuaire de la côte orientale de la Tunisie  | 318         |
| <br>   |             |
| <b>Conclusion</b>  | <b>329</b>  |
| <b>Bibliographie</b>   | <b>335</b>  |
| <b>Index</b>   | <b>354</b>  |
| <b>Planches et Annexes : Tome II</b>   |             |

# Introduction

Le territoire tunisien puise ses traits distinctifs dans le rapport entretenu, au fil des siècles, entre ses habitants et l'élément marin. La position privilégiée qu'il occupe au centre de la Méditerranée a favorisé, depuis l'Antiquité, une vie intense autour du littoral et de ses ressources ainsi qu'un développement des échanges maritimes.

Partageant le bassin méditerranéen, ce pays était à la fois un relais pour les convois de navires de commerce venant de l'Orient comme de l'Occident, mais aussi un point de départ de navires chargés de produits agricoles et manufacturés pour des destinations lointaines. Pour ce faire, cela a nécessité l'équipement de ses côtes d'installations portuaires pour répondre aux exigences du trafic maritime. Un chapelet de sites littoraux jointifs aujourd'hui les côtes de ce pays impliquant tout un vécu à vocation maritime.

C'est au cours de l'élaboration de notre thème de recherche à la fin des années 90, à l'issue de l'obtention d'une maîtrise en Histoire et Géographie à l'Université de Sfax et en vue d'entamer des recherches doctorales à l'Université de Provence, que nous avons porté notre intérêt à cette question maritime dans son ensemble (ports, navires, entrepôts, mouillages, épaves, etc.) pour la totalité du territoire de la Tunisie actuelle. Quantité d'ouvrages de l'histoire moderne se sont intéressés à la vie maritime et portuaire dans une approche plutôt généraliste et globalisante, en évoquant ce volet dans un cadre économique et militaire sans, pour autant, consacrer une étude spécifique aux sites littoraux. D'un autre côté, la tendance générale de l'archéologie d'alors était encore soumise, depuis des décennies et jusqu'à une époque récente, à la dominante funéraire. Quelques ébauches des résultats de la prospection du littoral menée par l'équipe tuniso-française de la prospection du littoral commençaient à être publiées éclairant ainsi de nouveaux aspects, peu connus, de la Tunisie antique. Peu d'années auparavant, en 1995, l'heureuse nouvelle de la naissance du Département des Recherches Sous-Marines au sein de l'Institut National du Patrimoine de Tunisie, nous a conforté dans notre orientation de recherche. C'est ainsi que, sous la houlette de son directeur de l'époque, M. Fathi Chelbi, nous avons délimité notre zone d'étude. Les précieux conseils de notre directeur de recherche, M. Patrice Pomey nous permettaient, par la suite, de définir le sujet d'études doctorales en 2009. Ainsi, nous avons entamé notre travail de recherche, dans le cadre d'un DEA, portant sur la réalisation d'une carte archéologique des sites submergés antiques de la côte orientale de la Tunisie, de Ras Addar jusqu'à la frontière tuniso-libyenne. Ce travail était une réponse, en partie, aux premiers besoins du jeune département dans le but d'amorcer la mise en place d'une base de données et de recensement à partir de l'expérience française.



Ce fil conducteur nous a mené à entreprendre une thèse de doctorat qui a gardé les mêmes délimitations géographiques, dans le but d'approfondir l'étude de cette partie de la côte tunisienne. Le manque de données relatives aux épaves et aux différents gisements sous-marins nous a poussé à choisir comme objet d'étude les installations portuaires et les sites côtiers du littoral et à donner à notre travail le titre suivant : *Étude des ports et des sites côtiers antiques de la côte orientale de la Tunisie. Étude économique à partir des données archéologiques* (Fig.1).

Étudier les ports d'une frange littorale aussi chargée d'histoire permet de restituer plusieurs plans de connaissance. D'abord, cela permet de porter un éclairage sur les impératifs des choix de tel ou tel site afin d'y implanter un port. Les données physiques et naturelles sont déterminantes dans l'arrêt de ces choix par les anciens. Du côté de la mer et du navire, cela permet de comprendre la prédisposition de ces structures, même rudimentaires, les facilités d'accès et d'abordage, le positionnement sur des trajets de navigation ou des flux commerciaux. Tout compte dans la configuration d'un port : la configuration du rivage, les vents dominants, les marais, la bathymétrie, l'efficacité de l'abri et les commodités.

Du côté de la terre, s'arrêter sur le fonctionnement d'un port c'est comprendre aussi son rôle d'interface avec son environnement. Ce dernier peut être immédiat, comme lointain. Nous sommes là, déjà, dans l'interpellation de la nature de l'*hinterland* qui le jouxte et qui est à l'origine d'une production particulière. Observer un port, c'est comprendre aussi les rapports qui le lient aux sites côtiers qui l'avoisinent, les nœuds maritimes qui y convergent et divergent, les produits qu'il importe et exporte à travers l'étude économique de son arrière-pays. C'est aussi l'étude d'une place de commerce qui a généré des richesses et impulsé des flux commerciaux. La lecture de la dynamique des ports de notre zone d'étude nous permet de comprendre d'une part la richesse d'une telle côte à travers les acteurs qui l'ont occupé au fil du temps et la compréhension d'un système portuaire jusque là peu étudié. Enfin, l'originalité de cette côte réside dans le potentiel des ressources qu'elle a offert à ses occupants grâce à ses lagunes et à sa plate-forme continentale, véritables réservoirs de la vie marine. Le nouveau plan de l'économie de la Tunisie antique, qui jusque-là était méconnu, s'avère déterminant dans le commerce maritime et le fonctionnement portuaire. L'accent mis sur la vie économique permet de retracer la genèse d'un port et de son déclin.

À l'instar de la carte archéologique que nous avons tenté d'établir dans notre précédent travail universitaire, nous avons adopté un cadre chronologique ouvert allant de l'époque punique jusqu'au déclin de ces structures. Celui-ci varie d'un site à un autre allant

du Bas-Empire jusqu'à l'arrivée des Arabes. Nous rappelons ici que le survol historique que nous avons adopté, en première partie, est volontairement étendu au-delà de l'arrivée des Arabes. Ce cadre se veut général afin de comprendre l'évolution historique de notre zone d'étude. Ce choix permet une meilleure visibilité de la permanence de ces structures sur une longue durée. Dans le *corpus*, en revanche, l'attention sera portée uniquement sur l'Antiquité. Quelques allusions à l'époque islamique nous permettront de comprendre l'évolution des situations différentes de certains sites. C'est cette lecture de l'histoire des sites et celles des cités qui les entourent qui nous a permis d'avoir une vue d'ensemble sur le système portuaire et d'essayer d'y déceler une hiérarchie quand les données nous le permettent. C'est en somme, la finalité de ce travail.

### La méthode

Le travail se compose de trois parties. La première consiste à établir les données physiques et naturelles propres à notre zone d'étude. C'est grâce à ces données que nous pouvons comprendre le cadre qui a accueilli et entouré ces sites. L'étude de la formation et la morphologie du littoral aident à comprendre les raisons des choix faits par les anciens. Une description de l'*arrière-littoral* et de la nature des sols qu'il renferme permet de comprendre quels types de cultures on pouvait y entreprendre. L'étude climatique nous permet de cerner les zones et les types de cultures ainsi que la densité de l'occupation humaine, élément décisif de sa prospérité et en partie de son envergure. Ensuite, nous nous attarderons sur les données propres aux caractéristiques maritimes, comme les vents dominants, les marées, les courants, la nature des substrats sous-marins face au rivage et la bathymétrie afin de comprendre les conditions naturelles des ports. Nous nous placerons du côté des navires abordant les caps de cette façade littorale afin de nous rendre compte des conditions qu'offrent ces ports et de déterminer les types de navires qui peuvent y accoster selon les contraintes du profil côtier. Enfin, nous présenterons un survol historique de la Tunisie orientale à travers les civilisations qui l'ont marquée avec un intérêt particulier pour la vie économique de l'époque punique jusqu'à l'islamisation du pays. Nous présentons un historique des recherches qui ont abordé notre sujet et enfin, nous donnerons une image de l'état de conservation des sites côtiers à travers les mérites de la géoarchéologie afin de définir les urgences d'intervention dans le cadre de la préservation des sites archéologiques.

Une fois ce lot de données acquis, nous allons constituer un corpus des sites portuaires et côtiers dans la deuxième partie de notre travail. Il s'agit de présenter les sites côtiers aussi bien portuaires qu'annexes (sites attestant des activités de pêches et des industries des

produits de la mer, sites de stockage, etc.) sous différents aspects. En effet, notre travail consiste à retrouver les traces de ces ports dans les sources littéraires et épigraphiques quand cela s'avère possible. Il s'agit également d'exploiter les données iconographiques quand ces documents existent et peuvent aider à l'étude des sites. Enfin, nous étudierons les apports de l'archéologie. Cela nous permettra d'édifier la charpente d'une monographie propre à chaque site.

Dans notre démarche, nous présenterons chaque site en commençant d'abord par définir sa position géographique et son toponyme. Ensuite, nous étudierons son évolution historique et celle de son statut, puis le port et les monuments qui lui sont attenants, l'état des lieux des recherches qui l'ont concerné, les sources littéraires, épigraphiques et iconographiques. L'histoire économique sera également étudiée à travers le prisme de la production de l'environnement et l'arrière-pays du port, la production halieutique, le commerce ainsi que d'autres sites ou entités géographiques pouvant être en rapport avec le port en question.

Nous accorderons un intérêt particulier aux conditions naturelles de la portion de côte, dans un sens nord-sud, sur laquelle se trouve le port. Nous tenterons de comprendre le tracé, la nature et le relief de la côte en nous mettant face au paysage portuaire. Cela permet d'identifier les amers, de lire la bathymétrie, les courants et l'amplitude des marées. En se conjuguant avec les vents dominants ces derniers permettent de penser la navigation et une éventuelle identification du type des navires pouvant accéder à certains de nos ports, compte tenu du tirant d'eau et de la nature des côtes.

Nous présenterons, pour finir, un inventaire des sites côtiers nécessaires à la lecture du paysage littoral comme les installations de transformation des produits de la mer, les viviers, les lagunes, les ponts, les chaussées et les éventuels emplacements des sémaphores.

Enfin, dans la troisième partie, nous procéderons à une synthèse en exploitant les données de la première partie, les couplant à ceux du *corpus*. Cela nous permettra d'établir une étude par thématique reposant sur cinq points d'ancrage. En premier lieu, les disparités physiques et naturelles de la côte orientale qui sont à l'origine de celles des sites. Puis, nous verrons que la côte orientale est un cadre unique pour le développement de l'exploitation des produits du littoral et des activités halieutiques. Le troisième point de la synthèse s'intéressera à la dynamique économique à travers un résumé de l'histoire agricole suivie de l'étude de la dynamique commerciale de cette façade littorale. Et enfin, le dernier point, sera un ensemble

de conclusions notamment sur la restitution d'un système d'organisation portuaire et des types de navires qui y sont impliqués et leur envergure à travers l'histoire.

Comme tout travail de recherche, le nôtre s'est heurté à une multitude de difficultés et d'obstacles aussi bien administratifs que scientifiques. Il s'agit essentiellement de la difficulté d'accès aux terrains et aux réserves de tous les musées de notre zone d'étude. De ce fait, l'étude de la céramique nous a été difficile dans l'absence d'autorisation de ramassage en cours de prospections. D'un autre côté, l'étude des structures à l'arrière des ports dans certains sites comme les entrepôts, n'était pas envisageable afin de ne pas empiéter sur les travaux d'autres chercheurs. Le manque de moyen matériel et l'absence de fouilles, ou de sondages, nous a privé d'une étude plus approfondie de ces sites. Sur le plan scientifique, l'absence de données archéologiques, épigraphiques et le silence de certaines sources littéraires rendent la compréhension et l'étude de certains sites très difficiles. Nous pensons en particulier à la zone de la Petite Syrte. Enfin, le contexte maritime dans lequel nous avons travaillé est entaché par l'avancée irréversible de l'érosion qui a défiguré une multitude de sites rendant leur interprétation plutôt spéculative. L'envergure du terrain, près de 800 km de côte nous a privé d'aller plus en profondeur dans l'étude et nous obligeait à passer sous silence certains sites mineurs mais fort intéressants. Nous pensons en particulier à ces micro-sites qui s'échelonnent sur le littoral de la Petite Syrte, entre *Inuca* et *Tacape*, par exemple.

Néanmoins, et malgré tous ces obstacles, l'étude de la dynamique littorale et de l'existence d'un système portuaire, jusque là peu étudié, revêt un intérêt particulier pour les perspectives de la recherche en archéologie portuaire et aussi navale puisque le navire demeure le moyen de transport le plus usité dans l'antiquité, le vecteur de la richesse économique, des idées et des cultures. Le port, étant son point de départ ou d'attache, demeure au cœur de toutes les études comme la céramologie, l'économie, l'agriculture, le commerce et l'archéologie maritime d'une manière globale.

# **Première partie**

## **Première partie : Présentation générale de la côte étudiée : cadre géographique et historique de l'étude**

### **Chapitre I : Données physiques et naturelles**

#### **I- 1: morphologie et géoarchéologie (Fig. 2, Fig. 3, Fig. 46)**

- 1- Morphologie de la côte et formations littorales
- 2- Les sols de l'hinterland
- 3- Une photographie instantanée de la géoarchéologie de la côte orientale tunisienne
  - Le bilan des côtes : les spécificités de la côte étudiée
  - Une tendance générale à l'érosion et des sites archéologiques en danger

#### **I- 2 : Le Climat de la côte orientale (Fig. 4)**

- 1- Les vents
- 2- Les températures
- 3- Les pluies
- 4- L'impact du climat sur la vie humaine et les cultures de la côte orientale

#### **i- 3 : Les données maritimes (Fig. 5, Fig. 6, Fig. 7)**

- 1- L'amplitude des marées :
- 2- courants de marée et vents dominants
- 3- Morphologie sous-marine et bathymétrie
- 4- Les fonds marins de la côte orientale : un réservoir de vie

## **Chapitre II : La côte orientale à travers l'histoire de la Tunisie : genèse et devenir historique**

- Les bases de la puissance carthaginoise
- La Tunisie à l'époque romaine
- La Tunisie vandale
- La côte orientale à l'époque byzantine :
- La côte orientale sous la conquête arabe

## **Chapitre III : Historique de la recherche**

- 1- Les sites littoraux
- 2- Les épaves

**Chapitre I-1 : Morphologie de la côte et formations littorales :  
esquisse tectonique et nature des terrains littoraux (Fig. 2, Fig. 3,  
Fig. 46)**

Allongé du Nord au Sud sur plus de cinq parallèles, le littoral tunisien couvre différents domaines bioclimatiques. Il renferme également d'importantes différences, parfois sur de très courtes distances, sur les plans topographique, géologique, pédologique et hydrographique.

De coutume, en parlant de la côte tunisienne on évoque souvent deux entités géographiques bien distinctes à savoir la côte septentrionale et celle orientale, le Cap Bon faisant office de limite entre elles. Il est vrai que le changement du paysage s'avère, à peu près à partir de ce bras de terre qui s'avance vers la mer, assez emblématique du tracé de côte de la Tunisie. Les deux portions de côte malgré leur distinction renferment, en elles-mêmes, des subdivisions<sup>1</sup>.

Nous n'allons pas nous attarder sur la côte septentrionale puisque cette dernière ne fait pas l'objet de notre étude. Cependant, une description ne serait-ce que rapide s'impose pour qu'on puisse établir la différence de la nature de ses reliefs par rapport à celle orientale.

La façade septentrionale se caractérise par un milieu naturel assez difficile et repoussant. En effet, cette côte est la plus accidentée du littoral tunisien. Elle est baignée par des eaux profondes et soulevée par des vents violents. Elle est certes la plus ventée mais elle est également la plus houleuse, la plus fraîche et la plus pluvieuse<sup>2</sup>. Comme nous l'avons signalé, cette côte est caractérisée par un tracé et une morphologie assez perturbés. Il s'agit d'une succession de côtes rocheuses, de falaises et de champs dunaires, truffés de « *pocket beaches* », petites plages nichées dans les creux des criques et encerclées par des falaises vives et des caps rocheux. D'autres plages plus larges et

<sup>1</sup> Voir, ce sujet les travaux de M. Ameer Oueslati, professeur à l'Université de Tunis, avec une panoplie d'ouvrages et d'articles au sujet de la côte de la Tunisie. M. Oueslati a fait également partie de l'équipe de prospection du littoral depuis le démarrage de ce projet franco-tunisien en 1987.

<sup>2</sup> Oueslati 2004, p. 6.



étendues existent sur cette côte, elles sont assez connues pour leur beauté comme celles de la baie de Tarraka et de Bizerte<sup>3</sup>.

Le tracé irrégulier du rivage s'explique par la nature des roches qui le constituent et la mer qui le baigne. En effet, la configuration de cette côte, caractérisée par des ouvertures assez importantes, la laisse vulnérable à la houle très violente ainsi qu'aux vents qui la façonnent mais aussi le réseau hydrographique assez dense qui la parcourt (Oued Berkoukech, Oued Ziatine, Oued Eddamous, etc.). Le ressac de la mer est accentué par une bathymétrie assez significative quand la ligne de 20m n'est qu'à moins de 300 m du rivage et celle de 50 m à presque 1,5 km<sup>4</sup>. La composition lithique de cette côte est variable. Autour des caps se sont dessinées des falaises témoignant d'une assez bonne résistance à l'érosion. Ce qui explique leur détachement de l'ensemble. En revanche, les criques et les baies ont été façonnées à la suite de leur lithologie tendre ou parce qu'elles ont subi différentes formes d'altérations. La composante la plus présente est le grès du flysch numidien à l'arrière du littoral qui est bordé à son tour par un cordon littoral tyrrhénien<sup>5</sup>. Des plates-formes d'abrasion émergée (d'époque tyrrhénienne) séparent la plage et les reliefs de la côte. Ce sont des zones anciennement submergées lors de la transgression tyrrhénienne, et qui, par la suite, sont devenues des plages carbonatées constituées d'éoliantes du Pléistocène supérieur suite à leur consolidation après le recul de la mer<sup>6</sup>.

La côte septentrionale de la Tunisie reste donc foncièrement différente de celle que nous allons passer en revue durant ce travail.

Les formes actuelles du relief du Sahel et de la Basse Steppe doivent leur aspect aux mouvements des sols, à la nature des terrains d'origine presque exclusivement continentale où dominent les argiles et les sables ainsi qu'à un climat semi-aride<sup>7</sup>.

En Tunisie orientale, les côtes plates qui courent du golfe de Hammamet au golfe de Gabès précèdent la région dite du Sahel, bande de plaines basses, comme l'Enfida

<sup>3</sup> *Ibidem.*

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>6</sup> *Ibidem.*

<sup>7</sup> Despois 1955, p. 53.

(entre la chaîne Zeugitane<sup>8</sup> et la mer) ou de plateaux de faible altitude, comme celui d'El Jem<sup>9</sup>.

Au-delà de ces côtes s'étendent des bassins, dont la cuvette est légèrement concave et que limitent de faibles bourrelets. Des lacs à fond argileux se forment en hiver au centre de ces plaines, ne laissant guère sur le sol, pendant l'été, que des efflorescences salines. Le plus important de ces lacs qui n'est pas le plus étendu, est la *Sebkha* Kelbia, située au Nord Est de la ville de Kairouan. Plusieurs cours d'eau (Oueds) prenant naissance dans le plateau de la Tunisie centrale et de la chaîne Zeugitane convergent vers cette *Sebkha* en venant aussi bien du Nord-Ouest, de l'Ouest et du Sud-Ouest. Cette zone est très aride et il pleut très rarement mais la *Sebkha* n'est pas tout à fait à sèche. Elle est reliée à la *Sebkha* littorale de Hergla avec laquelle elle communique par quelques rares et fortuites pluies. Une autre *Sebkha* non moins importante à la lisière du littoral orientale de la Tunisie est celle de Sidi El Hani, au sud Est de Kairouan<sup>10</sup>.

Les caractéristiques physiques et géologiques sont complètement différentes sur les deux façades littorales en Tunisie. En effet, la côte septentrionale qui s'étire vers l'est de l'Algérie est rocheuse, dominée par les massifs et baignée d'une eau profonde. En revanche, la côte orientale change progressivement de paysage. Les massifs du Nord laissent la place à des collines rocheuses qui dominent les côtes du Cap Bon. Elles se dissipent complètement à partir du Golfe d'Hammamet où une bande de plage et des dunes de sable s'échelonnent jusqu'au sud du pays. Dans ces parages, les profondeurs sont peu importantes et parfois insuffisantes à la navigation. En effet, une ceinture de hauts-fonds bordant la côte s'étend au niveau de Ras Kapoudia jusqu'à la frontière.<sup>11</sup>

Entre le golfe de Gabès et le Cap Misrata, le littoral est bas, jonché de dunes derrière lesquelles s'étendent des lagunes, et quelques oasis que séparent des espaces

<sup>8</sup> La chaîne Zeugitane se détache du plateau qui occupe le centre de la Tunisie au Sud de La Medjerda d'une hauteur moyenne de 800m environ. Ce plateau est, en somme, un immense dôme parsemé de bosses irrégulières, découpé par des érosions en table, dont les flancs tombent à pic sur des vallées profondes. La chaîne en question, se détache à l'Est de ce plateau, formée par des calcaires gris bleués aux crêtes dentelées, avec des dômes séparés par des cuvettes (le cas de Djebel Zaghouane). Cette chaîne prend l'orientation du Sud-Ouest vers le Nord-Est, puis s'oriente vers le Golfe de Tunis à la hauteur de Hamtram Lif. Un autre bras de plissement, s'oriente vers le Nord au niveau de la fertile vallée de Miliane. Deux autres plis se prolongent jusqu'à l'extrémité du Cap Bon.

<sup>9</sup> Despois 1955, p. 53.

<sup>10</sup> Gsell 1913-1930, t.1, p. 20.

<sup>11</sup> Oueslati 2004, p. 15.

déserts. Ce paysage précède celui d'un autre pays de plaines s'élevant en pente douce vers l'intérieur, assez ondulé d'aspect. Il s'agit de la célèbre *Djeffara*<sup>12</sup>.

La *Djeffara* est l'une des terres les plus emblématiques dans l'histoire de l'Afrique du Nord et plus spécifiquement de la Tunisie Méridionale. Elle est serrée entre les rivages de la Syrie et l'alignement des falaises en calcaire haut de quelques 300 mètres qui la dominent à l'Ouest, et a la forme d'un croissant tourné vers le Sud qui s'étire des parages de Gabès jusqu'aux confins de Cap Misrata<sup>13</sup>. La profondeur de la *Djeffara* atteint une centaine de kilomètres à la frontière tunisienne et diminue vers l'Est. Son climat est aride malgré sa proximité du littoral et reste plutôt sèche. Son sol est sablonneux assez meuble et perméable. D'ailleurs et pour cette raison, la *Djeffara*, a été, depuis l'Antiquité, très peu habitée hormis la bande étroite à son Nord-Ouest, serrée entre la côte et le bourrelet de la falaise qui s'approche de cette dernière. Cela occasionne la récupération de quelques pluies permettant de maintenir des cultures ne nécessitant pas beaucoup de ressources en eau. En effet, cette zone est appelée El Djebel qui porte le nom de Djebel Matmata, puis celui de Demmer puis Edjouirette puis Nefzaoua. Il s'agit, en réalité, d'un alignement ou d'un rebord discontinu d'un immense plateau saharien. Ce rebord est morcelé, déchiqueté par la forte érosion que connaît cette zone au point de se présenter à la hauteur de Ourghamma (Djebel Demmer) en gradins ou de buttes et avant-buttes détachés de l'ensemble<sup>14</sup>.

L'alterrance entre paysages désertiques et lagunes continue le long du littoral oriental jusqu'aux confins de la grande Syrie, dans l'actuelle Libye. On peut y distinguer également des collines bordant le littoral (Msellata) tout comme des étendues plates et des côtes basses à perte de vue dans lesquelles les oueds, les *Sebkhas*, les talwegs (Sud-est de Cap Misrata) et le désert se fréquentent inexorablement<sup>15</sup>.

Au sud de la grande Syrie le désert et les champs immenses de pierre s'avancent jusqu'au rivage où la vie y est depuis tout temps quasiment impossible.

Souvent et à tort, on considère notre façade orientale, qui s'étire donc de la pointe du Cap Bon à la frontière libyenne, comme la côte qui renferme le plus de plages du pays. En effet, cela est vrai si nous tenons compte du linéaire côtier intéressé par ces

<sup>12</sup> Gsell 1913-1930, t.1, p. 23.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 24.

<sup>15</sup> *Ibidem*, t.

formes, néanmoins, elles n'atteignent pas la largeur et l'épaisseur de celles qui se trouvent sur la côte septentrionale, au fond des baies à l'embouchure des oueds de Zouara ou El Berka<sup>16</sup>.

En effet, cela s'explique par le fait que les plages de la côte orientale ne sont pas soutenues et relayées, à l'arrière-pays, par des champs dunaires qui alimentent et maintiennent l'équilibre des dunes du rivage. Le manque de végétation à l'arrière plage y est pour beaucoup aussi, cas assez fréquent sur la côte Nord et quasiment inexistant sur les plages de l'Est et du Sud hormis les parages d'El Ch'jabna<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Oueslati 2004, p. 14.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p.17.

Il est devenu coutume chez les scientifiques travaillant sur la côte de la façade orientale de la découper en trois entités géographiques. La côte de la façade orientale du Cap Bon et du golfe de Hammamet, la côte du Sahel central et enfin la côte du golfe de Gabès et ses environs jusqu'en Libye.

#### **1- La côte de la façade orientale du Cap Bon et du golfe de Hammamet**

Le rivage est entouré de collines et de bas plateaux découpés par un réseau hydrographique assez dense. A l'arrière-pays, des reliefs de quelques centaines de mètres de hauteur neurent assez en retrait par rapport à la côte, excepté le cas de El Haouaria et de Hammamet où l'on trouve des falaises et des versants arrivant jusqu'à la mer<sup>18</sup>. Ailleurs, dans ce segment de côte, nous relevons des plaines alluviales le plus souvent. Les plages viennent couronner la frange de ces plaines. Ces plages se présentent sous formes de cordons sableux. Elles sont accrochées, le plus souvent à des pointes rocheuses assez imposantes à leurs extrémités. Les bas estrans rocheux sont assez fréquents. Ces derniers sont les témoins des dernières variations du niveau marin au cours du Quaternaire supérieur, ils montrent une multitude de formes de corrosion. Avec le reste des reliefs assez bas et faibles d'altitudes, ces estrans, permettent aux rares versants de El Haouaria, de Hergla et de Monastir, de se détacher de ces paysages assez bas, semblables et monotones<sup>19</sup>.

Sur la façade orientale du Cap Bon, les *Sebkhas* et chotts forment l'aspect le plus remarquable dans la morphologie de cette portion du littoral. En effet, leur naissance est due probablement à l'évolution de certaines terres, en l'occurrence les bords extérieurs des plaines à l'arrière du littoral, à des terres humides, faute de remblayage de ces dernières par l'apport spontané pouvant s'opérer par les Oueds<sup>20</sup>. Dans la façade orientale du Cap Bon, les *Sebkhas* viennent s'imbriquer dans un espace assez restreint en largeur et étiré en « gouttière topographique », pour reprendre les termes de M. A. Oueslati, s'interposant entre le cordon littoral actuel et celui fossile de la formation de Rejiche euthyrrénienne qui les délimite à l'Ouest<sup>21</sup>. Ces lagunes sont d'une importance capitale

<sup>18</sup> *Ibid*, p.15.

<sup>19</sup> *Ibidem*

<sup>20</sup> Despois 1955, p. 55.

<sup>21</sup> Oueslati 2004, p. 15.

ans le paysage et l'écosystème<sup>22</sup> de cette zone. Elles descendent, en chapelet, sur une quarantaine de kilomètres du nord au sud entre Kilibia et Maamoura pour gagner de la largeur et perdre des contours précis en arrivant plus au sud et vers le nord de Hergla<sup>23</sup>.

Malgré l'extension de ces estrans sableux, cette côte reste pauvre en champs dunaires. Le champ le plus important demeure celui de El Madfoun au nord de Hergla. Il tient cette « épaisseur » dunaire de l'importance de ses plages d'une part et aussi du fait que cette portion de côte est épargnée par les vents du Nord notamment par ceux qui soufflent du Nord-Est<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> Nous verrons plus loin, dans ce travail, que les *Sebkhias* et les petites lagunes suivent une saisonnalité de reproduction de certaines espèces euryhalines et constituent un réservoir pour celles-ci, notamment les mugilidés et les civellés (les jeunes anguilles).

<sup>23</sup> Oueslati 2004, p. 15.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 16.

## 2- Le Sahel

Le trait dominant des reliefs de cette portion de côte est composé de simples collines de quelques dizaines de mètres d'altitude. Il s'agit le plus souvent de légères ondulations anticlinales à ossature dominée par des matériaux sablo-gréseux et argileux d'âge néogène<sup>25</sup>.

Les collines avoisinant la mer se distinguent par leur disposition parallèle à la côte, ce qui les rend bien visibles dans un tel paysage plat qui leur confère, par ailleurs, un aspect imposant malgré le fait qu'elles ne dépassent guère les trentaines de mètres d'altitude. Ces collines sont, en réalité, l'héritage de la période du dernier interglaciaire durant laquelle le cordon littoral s'est grésifié. Ce cordon est séparé de la mer par une plaine constituée par des alluvions meubles datant du Quaternaire supérieur et même d'époque historique<sup>26</sup>. Nous verrons plus loin, comment ces cordons gréseux ont servi de ressources sur la frange côtière dans l'antiquité, en exploitant des carrières littorales<sup>27</sup>.

Par rapport aux portions côtières plus septentrionales, cette partie présente une faiblesse évidente du réseau hydrographique. En effet, les oueds débouchant sur la mer ne dépassent guère des petits ravins ayant pris naissance dans les petits reliefs locaux. Rajoutons à cela l'urbanisme et l'action anthropique qui a modifié ou carrément supprimé ces petites artères par l'agriculture ou des aménagements divers, ce qui a accéléré le démantèlement et l'érosion des sites littoraux<sup>28</sup>.

Quant à la configuration de cette partie de côte, elle se distingue par une alternance de séries de petits caps, criques et de quelques segments plus ou moins rectilignes qui serviront comme refuge au début et plus tard comme emplacements de ports. Les plages sableuses dominent amplement le paysage. Elles s'épaississent dans les sections rectilignes de la côte et autour de certaines petites baies. Les plus étendues sont dans les parages de Mahdia et de Gh'dibna au Nord de la Chebba<sup>29</sup>. Leur dune bordière varie entre 1 et 2 m de hauteur. Elle prend de l'ampleur au Nord d. Salakta vers Mnakra et surtout à Rejiche Sud mais également à la hauteur de la petite forêt côtière de Ghdat qui, grâce à ses arbustes en arrière ligne de côte, a permis la stabilisation du

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 17.

<sup>26</sup> *Ibidem.*

<sup>27</sup> Voir § Carrières littorales, ponts et chaussées dans la deuxième partie de ce travail.

<sup>28</sup> Oueslati 2004, p. 17.

<sup>29</sup> *Ibidem.*

trait de côte et le maintien d'un champ dunaire fourni<sup>30</sup>. Son exposition aux vents du Nord-Est a contribué à maintenir cette dynamique locale.

Par ailleurs, ces bandes de plages sableuses sont entrecoupées par endroit par des affleurements d'étrus rocheux. Selon les observations de M.A. Oueslati, ces affleurements s'accroissent à l'approche du cordon littoral fossile eutyrrhénien de la ligne du rivage actuel. En effet, on relève cela entre Khnis et Ras Dimass, entre Salakta et Ghdabna et surtout en descendant vers la côte de Chebba.

Ailleurs, on remarque ces affleurements carbonatés mais avec des compositions différentes suivant les ères auxquelles elles appartiennent comme ceux en grès pliocènes à Monastir, Mahdia et Salakta, ou des croûtes calcaires d'âge Quaternaire ancien ou moyen entre Sayada et Eddimess ou bien des grès éoliens du Quaternaire supérieur vers la zone de Sidi ben Ghayadh, au Nord de la zone touristique actuelle de Mahdia. En outre, dans plusieurs cas, ces affleurements s'avancent sous l'eau et donnent des platiers rocheux connus par les pêcheurs et les locaux<sup>31</sup>. Dans certains cas, ces affleurements ont servi de substrat pour les bassins de salaisons quand cela le permettait<sup>32</sup>.

Les falaises sur cette portion de côte sont peu nombreuses et concernent la région monastirienne. En effet, au Nord de la presqu'île de Monastir se trouve une falaise faite un peu plus d'une vingtaine de mètres taillée dans des roches alternées argileuses et gréseuses mio-plio-quaternaires<sup>33</sup>. Dans sa bataille contre les républicains, César aurait préféré les hauteurs du cap *Ruspim* (Monastir) pour « ériger son camp militaire ». Il en est de même dans le sud de la même presqu'île où l'on relève un enchaînement de quelques segments de côte jalonnés de caps souvent composés de falaises comme le Cap d'Afrique ou encore ceux qui s'étendent entre Rejiche et Chebba<sup>34</sup>. Cependant, ces caps sont d'un faible commandement soit le plus souvent entre un et cinq mètres. Ces caps ont souvent servi d'abris avant de les matérialiser en ports artificiels.

<sup>30</sup> Ces constats ont été recueillis à la suite de prospections personnelles effectuées durant les trois dernières années. Nous pouvons affirmer que la bande sableuse des environs de Ghdabna (Chebba Nord) représente un cas singulier où une petite forêt de faible étendue et constituée exclusivement d'arbustes et de *Quercus ficu* et d'*Eucalyptus* ont permis à cette barrière dunaire de se maintenir. Voir également à ce propos et sur les forêts littorales en Tunisie d'une manière générale, le Rapport National sur la biodiversité marine et côtière en Tunisie, élaboré par l'Institut National d'Agronomie de Tunisie en juin, 2002.

<sup>31</sup> Oueslati, p.18.

<sup>32</sup> Le site de Sidi Mansour au Nord de Monastir ou encore certains sites autour de Mahdia.

<sup>33</sup> Oueslati 2004, p. 17.

<sup>34</sup> Gsell 1928, t. 8, p. 59-87.

<sup>35</sup> Oueslati 2004, p. 17.



Quant aux *Sebkhas* dans cette partie de la côte, elles sont assez présentes dans le segment qui s'étend entre Ras Dimass et Cap d'Afrique. Le même paysage que nous avons relevé plus haut, sur la côte méridionale du Cap Bon, se répète avec des *Sebkhas* localisées dans un sillon topographique, étirées sur une faible largeur, séparant le cordon littoral actuel de celui tyrrhénien<sup>36</sup>. Ces *Sebkhas* sont immédiatement derrière des bandes de plages jaillonnées par des extrémités rocheuses (des Caps) comme pour les trois *Sebkhas* les plus importantes à citer : Dimass, Ben Ghayadha (plutôt grande) et celle Rejiche qui par mauvais temps se transforment en lagunes où les entrées maritimes viennent se mélanger avec les eaux pluviales<sup>37</sup>.

Par ailleurs, c'est à partir de cette partie, que nous venons de décrire, que le paysage devient plat et très sensible à la marée. Il est marqué par l'extension de la zone intertidale et le développement de zones marécageuses plus étendues même sur des estrans rocheux. Les rivages baignent dans des eaux peu profondes à la suite de la faiblesse de la bathymétrie. Cette dernière a d'ailleurs favorisé l'accentuation et la mise en exergue des apports terrigènes. La position et le tracé de la ligne de côte y sont assujettis. À noter que l'isobathe de 5m dans la zone de Khnis est parfois renvoyé à près de deux kilomètres vers le large<sup>38</sup>.

À titre d'exemple, une pointe sableuse de quelques hectares d'alluvions qui se trouve à la hauteur de Lamta (*Leptimus*) est l'œuvre de Oued Essoug qui trouve ses origines dans les collines de la localité de Bou Hjar et qui fait à peine un peu plus de deux kilomètres<sup>39</sup>.

C'est à partir de l'extrémité Sud de la zone du Sahel que le paysage change encore plus et ce, dès Ras Kaboudia (Chebba) jusqu'aux confins de la côte libyenne.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 18.

<sup>37</sup> Oueslati 1993, Le cas de Sebkha Dimass.

<sup>38</sup> Oueslati 2004, p. 18.

<sup>39</sup> *Ibidem*.

### 3- La côte des Syrtes

Cette côte s'étale entre le Ras Kaboudia (Chebba) jusqu'à la frontière tuniso-libyenne comme limite de notre zone d'étude mais elle concerne géographiquement le littoral libyen actuel. Elle a pour caractéristique principale le prolongement sous-marin du grand plateau continental et l'importance de ses hauts-fonds. Cela a d'ailleurs un impact fort conséquent sur la bathymétrie. L'isobathe de -10 m se trouve fréquemment à plus de 15 km et parfois 40 km au large. La force des vagues est donc affaiblie puisque étalée et dispersée par les hauts-fonds. Le tirant d'eau ne dépasse guère, à titre d'exemple, le mètre autour des îles Kerkenna. Par marée basse, la navigation devient complètement impossible. La profondeur peut être de quelques décimètres. Par ailleurs, certains chenaux (Oueds sous-marins) sillonnent ces bas fonds et permettent la navigation qui est l'une des originalités de la zone du golfe de Gabès. De plus, la marée est de type semi-diurne. Elle a une amplitude de 0,80 m à 1 m. Elle peut atteindre des niveaux de 2 m à l'occasion de baisse barométrique pendant les équinoxes et les vents d'Est assez forts<sup>40</sup>. C'est ainsi qu'on a édifié des ports-jetée et des môles pour augmenter le tirant d'eau pour les navires

La morphologie de ce segment de côte est monotone et régulière. La platitude du paysage est le trait dominant dans ces parages de la côte orientale tunisienne. D'une manière générale, la côte se présente en une succession de trois domaines bien distincts à partir du rivage vers l'intérieur : un domaine de plaines, un domaine de bas plateaux et, à l'intérieur des terres à quelques dizaines de kilomètres du rivage, on rencontre les premiers reliefs accidentés. Ces derniers sont des collines de quelques dizaines de mètres ou des petits *jeûels* dont l'altitude ne dépasse guère les quelques centaines de mètres<sup>41</sup>.

#### A/ Les plateaux

Les plateaux qui sont à proximité immédiate du rivage sont les éléments prépondérants en terme de superficie dans ce paysage littoral et ont une topographie remarquablement régulière sur de longues distances, ce qui confère cet aspect monotone à ce segment de côte. Leurs altitudes sont comprises généralement entre 20 et 60 m. Les principaux accidents sont des petites ruptures de pentes à la suite d'un mouvement tectonique de type faille ou flexure. Ce paysage est très caractéristique des îles Djerba et

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 20.

<sup>41</sup> Despois 1955, p. 53-55.

Kerken<sup>42</sup>. Cela reflète les caractéristiques géologiques dominées par des formations sédimentaires tendres (néogènes à quaternaires) et fréquemment coiffées par des croûtes gypseuses ou calcaires<sup>43</sup>.

### B/ Les plaines

Les plaines ont une genèse très récente. Elles sont constituées par des alluvions d'âge holocène à historique. Elles sont très basses et présentent des pentes très faibles à l'approche du rivage de l'ordre de 1 à 2 m et peuvent descendre à quelques décimètres. Dans la marge littorale, notamment autour des embouchures des cours d'eau, l'accumulation se dessine en forme d'éventail et s'étend sur plusieurs kilomètres. Nous citons à titre d'exemple Oued Chaffar au sud de Sfax ou Oued Oudrane également. Sur le front des plaines côtoyant le rivage, les terrains humides prennent une place dominante sous forme de *Sebkhas*, Chotts et marais maritimes. Ils sont souvent sillonnés par des chenaux de marais assez denses dans certaines zones.

### C/ le rivage

Des plages existent çà et là mais elles prennent de l'épaisseur à l'embouchure des cours des Oueds. A. Queslati en dénombre quatre points importants dans les Syrtes :

L'embouchure de l'Oued Chaffar a environ 22 km au sud de Sfax, Celle de l'Oued El Maleh a la hauteur de la ville de Gabès et son littoral sud, la façade orientale de Jerba du début de la zone touristique (Nord de Sidi Mahrès) jusqu'au ponton d'Aghir et enfin la façade nord-orientale de Zarzis (Essouilhel).

Par certains endroits, la topographie des plateaux arrive au rivage. Malgré un commandement faible (une vingtaine de mètres tout au plus), ce dernier octroie à certaines portions du golfe de Gabès une place privilégiée dans le paysage. Cela est dû, comme nous l'avons évoqué précédemment, à leur localisation dans des terres basses d'une part, mais aussi à leur couleur rosâtre, d'autre part, due aux argiles gypseuses mio-

<sup>42</sup> Queslati 1986, p.15-21. Une étude entière consacrée uniquement à ces deux îles se trouve dans cet ouvrage.

<sup>43</sup> Queslati 2004, p. 20.

pliocènes qui les rend distinguées dans un paysage pâle semi-aride. On les retrouve sur la façade occidentale de Kerkena, la côte de Skhira-Nadhour, à Gourine, au sud de Oued Akait, au Jorf en face de Jerba (la pointe du départ du bac pour les traversées entre les deux gares maritimes) et à Karboub dans le golfe de Bou Ghrara<sup>44</sup>. Elles étaient d'un grand avantage, et même de nos jours, aux navigateurs de l'époque à la recherche d'amers pour accoster ou se repérer en plein vogue. Nous verrons, plus loin, les difficultés qu'impose la platitude des rivages conjuguée à celle des bancs pour naviguer face à *Thaenae*, *Micomades lunet* ou encore *Tacape*.

Il existe également d'autres falaises mais de faible hauteur (2 à 5 m) taillées dans des roches plus résistantes (grès éoliens ou marins du Quaternaire supérieur) ou hétérogènes (alternances de grès et d'alluvions quaternaires). On les retrouve à Kerkena, Geurine sud et à Jorf ouest vers le village d'El Grine<sup>45</sup> ainsi que sur les rivages de Bahiert El Bibène<sup>46</sup>.

#### Conclusion :

En passant en revue la morphologie de notre zone d'étude, nous avons tenté de mettre en évidence différents aspects de ce littoral nécessaires à son étude. En effet, la nature morphologique nous permet de comprendre dans quel cadre géographique ont pu voir le jour les sites archéologiques que nous étudierons plus loin dans ce travail. La configuration du littoral à travers son relief permet de comprendre le choix qui a amené les anciens à choisir tel ou tel site pour y établir un port ou y entreprendre une activité de transformation des produits provenant de la mer. Cette même configuration permet également de trouver éventuellement un début d'explication pour les routes commerciales de l'époque et aussi les modes de navigation choisis.

Comprendre et appréhender cette portion de côte, physiquement parlant, permet de cerner ses particularités et ses caractéristiques en comparaison à la côte septentrionale

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 21.

<sup>45</sup> Nous avons nous-même prospecté le long du linéaire de la côte allant du port moderne de Gourine (Sud de Gabès) jusqu'au Jorf, correspondant à la pointe du continent en saillie de laquelle part encore aujourd'hui le Bac de Jerba en passant par la zone d'El Grine, en compagnie du professeur Pirrazoli lors de sa visite en 2002 afin d'y déceler des beach-rocks et d'observer le trait de côte dans ses parages. En allant dans le sens du Jorf, les plateaux frappent par leur hauteur, même faible, et par leur couleur rose-rouge qui les singularise dans un paysage désertique et bien plat.

<sup>46</sup> Oueslati 2004, p. 21.

à échelle « régionale nord-africaine » pour l'époque et plus globale, en comparaison avec certains littoraux, tout aussi prestigieux historiquement, à échelle méditerranéenne.

## I - 2 Les sols de l'*Hinterland* de la côte orientale

Les divers sols du Sahel et de la Basse Steppe doivent au climat leurs principales caractéristiques. Nous citons ici leur pauvreté en humus, leurs couleurs claires, la présence de sels solubles à grande teneur près de la surface, l'importance des apports éoliens mais aussi une concentration calcaire pour certains. Le relief des collines et des larges cuvettes privées d'écoulement vers la mer explique l'extension des sols d'alluvions et d'espaces salés<sup>47</sup>. En effet, on trouve ces derniers en Tunisie orientale sur des espaces assez considérables. Les terres y sont légères mais fertiles. Elles étaient renommées pour cultiver les céréales à l'époque romaine comme en témoigne S. Gsell : « Les blés des environs de Sousse étaient fameux dans l'Antiquité pour la grosseur de leurs épis. Par malheur, les pluies sont très souvent insuffisantes pour la bonne venue des céréales : la chaîne Zeugitane et la masse du plateau central les arrêtent du côté du Nord-Ouest »<sup>48</sup>. Par ailleurs, les récoltes restent régulières dans les régions de Sousse alors que le plus on se dirige vers le Sud et l'intérieur du pays, plus les récoltes sont soumises aux aléas et caprices du climat et la nature des sols. En revanche, les caractéristiques du sol se prêtent bien à l'arboriculture<sup>49</sup>. En effet, le sable qui constitue la couche supérieure de ce substrat absorbe rapidement l'eau d'irrigation comme celle de la pluie. Il existe, à faible profondeur, sous ces sables, une couche de tuf calcaire peu perméable qui permet de retenir l'essentiel de l'humidité utile à la pratique de l'arboriculture<sup>50</sup>. Ce type de substrat avait permis aux Romains, d'ailleurs, de se lancer dans la plantation de l'olivier sur des terres foulées pendant longtemps par les nomades. Ces terres sont également connues pour la pratique de l'élevage de moutons jusqu'à nos jours puisqu'elles permettent un pâturage ponctuel après les rares pluies qui l'arrosent<sup>51</sup>.

<sup>47</sup> Despois 1955, p. 46.

<sup>48</sup> Gsell 1913-1930, t.1, p. 21.

<sup>49</sup> *Ibidem*.

<sup>50</sup> Despois 1955, p. 57.

<sup>51</sup> Gsell 1913-1930, t.1, p. 21.

À l'ouest de cette région et au sud du plateau central dominant des dépressions de désert de sel à perte de vue. Il s'agit des chotts El Djerid et celui d'El Fedjej, un des bras du premier qui s'étire vers le Nord-Est<sup>52</sup>.

En Tunisie méridionale, et dans la région de Gafsa s'étend une vaste zone aride et dénudée de végétation. Seuls certains animaux (chèvres, moutons, chameaux...) y trouvent quelques pâturages maigres. Cependant, les terres ne sont pas, pour autant, infertiles. Par certains endroits, elles sont riches en phosphate de chaux. Les cultures arbustives, résistant mieux à la sécheresse, se sont développées, beaucoup plus que les céréalières par manque de précipitations, et ce, depuis les premiers siècles de notre ère<sup>53</sup>. Les installations hydrauliques apportées par l'homme pour la maîtrise des points d'eau notamment dans l'arrière-pays du golfe des Gabès<sup>54</sup> lui permettent quelques irrigations et l'organisation de la vie de quelques groupes d'individus.

Autour des rares sources, les oasis avec leurs palmiers ont pu voir le jour, doublées de quelques arbres fruitiers. Cette ère géographique de transition produit dattes et olives. Elle est à la lisière du Sahara dont la domination marque le paysage. Nous citons, ici, de l'Ouest vers la mer les oasis du Djerid, de Nefzaoua et celle de Gabès<sup>55</sup>. Elles ont permis de développer une zone d'échanges commerciaux grâce aux routes qui s'enfoncent dans le désert jusqu'à Ghadamès et les villes de la Tripolitaine, en rapprochant le désert de la mer, comme cela fut le cas de *Tacape* à titre d'exemple.

L'irrigation et l'utilisation des eaux de ruissellement ne peuvent à elles seules transformer le Sahel et la Basse Steppe selon J. Despois. La mise en valeur de ces terres à l'arrière de la côte que nous étudions, a été amorcée par la culture sèche, procédé utilisé depuis la plus haute antiquité. La réussite de cette culture ne revient pas uniquement au climat mais aussi à la nature des sols. La culture sèche ou le (*Jry-farming*) n'est possible que lorsque le sol est léger et sablonneux. C'est le cas de l'arrière-pays de la côte orientale comme le plateau d'El Jem ou encore l'arrière-pays sfaxien<sup>56</sup>. Contrairement aux sols du Sahel de terre un peu plus lourde et nécessitant des quantités d'eaux importantes, les sols légers sont pauvres en humus, pauvres en calcaires, en argiles et en éléments fertilisants. Grâce au sable grossier qui les forment, ces sols sont capables de

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 22.

<sup>53</sup> *Ibidem*

<sup>54</sup> Voir à ce sujet, les travaux du M. A. Mrabet de l'université de Sousse.

<sup>55</sup> Gsell 1913-1930, p. 22.

<sup>56</sup> Despois, 1955, p. 70.

capter la vapeur d'eau atmosphérique et l'humidité de la mer également. L'absorption d'eau est immédiate et profonde et permet peu de perte par évaporation. Ces sols permettent de maintenir des cultures à moins de 200 mm de pluies annuelles<sup>57</sup>. C'est sur ce type de terre que les oliviers ont fleuri et donné le visage d'oliveraies quadrillées sur des kilomètres dans l'arrière-pays sfaxien, par exemple. D'une manière globale, les sols de la région étudiée, à part les zones d'Enfidha et quelques terres derrière Sousse qui présentent un faciès de terres lourdes, le reste des terres de l'arrière bande côtière sont plutôt, du nord au sud, de type loessiques sablonneux et légers qui varient selon les zones<sup>58</sup>. Outre le cas sfaxien qui renferme aujourd'hui une très grande partie des six millions et demi d'oliviers de la Tunisie, nous pouvons citer l'exemple de la cité de *Thysdrus*, qui grâce à son arrière-pays et à ses liaisons routières, est devenue un carrefour commercial fournissant les ports de notre zone d'étude dès le second siècle<sup>59</sup>.

### Conclusion

En essayant d'établir un bref croquis de la nature des sols du littoral et de son arrière-pays, nous avons tenté d'apporter un éclairage supplémentaire à celui de sa morphologie que nous avons décrit plus haut. Cela nous permet de comprendre, d'une part, quels types d'activités agricoles et industrielles pouvaient y être entrepris et quels produits devenaient objets de commerce et d'échange.

Ce sont, en effet, ces sols qui ont permis à l'Africa de devenir ce qu'elle fut sous les Romains, Vandales, Byzantins et Arabes. Ce sont ces sols qui ont nourris le système annonaire et levé le spectre de la famine planant sur Rome et d'autres capitales méditerranéennes.

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 71

<sup>58</sup> *Ibidem.*

<sup>59</sup> Slim 1985, p. 63-85.

### I - 3 Une photographie instantanée de la géoarchéologie de la côte orientale tunisienne (Fig. 2, Fig. 3)

La position d'un trait de côte constitue un élément essentiel de la géographie physique puisque c'est la ligne de démarcation entre terre et mer, les deux constituants fondamentaux de la planète. Cette posture d'interface a depuis toujours attiré les établissements de populations. Cela s'explique par le fort potentiel que présente le littoral avec une importance de ressources évidente. L'abondance des ruines qui jalonnent le littoral de l'actuelle Tunisie en est la vive preuve.

Cependant, ces établissements humains sont fixes alors que le trait de côte ne l'est pas. Il ne s'agit pas de la marée, puisqu'elle est très faible sur le littoral oriental de la Tunisie, à part dans le golfe de Gabès, ni du phénomène de Tsunamis puisqu'il n'en est pas le cas dans la région en question. Il s'agit en reprenant les termes de Paskoff : « ...de la variabilité qui peut se manifester à une échelle pluridécennale du temps et qui se traduit, pour un observateur situé à terre, soit par un rapprochement du trait de côte lorsque les phénomènes de submersion et d'érosion par la mer prédominent, soit par un éloignement lorsque ce sont les atterrissements qui les emportent <sup>60</sup> »

Or, dans les deux situations, les établissements en question sont soumis à des problèmes d'inondations et d'attaques érosives, dans le premier cas, et de perte de situation de bord de mer, dans le second cas<sup>61</sup> qui s'apparente à une installation portuaire devenant, de fait, caduque comme c'est le cas du port de *Gigthis* sur les bords de la mer de Bou Ghrara, à titre d'exemple<sup>62</sup>.

La morphogenèse côtière tient à un nombre de phénomènes qui la touchent. Il s'agit des cinq facteurs étudiés par Pilkey qui sont : les variations du niveau de la mer, les processus marins (vagues et courants), le climat (les vents et les précipitations), le stock sédimentaire disponible dans le domaine littoral et les aménagements anthropiques<sup>63</sup>.

<sup>60</sup> Slim *et al.* 2004, p. 230.

<sup>61</sup> *Ibidem.*

<sup>62</sup> Voir fiche *Gigthis*, dans le *Corpus*, dans la seconde partie de ce travail.

<sup>63</sup> Pilkey 1989.



Les variations du niveau de la mer peuvent avoir trois origines<sup>64</sup> :

- Les variations du niveau général des océans et des mers. On les appelle les variations eustatiques (modifications dans le volume des eaux marines).
- Les phénomènes de soulèvement ou d'affaissement des continents.
- Les deux phénomènes associés, ce qui rend préférable de parler de variations du niveau relatif de la mer.

Dans le 1<sup>er</sup> cas, les variations sont eustatiques. Elles sont dues à trois causes :

- Modifications des volumes des eaux marines dues au changement du volume des glaces continentales (glacio-eustatisme)
- Modifications des volumes des eaux marines dues au changement de leur température (thermo-eustatisme)
- Modifications du volume des cuvettes océaniques dues à la tectonique des plaques (tectono-eustatisme).

À l'échelle historique de notre étude, seules les deux premières modifications nous concernent. Elles sont en rapport étroit avec le réchauffement et le refroidissement climatique qui provoquent un effet direct sur la variation du niveau de la mer. La majorité des chercheurs pensent que c'est sous leur effet que le niveau de la mer actuel est en dessus d'une quinzaine de centimètres de celui de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>65</sup>.

De même, la subsidence est responsable de la montée du niveau de la mer et cela est généralement observé à échelle régionale ou locale. C'est le cas du golfe de Gabès où le niveau relatif de la mer était plus bas par rapport à celui d'aujourd'hui<sup>66</sup>.

Les courants, les vagues (hauteur, longueur...) ont un rôle important dans le processus de l'érosion et de la déstabilisation de la ligne de la côte par le déferlement de la houle qui s'accroît au contact du rivage par profondeur importante, exemple : la côte septentrionale de la Tunisie est battue par les violentes houles hivernales arrivant du Nord-Ouest. En revanche, les hauts-fonds l'amortissent considérablement. Dans le golfe de Gabès, la houle est fortement freinée par les bancs caractéristiques de cette zone.

<sup>64</sup> Paskoff et Trouset, 1997, p. 413-426.

<sup>65</sup> Slim et al. 2004, p. 230.

<sup>66</sup> Paskoff et Trouset, 1997, p. 415.

L'énergie des vagues est ainsi absorbée. Par ailleurs, ces mêmes forces peuvent contribuer à l'accumulation des sédimentations et à l'engraissement de la côte<sup>67</sup>.

L'importance du troisième facteur décrit par Pilkey, le climat, n'est pas moindre. Le changement climatique peut accentuer dans certains cas, certains phénomènes tels que les précipitations. En devenant plus abondantes et agressives par leur caractère torrentiel, celles-ci entraînent une érosion importante sur les versants. Elles augmentent, ainsi, la charge des sédiments allant vers la ligne du rivage par le biais des Oueds et des ravins. Le phénomène prend de l'importance quand les sols sont de grande fragilité et susceptibles à l'érosion. C'était le cas des riches apports de Oued Medjreda qui a contribué depuis l'Antiquité à l'alluvionnement de la baie d'Utique et de son extension au dépend de la mer. Les vagues de défrichement opérées au début de l'ère pré-romaine conjuguées aux précipitations agressives semblent être un phénomène avéré à la fin de l'antiquité<sup>68</sup>.

Le quatrième facteur en rapport avec ce phénomène, est celui du bilan sédimentaire qui permet de comprendre le comportement du rivage. On parle, dans ce contexte, de budget. En effet, si les apports de la sédimentation atterrissant sur le rivage sont supérieurs aux capacités de transport des vagues et des courants, il est permis de parler de budget positif. Ceci implique un engraissement de la côte qui permet son avancée au dépend de la mer. Dans le cas contraire, le ligne de côte rétrograde. Le bilan est alors négatif. Un cas intermédiaire est décelable par la stabilité de la ligne de la côte : dans ce cas, on parle d'un budget sédimentaire équilibré<sup>69</sup>.

Les côtes peuvent être également alimentées par le recul des falaises comme sur la côte septentrionale mais aussi grâce au vent soufflant de l'intérieur du pays vers la côte où il dépose des sables en bord de mer comme c'est le cas pour le golfe de Gabès<sup>70</sup>.

Les vagues sont également des pourvoyeurs de matériaux dans les deux sens, en ramenant les matériaux coquilliers provenant de la faune benthique vers le littoral, ou inversement, en faisant perdre des sédiments transportés vers le large et qui, à partir

<sup>67</sup> *Ibidem.*

<sup>68</sup> *Ibid.*, p. 415-416 et 426-429.

<sup>69</sup> *Ibidem.*

<sup>70</sup> *Ibidem.*

d'une certaine profondeur ne peuvent plus être repris par les vagues partant vers le rivage<sup>71</sup>.

Dans certains autres cas, les vents marin peuvent former des champs de dunes assez vastes derrière la ligne de rivage en déplaçant d'important volume de sable. La dérive littorale entre aussi en action avec l'obliquité des vagues par rapport à la ligne de rivage et générant un courant parallèle à la côte qui transporte sable et galets quand sa saturation le lui permet<sup>72</sup>.

Néanmoins, bien d'autres phénomènes plus complexes s'inscrivant dans cette dynamique sont à tenir en compte.

Le dernier facteur est celui de l'action anthropique et ses retentissements sur le milieu littoral. Nous citons, surtout à ce propos, les défrichements et les valorisations qu'ont connu certaines terres à proximité du rivage ou à l'intérieur des terres et dont la fragilité du sol a favorisé le transport de volumes importants d'alluvions vers la mer. Cela pourrait être plus flagrant quand il s'agit de grands cours d'eau comme le cas de la Baie d'Utique qui a avancé sur la mer de façon significative dès le début de l'exploitation des carthaginois suivis des romains de la vallée de Medjerda<sup>73</sup>.

Un autre symbole de l'intervention des hommes dans la perturbation des milieux littoraux est celui de l'aménagement des ports. Ces ouvrages, une fois construits, perturbent la dérive littorale sus-mentionnée et génèrent des changements de paysage. Le cas des jetées d'Erssifette sur les rives de *Bou Ghrara* demeure un bon exemple où, d'une part, un comblement s'est mis peu à peu en place et, de l'autre, une forte érosion.

#### **Le bilan des côtes : les spécificités de la côte étudiée**

L'examen de la situation des côtes de Tunisie a été révélateur de trois tendances majeures<sup>74</sup> :

##### **1- Sections des côtes en cours de régression**

<sup>71</sup> *Ibidem*.

<sup>72</sup> Slim et al. 2004, p. 231.

<sup>73</sup> Paskoff et Troussset 1997, p. 416.

<sup>74</sup> Paskoff et Troussset, 1990, p. 371-377.

Il s'agit de la tendance générale des différentes sections de côtes dans ce pays. Beaucoup de facteurs régissent cet état de fait comme le relèvement du niveau marin d'origine eustatique, à quoi s'ajoutent un mouvement régional de subsidence dans le golfe de Gabès, ainsi que les effets de l'érosion marine sur une côte à grande fragilité et caractérisée par des matériaux meubles. Notons la singularité de ce phénomène sur la côte orientale. Les hauts-fonds dans la région de Gabès amortissent le phénomène qui, en revanche, est assez important sur la côte septentrionale exposée aux vents violents mais composée de matériaux rocheux assez résistants. Un autre facteur expliquant la tendance de la côte à la régression est le budget sédimentaire négatif. Ce phénomène s'explique par deux situations distinctes sur terre et dans la mer. Le premier cas concerne les crises érosives qu'ont connu le pays depuis l'Antiquité à cause des changements de climats caractérisés par l'abondance et l'agressivité des précipitations que nous avons évoquées plus haut. À cela, on ajoute les défrichements et l'extension de l'agriculture. Ces deux facteurs étaient générateurs d'importantes quantités d'alluvions qui compensaient l'action érosive de la mer. Aujourd'hui, elles sont emprisonnées par les barrages construits sur les Oueds qui les véhiculaient<sup>75</sup>.

Dans la mer, la situation est pratiquement semblable. En effet, le stock sédimentaire qui se trouvaient sur la plate-forme continentale (face à la côte orientale) est pratiquement épuisé après la fin de la transgression glaciaire. Ceci a engendré un renversement de la situation au profit d'une tendance de la côte à la régression<sup>76</sup>.

## 2- Sections de côtes stables

Il s'agit du golfe d'Hammamet où la côte est bordée de lagunes jusqu'à Hergla. Ces lagunes sont parallèles au littoral et en sont séparées par des cordons dunaires.

Cette stabilité fut reconnue par un marqueur archéologique qu'est l'usine de salaison découverte à Nabeul et dont la nature de l'activité exige sa proximité à la ligne du rivage. La plage actuelle se situe au même endroit, ce qui plaide pour la stabilité de cette section de côte. Ceci s'explique par le rôle des Oueds locaux qui, par l'importance de leur apport en alluvions, avait permis de maintenir la stabilité de la côte<sup>77</sup>.

<sup>75</sup> Paskoff et Troussel 1997, p. 417.

<sup>76</sup> *Ibidem*.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 18.

### 3- Sections de côte en progradation

Il s'agit du phénomène le moins répandu sur les côtes de Tunisie. Nous citons l'exemple le plus remarquable de la baie d'Utique que nous avons mentionnée auparavant. Il s'agit de l'extension de cette baie, qui se trouve dans le golfe de Tanis, depuis l'Antiquité grâce aux quantités importantes d'alluvions en provenance de l'Oued Medjreda. Ce processus s'est arrêté depuis la construction de barrages sur son cours<sup>78</sup>.

Par ailleurs, la progradation se manifeste de manière moins importante et plutôt provoquée. En effet, elle est due à une situation particulière résultant des situations d'abri par rapport à la houle du large, crée par les promontoires, les îles ou des jetées. C'est le cas de la flèche sableuse qui s'est créée au sud du môle d'*Acholla* au niveau de sa base et où les profondeurs ne dépassent pas actuellement par vive-eau 1 m<sup>79</sup>.

Le cas de la zone de Chaffar, à une vingtaine de kilomètres au sud de Sfax, démontre un fort apport d'alluvions en provenance des oueds, notamment oued Chaffar, où la terre est particulièrement meuble et lessivée. Cet oued et ses ramifications ne sont pas retenus par des barrages. Rajoutons à cela un phénomène de subsidence locale bien marqué<sup>80</sup>.

Un autre cas non moins important est celui de la progradation locale dans la mer de Bou Grara au sud-est de la jetée du port de *Gightis*. A cet obstacle artificiel, retenant les sédiments, s'ajoutent des crues exceptionnelles et récentes en provenance des oueds locaux, notamment l'apport de ceux de la *Djeffara* en alluvions. Il en résulte des épandages alluviaux ayant une forme semi-circulaire sur les photos satellites de Landsat prises en 1983<sup>81</sup>.

Au cours de l'étude faite sur le littoral de Tunisie et fusionnant conjointement deux disciplines, à savoir la géomorphologie et l'archéologie, des résultats impressionnants ont vu le jour. Cette initiative franco-tunisienne, entamée en 1987<sup>82</sup>, s'est fixée un double objectif : le premier est le recensement des témoins d'occupation et des

<sup>78</sup> *Ibidem*.

<sup>79</sup> Slim et al. 2004, p. 234.

<sup>80</sup> *Ibidem*.

<sup>81</sup> *Ibidem*.

<sup>82</sup> Colloque « Déplacements des lignes de rivage en Méditerranée d'après les données de l'archéologie », Aix-en-Provence, septembre 1985, éd.CNRS.

traces d'activités humaines sur le littoral. Le deuxième est l'étude à partir de ces témoins eux-mêmes, l'évolution du trait de la côte depuis 2000 ans. Ces témoins ou marqueurs archéologiques ont pu livrer grâce à la comparaison de leurs positions qu'ils occupaient dans l'antiquité par rapport à la ligne du rivage (en retrait ou en avant) et celle dans laquelle ils se trouvent aujourd'hui, l'évaluation du changement de la configuration de la côte. Il est à noter que la position qu'ils occupaient dans l'Antiquité est en lien avec leur fonction. Par exemple, les usines de salaisons sont bâties originellement au bord de la mer, les installations portuaires ont les bases dans l'eau, etc. Néanmoins, il s'est avéré au cours de cette enquête que le nombre de sites assez frustes et très attaqués par la mer était supérieur à celui des sites côtiers se retrouvant par suite de l'alluvionnement à l'intérieur des terres. On pouvait alors en conclure que la tendance de la côte à la récession est prépondérante<sup>83</sup>.

Par ailleurs, il est important de souligner que la variation du niveau de la mer n'est pas le seul facteur à retenir pour expliquer le recul du trait de côte. Bien d'autres phénomènes locaux peuvent intervenir en même temps notamment les phénomènes d'érosion. Ce qui rend l'interprétation difficile par endroit.

Le constat que nous pouvons formuler concernant la section de la côte étudiée se résume autour de trois points principaux qui sont, en quelque sorte, l'incarnation d'une « photo instantanée » que nous prenons au-dessus de cette côte à savoir :

1. une évidence de variation du niveau de la mer,
2. une certitude sur les déplacements de la ligne du rivage,
3. la détection d'une crise érosive dans l'arrière-pays (sols et versants),

Quelques indices sur la variation du niveau de la mer ou du déplacement de la ligne du rivage dans le sens vertical<sup>84</sup> :

- Les nécropoles

L'exemple le plus frappant, mettant en évidence la variation du niveau de la mer est celui de la nécropole punique à Mahdia. Ces tombes puniques étudiées par M.H. Ben Younès, en 1981, se trouvent sur une terrasse de grès calcaire du Pliocène supérieur. Cet

<sup>83</sup> Oueslati et al. 1987, p. 67-85.

<sup>84</sup> Slim et al. 2004, p. 236-240.

ensemble de tombes se trouve actuellement, en partie, sur l'espace intertidal complètement défiguré par la corrosion et le ressuc des paquets de mer qui viennent se briser sur le versant qui supporte ces tombes. Certaines de ces dernières ont même perdu leur forme initiale. Il est évident qu'à l'époque punique, les inhumations n'étaient pas pratiquées ni en bordure immédiate ni à proximité de l'eau d'une manière générale. Cela montre parfaitement le relèvement du niveau de la mer depuis l'époque où ces tombes ont été creusées qui est vraisemblablement d'époque punique<sup>85</sup>.

- Les viviers

Les viviers sont d'une manière générale l'un des meilleurs marqueurs archéologiques pour se rendre compte de l'importance du relèvement du niveau de la mer. Leur principe de fonctionnement fait que ces ouvrages doivent garantir un renouvellement de l'eau à l'intérieur de l'élevage sans pour autant permettre aux poissons de s'en échapper. Aujourd'hui l'exemple des viviers de Monastir (Sidi Mansour) nous permet de remarquer que le rebord du bassin est couvert par marée haute à une trentaine de centimètres<sup>86</sup>. D'autres exemples de viviers comme ceux de Mâmoura au nord de Nabeul ou également ceux de Salakta présentent le même cas de figure.

- Les installations portuaires

Le relèvement du niveau de la mer peut être également décelé autour des submersions des installations portuaires qui jonchent la côte orientale. Une majorité de ces môles et jetées sont aujourd'hui submergés. La ville de Botria au nord de Jebeniana (*Acholla*) qui est connue, outre que par ses mosaïques, par le fameux môle qui s'étire sur un peu plus d'un demi-kilomètre, et que nous avons nous-même prospecté partiellement en plongée, est actuellement sous 1 m d'eau, voir plus par marée haute. Il en est de même pour celui de Salakta où nous avons relevé à son extrémité plus de 1,50 m de profondeur et également la surface du môle englouti à une profondeur de plus de 4 m à Räs Dimass (*Thapsus*)<sup>87</sup>.

- Les carrières littorales

Outre les installations portuaires, la submersion des carrières littorales antiques représente un excellent marqueur pour le relèvement du niveau de la mer. La submersion

---

<sup>85</sup> *Ibid.*, p. 240.

<sup>86</sup> *Ibid.*, p. 242.

<sup>87</sup> Younés 1999, p. 190.

des planchers sur lesquels on décèle encore des traces de blocs délogés autrefois aux temps punique et romain, les rend aujourd'hui complètement inexploitable. À différents degrés, ces carrières sont aujourd'hui occupées par la mer de manière quasi permanente avec une tranche variant de quelques centimètres à plusieurs dizaines de centimètres. D'ailleurs, les carrières littorales propres à la côte africaine ont également leurs semblables en Provence qui, à leur tour, ont majoritairement des planchers submergés aujourd'hui par la mer. Cela explique donc qu'il s'agit d'un relèvement d'origine eustatique puisqu'il est général<sup>88</sup>. La barrière de protection, étant à la limite de la carrière côté mer, se trouve souvent dépassée par la transgression marine. En effet, cette digue de protection n'est en effet que l'ancienne ligne de rivage qui a, aujourd'hui reculé. Les encoches s'y retrouvant souvent s'agrandissent au fil des siècles avec la dissolution du calcaire par le sel marin, la désagrégation par alternance d'humidification et dessiccation ainsi que par le travail des organismes lithophages. Le cas de la carrière de Mzaouak près d'El Alia entre les localités de Salakta au nord et Chraf au sud est assez représentatif. D'une manière générale, les carrières permettent de se rendre compte des variations de la ligne du rivage tant dans le sens horizontal que vertical<sup>89</sup>.

Ces quelques exemples, que nous venons de mentionner ci-haut, démontrent que le niveau de la mer était plus bas dans l'Antiquité sur les côtes de la Tunisie et notamment pour la section de côte qui fait l'objet de notre étude.

La généralité de cette élévation dans différents endroits en Méditerranée atteste son origine eustatique qui a été confirmée par plusieurs chercheurs qui se sont intéressés à ce fait depuis fort longtemps comme Flemming, Pirazzoli ou aussi Paskoff et bien d'autres<sup>90</sup>. L'ampleur du phénomène de relèvement demeure inégale selon les localités sur les côtes méditerranéennes. Ainsi, ce relèvement a été beaucoup plus ressenti dans le golfe de Gabès où des mouvements tectoniques locaux rendent la montée des eaux plus importante : près de 2 m sur le littoral des îles Kerkennah depuis le début de l'ère chrétienne selon Paskoff et Oueslati<sup>91</sup>.

Passons maintenant à la mise en évidence du déplacement de la ligne du rivage dans le sens horizontal :

<sup>88</sup> Slim *et al.*, 2004, p. 239.

<sup>89</sup> *Ibid.*, p. 243.

<sup>90</sup> Flemming et Webb 1986, Tectonic and eustatic coastal changes... ; Pirazzoli 1979-1980, Les viviers à poissons romains en Méditerranée... et une multitude d'ouvrages de R. Paskoff.

<sup>91</sup> Paskoff et Oueslati, 1991.



Comme il a été décrit plus haut, la tendance générale à la régression de la ligne du rivage est évidente. Néanmoins, cela n'est pas dû uniquement à la remontée du niveau des océans, mais également à des phénomènes d'érosion locale. Les marqueurs archéologiques, en l'occurrence les sites côtiers que nous tentons d'étudier, permettent de "relire" en quelque sorte l'occurrence des transformations qu'ils ont vécues à une échelle historique. En résumé, une multitude de facteurs morphologiques, climatiques et anthropiques entrent en interaction avec le relèvement général de la mer et permettent d'expliquer l'état actuel des sites côtiers et submergés. Pour se faire, nous allons passer en revue deux types de côtes ; basses et élevées, qui ont une dynamique qui leur est propre.

Les côtes basses sont les plus prépondérantes dans la côte orientale. Ce sont les plages et les champs dunaires. On les retrouve entre la façade orientale du Cap Bon et le Ras Kapoudia ainsi qu'au sud du golfe de Gabès. Ces côtes reposent sur une dynamique d'équilibre entre accumulation et érosion par le travail des vagues et des courants. Tout cela tient à une conjonction de facteurs qui fonctionnent en même temps à échelle locale ou régionale. De manière générale, le relèvement général de la mer contribue à l'amaigrissement de la côte et provoque ainsi un recul de la plage<sup>92</sup>. En même temps, l'alimentation, en sédiments, fonctionne en même temps avec l'arrivée d'un apport terrigène de l'intérieur des terres (érosion continentale) en plus des sédiments puisés dans les falaises soumises aux agressions de la houle et du climat mais également le stock accumulé sur la plate-forme continentale avant la transgression postglaciaire<sup>93</sup>.

#### **Une tendance générale à l'érosion et des sites archéologiques en danger**

Les plages de la côte orientale se scindent en trois catégories. Les plages soumises à une forte érosion, ensuite celles stables ou accusant un léger recul et enfin celles qui ont même avancé sur la mer depuis l'Antiquité, à savoir la bande littorale allant de Hammamet à Hergla.

L'exemple le plus représentatif des plages soumises à l'érosion est celui de la bande littorale entre Chebba et Ghedabna. En contre bas de l'édifice du saint local Sidi Abdallah, une falaise devance les maisons de villégiature construites immédiatement en

<sup>92</sup> Paskoff 1985, p. 40.

<sup>93</sup> Slim *et al.* 2004, p. 244-245.

bordure, attaquées elles-mêmes par la force de la houle par temps de tempête. La force de cette érosion se voit par son œuvre sur un ensemble de thermes perchés sur une butte de limons rouges Würmiens. Pour se rendre compte de l'érosion, il faut imaginer que ces vestiges suspendus en "champignon" à plus de 1,20 m de hauteur de l'estran, par endroits, servent d'abris aux riverains et aux baigneurs. Les chenaux créés par l'érosion entre les vestiges sont recouverts par un lit de posidonies mortes. Sur la même côte, à quelques kilomètres vers la plage boisée de Ghedabna, la plage de Henchir El Maqlouba, bien exposée, comme tout le linéaire de la côte allant de Mahdia à La Chebba, aux vents violents du Nord-est. À cet endroit, farneux par ses quantités de tessons faramineuses qui jonchent son *hinterland* des cuves d'époques romaines sont complètement renversées et démantelées par la force des vagues. La dune bordière est, par endroits, elle-même entamée par la houle, par mer grosse. La configuration géologique est identique à celle du site précédent de Sidi Abdallah à savoir des limons rouges Würmiens recouvrant du grès de formation Rejiche<sup>94</sup>.

Le second type de côte présentant un profil plutôt stable ou à faible tendance au recul correspond au linéaire de côte de plus de cinquante kilomètres entre Tazerka et Kelibia sur la frange orientale du Cap Bon. Il s'agit d'un cordon littoral d'une trentaine de mètres voir plus de largeur avec de belles dunes, le tout alimenté par les apports intérieurs de sables provenant des formations gréseuses tendres. Ces dernières offrent leur mobilité aux vents et aux précipitations pour atterrir sur ce cordon et l'alimenter. Ce dernier cerne un chapelet de lagunes ce qui par ailleurs ne le rend pas directement soumis aux agressions de la houle. En somme, l'apport régulier de sédiments permet d'avoir une côte assez stable<sup>95</sup>. À Mâamoura et toujours sur la frange orientale du Cap Bon, une dune couverte par la végétation recèle des vestiges qui seraient vraisemblablement destinés au traitement des produits de la mer. Cette ancienne dune est elle-même précédée par l'actuelle qui à son tour se trouve derrière la plage actuelle. Paskoff considère, d'ailleurs, que cette plage n'a probablement pas connu de recul<sup>96</sup>.

Le dernier type de côte demeure quasiment un cas unique sur l'ensemble du linéaire oriental connaissant plutôt un recul avéré. Il s'agit du segment allant de Hammamet à Hergla passant par Bou Ficha et Enfidha. La plage actuelle ne présente pas

<sup>94</sup> Slim *et al.* 2004, p. 248.

<sup>95</sup> *Ibidem.*

<sup>96</sup> *Ibidem.*

de signes d'érosion ni sa dune bordière végétalisée. Elle est d'ailleurs bien alimentée en sable. Juste derrière elle se trouve l'ancienne plage qui serait probablement l'ancienne ligne du rivage et qui renferme des sites archéologiques. En arrière de cette plage, assez large, par ailleurs, des étendues assez vastes de terrains humides, de *nebkhas* et de *Sebkhas* baignant dans l'eau une grande partie de l'année<sup>97</sup>.

D'une manière générale, nous pensons que les côtes qui aujourd'hui possèdent des dunes ou des champs dunaires végétalisés, en arrière plage, présentent une bonne aptitude de résistance face à la houle. Au cours de notre prospection de la côte orientale, nous avons remarqué que la végétation sur les bordures du littoral demeure parmi les avantages et les solutions que nous pouvons proposer aujourd'hui pour les sites qui souffrent d'un démantèlement rapide. La côte de Rejiche Sud ou celle de la forêt de Ghdabna, malgré le caractère très violent des vents Nord-Est, qui fouettent cette partie de la Tunisie, arrivent à garder une côte assez bien fournie. La végétation agit, en arrière des dunes, comme des ceintures de stabilisation qui piègent les sédiments et logent, par ailleurs, plusieurs espèces d'animaux endémiques à la côte supportant un fort degré de salinité et d'aridité.

Toujours dans la catégorie des côtes basses nous trouvons les vasières et les marais maritimes<sup>98</sup>. Ce phénomène assez unique, en zone aride, est la conjonction d'un ensemble de spécificités. Côté terre, la côte est basse avec des embouchures d'oueds saisonniers assez ravinés à cause du caractère diluvien des pluies dans la région malgré une topographie continentale assez basse. Cette dernière permet les entrées maritimes facilement par grosse mer<sup>99</sup>. C'est d'ailleurs le cas de Thyna au sud de Sfax et également de Onga au sud de Mahrès.

Côté mer, la zone est connue par ses hauts-fonds qui, certes, amoindrissent la violence de la houle mais n'empêchent pas le déferlement de la marée qui dépasse les 2

<sup>97</sup> *Ibid.*, p. 249.

<sup>98</sup> Sur cette question, M.A. Oueslati a présenté dans le *Journal of Coastal Research*, en 1992, un article sur les Salt Marshes dans le golfe de Gabès. Il est question, dans cet article, d'une étude de la dynamique littorale dans cette région, de la formation et du fonctionnement des maris maritimes et des *Sebkhas*.

<sup>99</sup> Slim *et al.* 2004, p. 245-246.

m en période de vive-eau. Ces hauts-fonds sont sillonnés par un réseau de chenaux bien cétif<sup>100</sup>.

Tout ce qui vient d'être décrit est à prendre en considération avec une conjoncture de subsidence locale et un relèvement général du niveau marin. Deux tendances alors ressortent : un enclenchement d'un processus de conversion massive de terres basses en *Sebkhas*. Elles se gorgent d'eau à la saison des pluies et se dessèchent l'été. Des dunes d'argiles se forment un peu partout. La remontée de la nappe phréatique et sa salinisation à la suite du relèvement général provoqueraient l'apparition de ces *Sebkhas*<sup>101</sup>.

La deuxième situation se présente avec une avancée des marais littoraux au détriment des vasières déjà transformées en *Sebkhas* et en terrains couverts par une végétation halophile. Cette avancée vient s'accroître par les chenaux emportant la marée qui se frayent, à leur tour, des chemins dans ces vasières au sol bien léger et se ramifient au fur à mesure jusqu'à atteindre et emprunter les cours d'eau saisonniers déjà en arrière de l'ancienne dune bordière, ainsi l'érosion marine rejoint celle continentale. Une illustration de cet exemple se déroule sur le site de Onga au sud de Mahrs. Une usine de salaison complètement renversée et couchée sur son flanc perturbe le paysage de cette *Sebkha*. Il s'agit d'une unité de traitement de produit de la mer, reconnaissable par les matériaux qui la composent ainsi que par le mode de sa réalisation. Elle se trouve au milieu d'un chenal de marée d'une vingt à trente mètres de largeur. Il se prolonge sur une centaine de mètres et rejoint à l'amont un oued continental. On peut expliquer l'emplacement de cette cuve comme étant sur la trajectoire de cet oued qui, par temps de précipitation, permettait de piéger l'eau douce afin de traiter les produits de la mer<sup>102</sup>.

Dans le golfe de Gabès, on rencontre des falaises vives malgré le fait que cette région soit réputée pour être plutôt basse et sujette aux hauts-fonds : aux îles Kerkenna, à Borj El Hsar, à la localité de Nadhour au sud de Skhira et également les falaises rouges de la presqu'île d'El Jorf en face de Jerba.

Au Nadhour (le phare), une tour de vigie d'époque aghlabide, se trouve une falaise d'une dizaine de mètres de hauteur. Elle est en cours de recul et est formée d'une succession d'épaisseur d'argile rouge du mio-pliocène. Un fond de cuve est déchaussé. Elle fait vraisemblablement partie d'un site de traitement des produits de la mer.

<sup>100</sup> Oueslati 2004, p. 20.

<sup>101</sup> Slim *et al.* 2004, p. 246.

<sup>102</sup> *Ibid.*, p. 247.

L'érosion de cette falaise est due non seulement à l'action mécanique des vagues qui atteignent plus de 3 m de hauteur par mauvais temps mais aussi par une désagrégation chimique due à la dissolution du calcaire par le sel. Ce site est une illustration d'un déplacement modéré de la ligne du rivage dans un sens horizontal puisqu'il ne paraît pas très abîmé d'une part et d'autre part, la tour de vigie en elle-même appartenant à un réseau côtier aujourd'hui majoritairement disparu, continue à exister à une quinzaine de mètres du rivage<sup>103</sup>. Ce qui plaide pour une lenteur de démantèlement dans le cas de ce site.

Une crise érosive dans l'arrière-pays à la fin de l'antiquité :

Depuis la fin de l'antiquité, des phénomènes de colluvionnement et d'alleuvionnement ont affecté le littoral de la Tunisie. Les sites côtiers permettent de comprendre ces faits chronologiquement. Les dits phénomènes sont dus à une phase d'érosion des sols dans l'arrière-pays.

Deux exemples suffisent à mettre en évidence cet état de fait :

La carrière de Henchir Chaâbane au sud de Zarzis de formation Rejiche (calcaire gréseux eutyrrhénien) est ensevelie sous une couche de sable limoneux d'une épaisseur d'environ 1 m. Elle renferme des tessons de céramique romaine. Il s'agit d'un dépôt lié à un ruissellement d'eau pluviale. Il est entrain d'être démantelé par les vagues et l'ancienne carrière commence à réapparaître<sup>104</sup>.

Au nord de Sfax se présente le cas d'une falaise vive d'environ 1 m de hauteur formée de limons continentaux rouge. À 30 cm de la base d'âge wilmien, démarre une couche limoneuse, elle aussi, se distinguant par des inclusions de céramiques d'époque romaine. Cette couche semble être bien d'âge historique et n'est pas autant tassée et encroûtée que celle en dessous. D'autres cas de sites plus au nord que notre zone d'étude présentent des situations similaires<sup>105</sup>.

L'élément le plus important à retenir dans ces différents cas de figure est le fait que ces couches de limons renferment des céramiques d'époques romaines de différentes époques avec une abondance particulière de celles de l'époque tardive, mais jamais mélangée à des céramiques d'époque musulmane. On peut donc dire que ces colluvions

<sup>103</sup> *Ibid.*, p. 113-114.

<sup>104</sup> Paskoff et Trouset 1997, p. 426.

<sup>105</sup> Slim *et al.* 2004, p. 251.

se sont mis en place vers la fin de l'antiquité et avant l'arrivée des Arabes<sup>106</sup>. Ce phénomène n'est pas propre uniquement à la côte, mais s'est opéré également à l'intérieur des terres aussi bien au Nord qu'au Sud du pays. Les spécialistes de la question ont débattu des causes de cet événement en privilégiant les changements climatiques pour certains et les mouvements de défrichement qui s'étaient opérés durant l'antiquité. Nous retenons l'explication de M. Paskoff qui considère qu'il s'agit d'une conjugaison des deux phénomènes. En effet, les précipitations se sont accentuées à la suite d'un changement climatique qui a agi dans le sens d'une torrencialité des précipitations qui a renforcé le décapage des sols. Cela a dû être accentué par les défrichements des sols et l'exploitation des sols par les activités agropastorales<sup>107</sup>.

### Conclusion

Pour conclure ce volet géoarchéologique, nous considérons que des modifications notables se sont produites, sur la côte tunisienne en général, et sur la côte faisant l'objet de notre étude, plus précisément, depuis l'Antiquité. Le relèvement général du niveau de la mer, le recul du rivage et l'occurrence d'une crise érosive continentale ont modifié de beaucoup l'aspect de cette côte. L'érosion demeure de loin l'élément le plus préoccupant quant à la préservation des sites côtiers et de leurs pages d'histoire qui risquent la disparition à jamais.

La géoarchéologie nous permet donc à la fois, de comprendre les choix des anciens pour leurs établissements tout comme l'étude du relief du littoral que nous avons entrepris plus haut. Elle permet également de remettre les sites archéologiques dans leur contexte réel au moment de leur établissement et ce grâce à leur fonction (établissements en avant ou en retrait de la ligne de la côte). Et enfin, elle permet d'évaluer la situation du site et son état de dégradation. Ce dernier pourrait permettre d'entreprendre des actions spécifiques et de prendre des mesures d'urgences afin de le consolider ou de le fouiller quand le démantèlement s'avère inévitable.

---

<sup>106</sup> *Ibidem*.

<sup>107</sup> Paskoff et Trouset 1997, p. 427-429.

## Chapitre I - 2 : Le Climat de la côte orientale

### 1- Les vents (Fig. 4)

Le climat de notre zone d'étude se divise selon deux épisodes dans l'année, en climat tempéré chaud méditerranéen et un autre subtropical saharien. En effet, une originalité climatique la différencie des autres régions de l'Afrique du Nord. Elle n'est pas aussi continentale avec des hivers très rudes comme ceux des Hautes steppes algériennes, et même celles de la Tunisie occidentale. Elle n'est pas également aussi pré-désertique que la Libye. Notons que le relief et l'exposition sont à l'origine de cette particularité du climat<sup>108</sup>. À ce propos, c'est à partir de la Tunisie orientale jusqu'aux rivages de l'Asie - exceptée la Cyrénaïque - qu'aucun obstacle ne sépare la Méditerranée des immensités sahariennes. Son ouverture sur la Méditerranée orientale lui apporte des brises marines tempérées avec les vents de l'Est et du Nord-Est ce qui occasionne parfois des pluies fines et abondantes. Cette zone est en revanche, séparée des influences de la Méditerranée occidentale par l'épaisseur et la hauteur de la chaîne des montagnes telliennes. C'est pour cette raison, et en plus de sa latitude méridionale que le Sahel et la Basse Steppe ne bénéficient pas ou très peu des influences atlantiques porteuses de l'essentiel des pluies dans l'Ouest tellien du pays<sup>109</sup>.

Exception faite de l'été qui demeure une saison assez stable et calme, l'irrégularité est le caractère dominant du climat. Elle est due au régime des vents d'ouest. L'irrégularité touche assez souvent la région de l'Afrique du Nord puisqu'elle se trouve presque toujours au sud des dépressions barométriques où le temps change plus brusquement qu'au nord. L'irrégularité s'accroît surtout dans une région comme celle-ci qui est ouverte aussi bien aux influences sahariennes du continent africain qu'à celles des deux bassins de la Méditerranée. Cette irrégularité du climat dans notre zone d'étude n'est pas sans conséquences sur le couvert végétal qui peut parfaitement être verdoyant après un printemps pluvieux mais aussi désolant et sec sous un soleil implacable au même moment de l'année, d'une année à une autre<sup>110</sup>. Il est, par conséquent, clair que les habitants de ces contrées, depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours, se trouvent face à une réalité qui appelle une adaptation des modes d'exploitation. D'une manière générale, les vents d'ouest et de nord-ouest sont des vents prépondérants dans la région de Kairouan et

<sup>108</sup> Despois 1955, p. 9.

<sup>109</sup> *Ibid.*, p. 10.

<sup>110</sup> *Ibidem.*

à Sfax. Cette dernière est également soumise aux influences de ceux de l'Est et du nord-est grâce à l'importance des variations locales du golfe de Gabès<sup>111</sup>.

#### Le *Diebli*

Durant les quatre mois d'été, quand les vents du Nord et du Nord-Ouest soufflent (*Djebli* = montagnard), l'atmosphère reste sèche et claire. Le restant de l'année, ces mêmes vents sont froids et secs avec un ciel assez transparent. Ces vents sont nuisibles pour la végétation : ils la dessèchent surtout au mois de mars sur la Basse Steppe (le pays kairouanais et l'arrière-pays sfaxien).

Même si les montagnes de l'Ouest freinent les nuages dans leur marche vers le Sud, les pluies par vents de Nord-Ouest ne sont pas rares sur la Basse Steppe, mais leur influence est moindre sur le Sahel. Il n'empêche que ces mêmes vents peuvent dans certaines conditions, bien locales, provoquer des pluies généralisées dans toute la Tunisie<sup>112</sup>.

#### Le *chergui*

Par ailleurs, les vents du Nord-Est, Est et du Sud-Est ont une fréquence moindre que ceux que nous avons décrit précédemment sauf à Sfax où ils sont assez nombreux. Les vents venant des ces directions, qu'on appelle *Chergui* sont porteurs de pluies abondantes et fines. Ce sont les seuls vents d'origine marine venant de l'Est et du Nord-Est qui arrosent les collines du Sahel, en automne, et encore plus au printemps. Leur pénétration est peu profonde dans l'arrière-pays mais ils restent appréciés notamment pour la fraîcheur qu'ils apportent l'été. Le *chergui* est un vent assez modéré, faible et rarement violent<sup>113</sup>.

#### Le *Gubli*

Un autre vent d'Est, non moins important, est le *Gubli*. Il souffle entre Est et Sud. Il est tiède puisqu'il a traversé des nappes d'eau très peu profonde, notamment la zone des hauts-fonds du golfe de Gabès. Il est, par conséquent, très humide et peut occasionner quelques pluies notamment sur le littoral sfaxien. Il perd son humidité en s'enfonçant vers le Nord-Ouest et prend progressivement le caractère du siroco<sup>114</sup>.

#### Le *Gharbi*

<sup>111</sup> *Ibid.*, p. 10-11.

<sup>112</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>113</sup> *Ibidem*.

<sup>114</sup> *Ibidem*.



On désigne par cette appellation les vents soufflant entre Sud et Ouest qui sont secs étant d'origine continentale. Le vent soufflant de l'Ouest l'hiver est à considérer à part. En effet, il est très froid et souvent est confondu avec le *Djebli*. Il provient des hautes plaines algériennes. Au printemps, en été comme en automne, il est très chaud et sec et s'apparente au Sirocco ou *Chehili*. Il est très redouté par la population ainsi que par les cultivateurs et les éleveurs<sup>115</sup>.

#### Le *Chehili*

Il s'agit d'un vent chaud qui souffle du Sud, Sud-Ouest. Il souffle environ soixante dix jours par an assez régulièrement répartis sur les saisons. En été, il est beaucoup plus ressenti puisque les températures des régions qu'il traverse peuvent dépasser les 40°. Il est également assez chaud au printemps. Son arrivée annonce une montée du thermomètre et une baisse du taux de l'humidité dans l'air. De ce fait, il assèche la terre et soulève à son passage des nuages de poussière et de sable. Il provoque des vents de sable assez redoutés dans le centre et le sud de la Tunisie provoquant dans sa durée des malaises chez les êtres vivants et les humains. Il peut être fatal et ravageur pour la végétation et les récoltes notamment au printemps. Il peut être également, quand il ne dure pas longtemps, une arme efficace contre les parasites, la rouille des blés ainsi que la mouche des oliviers (*l'acris*). Quand il ne souffle pas très fort, il peut être atténué l'été par la brise marine sur la bande littorale<sup>116</sup>.

## 2- Les températures

L'absence de relief et l'exposition maritime expliquent la nature du climat de notre zone d'étude. Il suffit d'observer les cartes d'isothermes de janvier et juillet pour s'en rendre compte. L'opposition des influences maritimes et continentales est flagrante. En janvier, l'isotherme de 11° suit le tracé de la côte de manière claire de Hammamet à Djerba. En allant vers l'intérieur (El Djem et Kairouan), l'influence continentale et l'effet de l'altitude font baisser les températures de près d'un degré.

En juillet, l'influence de la mer est prépondérante sur les villes de la côte (25 à 26°). L'effet continental prend le relais en s'enfonçant vers l'intérieur (28 à 31°)<sup>117</sup>.

<sup>115</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>116</sup> *Ibidem*.

<sup>117</sup> *Ibid.*, p. 16.

Pour notre zone d'étude, à savoir la bande côtière et son arrière-pays qui correspond à peu près à la Basse Steppe, l'effet de l'altitude est plus ressenti l'hiver et se révèle quasi nul l'été. En effet, les hauteurs sont à la limite de notre zone d'étude. Quant à la latitude, son influence est assez faible et se ressent à son maximum dans les saisons de transition<sup>118</sup>.

D'une manière plus globale, si nous étudions les valeurs des minima et des maxima, nous constatons le caractère maritime de l'hiver et celui continental de l'été, exceptée sur notre bande côtière. En effet, pour s'en rendre compte, il faut observer les variations diurnes des températures. L'amplitude en hiver sur la côte est de 8 à 10° et de 12 à 16° à l'intérieur. En revanche elle est de 8 à 12° sur le littoral en été et de plus de 20° dans l'arrière-pays.

En somme, les influences de la mer sont assez perceptibles sur le littoral. Par ailleurs, ce sont elles-mêmes qui atténuent les plus fortes températures sur la région continentale, celles d'El Jem et de Kairouan<sup>119</sup>, par exemple.

### 3- Les pluies

La carte des précipitations montre que notre zone d'étude est serrée entre les deux isohyètes de 200 et 400 mm annuelles. La courbe des 400 mm est accrochée au tracé de la Dorsale et suit la direction des montagnes. Celle de 200 mm trouve son origine au sud de Sfax en direction de Meknassi annonçant déjà le commencement d'une zone pré-désertique. Ces deux courbes se rapprochent relativement à l'Ouest de notre zone d'étude. Il est d'ailleurs, surprenant dans cette zone de passer assez vite du Tell au désert compte tenu de la nature du relief. En revanche, les isohyètes divergent et s'éloignent de plus en plus en allant vers le littoral. C'est incontestablement un effet de relief et surtout du voisinage de la mer. Les différences de précipitations sur la bande littorale et son hinterland soulignent l'importance de l'exposition et du relief. Ces deux facteurs expliquent les précipitations qui dépassent les 300 mm par an pour les collines du Sahel. Nous citons, ici, les collines du nord du Sahel et la région de Teboulba où une exposition aux vents marins du Nord et du Nord-Est favorise des précipitations annuelles dépassant les 350 mm et pourtant à quelques kilomètres, les villes et villages voisins reçoivent 40 à 70 mm de moins (ex : Monastir 306 mm). On peut citer également les plaines du Nord

<sup>118</sup> *Ibid.*, p. 15-16.

<sup>119</sup> *Ibid.*, p. 16-17.

d'Enfidha bien arrosées grâce aux pluies du Nord-Est retenues par les reliefs dominants à l'Ouest<sup>120</sup>.

Dépourvue de reliefs et d'envergures, les îles et les presqu'îles ne provoquent pas suffisamment de condensation durant l'hiver autant que la terre ferme. À titre d'exemple, l'archipel de Kerkennah affleure à peine au-dessus de l'eau avec une surface assez restreinte. Sa pluviosité est bien inférieure à celle de la ville de Sfax qui n'est qu'à quelques kilomètres en face de l'archipel, sur le continent<sup>121</sup>.

### Régimes pluviométriques et couvert végétal sur la côte orientale et son arrière-pays

Dans la région que nous étudions, les pluies d'été sont assez rares, l'été, sur le littoral. En revanche, elles le sont moins dans l'arrière-pays. Elles sont souvent issues d'orages et tombent brutalement. Elles sont peu bénéfiques pour les céréales mais permettent de maintenir les arbres fruitiers et les pâturages.

Les pluies de l'automne sont, au contraire, capitales. Elles permettent à la végétation de repartir après l'été souvent dur et sec qui a rendu la terre dure ou pulvérulente après des mois de sécheresse. Sur la bande littorale la répartition des pluies d'automne est meilleure<sup>122</sup>.

En hiver, décembre, janvier et février sont plutôt secs si comparés aux mois précédents. Par contre, l'évaporation est moindre, grâce au froid. Cependant, il n'est pas rare que certaines années l'automne et l'hiver soient suffisamment pluvieux. D'ailleurs, les régions maritimes de la Tunisie reçoivent la plus grande quantité de précipitations dans ces six mois de l'année soit environ plus de 70 % des pluies annuelles et bien plus que l'*hinterland* ou la Basse Steppe de climat plutôt continental. Cependant, elles ne sont pas les plus déterminantes pour les récoltes.

En effet, les pluies du printemps sont de loin les plus cruciales puisqu'elles permettent aux céréales de mûrir et attribuent aux pâturages et aux arbres des réserves suffisantes pour traverser les chaleurs de l'été<sup>123</sup>.

Ce que nous pouvons retenir à travers ces données est le fait que le mois de décembre est le mois le plus sec de l'année aussi bien sur la bande littorale que dans son

<sup>120</sup> *Ibid.*, p. 19-20.

<sup>121</sup> *Ibid.*, p. 21.

<sup>122</sup> *Ibid.*, p. 22.

<sup>123</sup> *Ibid.*, p. 23.

arrière-pays. Au printemps, la situation peut s'aggraver quand le manque de pluie dépasse le mois de mars dans la région de Sfax. Elles demeurent utiles partout ailleurs jusqu'au mois d'avril mais celles de mai ne servent plus à grand chose. Elles peuvent provoquer au contraire des maladies dans les céréales et les oliviers<sup>124</sup>.

#### **L'importance de la répartition annuelle des pluies sur les cultures**

Automne et printemps sont depuis l'Antiquité indissociables pour les cultivateurs jusqu'à nos jours car les pluies de ces saisons décident des récoltes de l'année. Les pluies de l'automne sont certes nécessaires pour préparer la terre, la labourer et l'ensemencer. Par ailleurs, l'aspect orageux et violent de ces pluies peut s'avérer parfois nuisible. En revanche, les pluies de septembre sont fortement liées à celles du printemps, si désirées. Ces dernières sont plus fines et régulières. C'est certainement pour cela qu'on continue à prononcer ce proverbe populaire en Tunisie, rapporté également par Jean Despois dans son livre sur la Tunisie Orientale : « les pluies de mars valent de l'or pur ! ». Par ailleurs, pour signaler l'importance du lien entre les pluies automnales et celles du printemps, il rajoute plus loin : « À quoi sert un printemps pluvieux quand l'automne, désastreusement sec, n'a pas permis au cultivateur de labourer, ou au grain de germer ? » et vice-versa. En effet, il est possible de perdre les récoltes de céréales si le printemps n'amènent pas suffisamment de pluies pour l'ultime phase de croissance avant la maturation et les moissons en été<sup>125</sup>.

Pour conclure, c'est donc bien de la répartition des pluies dans l'année que dépend le bonheur ou le malheur des gens, l'abondance ou la disette. Nous pensons, par ailleurs, que cette situation a toujours prévalu même dans l'antiquité puisque la nature des cultures est restée quasiment basée sur les céréales, l'huile d'olive et les arbres fruitiers.

#### **4- L'impact du climat sur la vie humaine et les cultures de la côte orientale**

Ce n'est pas seulement la couverture végétale qui dépend étroitement du climat mais, également et surtout la vie des habitants de notre zone d'étude, et cela à travers les

---

<sup>124</sup> *Ibidem.*

<sup>125</sup> *Ibid.*, p. 26.

pratiques agricoles et les différents modes d'exploitation qu'ils ont élaboré pour exploiter les sols. Ces derniers étant l'origine de l'essentiel de leurs ressources<sup>126</sup>.

La sécheresse demeure le plus grand handicap dans cette contrée. Il ne s'agit pas de l'insuffisance des pluies totales mais plutôt de leur répartition annuelle. Rajoutons à cela les sirocos précoces. Une année où l'automne ou bien le printemps n'est pas suffisamment pluvieux constitue déjà une menace. Un automne sans pluie ne permet pas de labourer les terres desséchées après l'été et les semer. Les pâturages ne repartent pas non plus et c'est le bétail qui en pâtit le plus<sup>127</sup>.

De même, un printemps sans pluies rend la situation encore plus inquiétante même après un automne et un hiver pluvieux. En effet, les céréales se dessèchent avant que l'épi ne soit formé et l'on doit les faire brouter par le bétail qui, déjà, ne trouve plus que du pâturage sec<sup>128</sup>. De plus, il ne pleut pas, dans cette région, de février à septembre et le printemps est souvent porteur de quelques redoutables sirocos. Le bétail commence alors à décroître en nombre jusqu'à l'anéantissement. Les habitants quant à eux, à défaut de migrer vers les plaines du Nord, dans la Haute Steppe, tombent malades et s'affaiblissent.

Il en était ainsi, dans l'Antiquité, avec la visite de l'empereur Hadrien au II<sup>e</sup> siècle, dans cette même région, où sévissait une sécheresse qui perdurait depuis environs 5 ans<sup>129</sup>. Dans les écrits arabes, les mêmes faits sont rapportés par Ibn el Athir lorsqu'en 1142 la famine s'est répandue en Itrikya et durait depuis 5 ans. La famine aurait, selon ces récits, occasionné l'anthropophagie. Une peste aurait suivi en entraînant une mortalité considérable. Cette même situation aurait permis à Roger de Sicile la prise de la ville de Mahdia selon Ibn el Athir<sup>130</sup>.

La vie tout entière du Sahel et de son arrière-pays demeure suspendue aux caprices du climat et de la pluviosité. J. Despois qualifie cette situation de « tyrannie absolue ». Il rajoute : « ... il n'est guère de pays où les changements d'une année à année soit aussi grands. Nous ne sommes plus dans des régions de culture où, comme dans le Tell, l'homme est presque assuré de récolter toujours quelques chose et de conserver une partie de son bétail. Nous ne sommes pas encore dans le désert, dans le Sahara, où il est

<sup>126</sup> *Ibid.*, p. 38.

<sup>127</sup> *Ibid.*, p. 39.

<sup>128</sup> *Ibidem*.

<sup>129</sup> Gsell 1913-1930, t.1, p.89.

<sup>130</sup> al-Kamil-fi al-tarikh, Dar sader, Beyrouth, p. 34.

entendu qu'on n'obtient rien sans irrigation. Nous sommes ici au royaume de l'incertitude et de l'inquiétude.<sup>131</sup> »

Il est par conséquent utile de rappeler ici, que les exagérations de certains auteurs anciens ne reflètent pas la réalité du terrain et que la Tunisie antique n'a pas pu fournir les quantités de céréales régulières, dans cette partie, contrairement à la zone des vallées du Nord-Ouest. Cela nous donne déjà une première idée sur les ports impliqués dans le système annonaire, favorisés par la proximité des zones de production. Il semble logique que les ports de la côte septentrionale et ceux du Cap Bon soient plus avantageés que ceux de la côte orientale. Ces derniers ont dû participer à ce système de manière cyclique en coïncidence avec le cycle climatique. L'huile d'olive a dû suppléer le manque d'activité même si sa production est sujette, elle aussi, à un rythme cyclique (2 à 3 ans) et est restreinte dans l'année, c'est-à-dire saisonnière (fin octobre, et au mieux, début février).

---

<sup>131</sup> Despois 1955, p. 45.

## Chapitre I - 3 : Les données maritimes

### 1- L'amplitude des marées :

Les marées sont très importantes sur l'ensemble du littoral Sud de la Tunisie. Elles atteignent leur maximum dans le fond du golfe de Gabès, où leur amplitude est de 2 m en vive-eau. Cette amplitude décroît rapidement quand on remonte vers le Nord : elle n'est plus que de 1,40 m à Sfax et tombe à 0,40 m au Ras Kapoudia.

De ce point, jusqu'au Cap Bon et sur le littoral Nord, on observe encore des oscillations semi-diurnes bien caractérisées, mais de faible amplitude, qui sont en partie masquées par les effets du vent et de la pression atmosphérique sur la hauteur du niveau moyen des eaux<sup>132</sup>.

De même, en descendant la côte, de Gabès vers la frontière de la Tripolitaine, on voit l'amplitude de la marée tomber brusquement à 1,30 m à Zarzis et tomber à 0,80 m au Ras Ajdir.

Dans la zone des bancs et des barres, l'oscillation de la marée perd de l'importance d'une manière assez marquée : au centre du grand banc de Kerkenna et dans la partie Nord du canal qui le sépare de la côte, elle est de presque 0,50 m.

Un autre cas semblable est celui de la mer Bou Ghrara entre Djerba et le continent, la marée n'est que d'environ 0,40 m<sup>133</sup>.

La marée semble venir du Nord Est et se propage assez vite en rencontrant les profondeurs, néanmoins les hauts-fonds la retardent.

Dans les *Instructions Nautiques*, on a pris les valeurs de la ville de Brest à titre comparatif. Pour mesurer l'importance de la rapidité de la marée sur les côtes tunisiennes, il suffit de remarquer que la pleine mer a lieu, en vive-eau, à Bizerte 8 h avant la pleine mer de Brest, dans la zone de la Chebba, 2 h30 avant, et dans les villes du golfe de Gabès (Sfax, Skhira, Gabès...) et aussi à Houmet Essouk à la même heure que Brest. Cela explique également la différence due aux hauts-fonds qui sont responsables d'une propagation de la marée avec des écarts de 8 h entre 2 villes d'un même pays<sup>134</sup>.

<sup>132</sup> Oueslati 2004, p. 20-21.

<sup>133</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 242.

<sup>134</sup> *Ibidem*.

Les marées de morte-eau<sup>135</sup> sont proportionnellement plus faibles en Tunisie que les marées de vive-eau. Grâce à ces dernières, il est possible de franchir des barres et accoster sur certains points du rivage jerbien par exemple qui sont inaccessibles quand la mer est basse<sup>136</sup>. C'est vraisemblablement ainsi que certains navires ont pu atteindre les appontements des môles et des jetées antiques dans certains ports de notre zone d'étude, comme *Acholla* ou encore *Leptimimus*.

## 2- courants de marée et vents dominants (Fig. 4, Fig. 5)

D'une manière générale, les courants dominants que nous pouvons observer au large de la Tunisie sont soumis surtout à l'influence des vents. Ces vents généraux d'Ouest et d'Est engendrent des courants assez forts<sup>137</sup>. Les *Instructions Nautiques* anglaises ont relevé entre la Tunisie et la Sicile un courant permanent portant vers l'Est. Au voisinage du Cap Bon, ce courant atteint une vitesse d'un demi mille à 1 mille à l'heure. Cette vitesse peut augmenter par un fort vent d'Ouest. Par ailleurs, dans les *Instructions Nautiques* françaises, la mission hydrographique qui a étudié les côtes de la Tunisie entre 1881 et 1886 a constaté après plusieurs observations qu'un courant portant vers le Sud, ou le Sud-Sud-Ouest, existe au large du golfe de Hammamet. Il devient assez sensible après une série des vents du Nord-Ouest et longe le golfe jusqu'au sud de Korba<sup>138</sup>. Au Sud de Ras Kapoudia, les courants de marée deviennent assez réguliers et bien établis.

Il existe un flot de marée venant de l'Est-Nord-Est., au niveau de Ras Kapoudia. Entre ce dernier promontoire et Manrès, il se heurte avec les bancs de Kerkenna et se divise en deux branches dont l'une remonte en se dirigeant vers Salakta et Mahdia avec peu de célérité<sup>139</sup>.

La deuxième branche traverse le banc grâce au canal de Kerkenna en se dirigeant vers le Sud. À son passage, elle se divise à son tour, à la hauteur de Mahrès, pour se diriger vers la rade de Sfax, tandis que l'autre flot continue vers le Sud longeant le golfe de Gabès. À ce moment-là, le canal des bancs de Kerkenna reçoit les flots dans ses deux extrémités. Il passe devant la côte nord de Jerba en s'inclinant vers l'Ouest pour aller

<sup>135</sup> Morte-eau : une marée d'amplitude faible/ Marnage : variation du niveau de la mer lors des marées.

<sup>136</sup> *Instructions Nautiques*, p. 243.

<sup>137</sup> *Ibidem*

<sup>138</sup> *Ibidem*

<sup>139</sup> *Ibidem*.



vers le fond du golfe de Gabès tout en prenant de la vitesse. Deux branches se scindent dont l'une continue au Nord vers les bancs de El Kneiss près de La Skhira, alors que la deuxième descend vers le canal d'Ajim.

Dans le Sud, le flot court parallèlement à la côte en tendant vers l'Ouest et traverse le banc d'El Bibène. Ce même flot se démarque par un petit crochet qui remonte vers les environs de Zarzis en prenant une direction Nord-Ouest<sup>140</sup>.

Tous ces courants qui se creusent un lit dans le golfe de Gabès depuis les parages de La Chebba varient en vitesse. Cette dernière diminue là où se trouvent les bancs ; 1 nœud devant Houmet Essouk, un peu moins dans les parages de Kerkennah. Par contre, elle augmente dans les canaux et les passes ; 4 nœuds dans le canal d'Ajim<sup>141</sup>.

Outre ces obstacles qui définissent la vitesse de ces courants, ces derniers prennent de la vigueur ou s'affaiblissent également en fonction des pleines ou basses mers.

### 3- Morphologie sous-marine et bathymétrie (Fig. 6, Fig. 7)

Vu l'importance de la morphologie côtière et de la topographie sous-marine qui guident les courants et déterminent le transport et la sédimentation, il est apparu nécessaire d'étudier la bathymétrie sous-marine. Nous citons l'exemple du littoral oriental de la presqu'île du Cap Bon. Il s'agit, de hauts-fonds au large de Mâamoura et Menzel Horr, de direction Nord-Est-Sud-Ouest. Le haut-fond du « banc de Korba » se situe à une dizaine kilomètres de la ligne de côte, entre les isobathes -37 et 28 m. Au large de Mâamoura, l'exhaussement du haut-fond de Ras Namour se manifeste à 1, 5 m de la ligne de rivage par 12 m de profondeur ; il s'agit probablement d'un appontement rocheux qui fait partie d'un ensemble plus vaste parallèle au trait de côte. On retrouve le même type de profil bathymétrique au large des côtes de Hammamet<sup>142</sup>.

À partir de ras Kapoudia, les fonds changent. La côte est bordée de bancs qui obligent les bâtiments à se tenir à une grande distance. Le plus dangereux et étendu de ces plateaux est celui des îles Kerkennah qui projette à 40 milles au large de la terre ferme un cap sous-marin qui est la pointe la plus saillante de la Tunisie vers l'Est.

<sup>140</sup> *Ibidem.*

<sup>141</sup> D'après l'Institut national de météorologie et les *Instructions nautiques*, p. 243-244.

<sup>142</sup> Schéma directeur d'aménagement, zone sensible littoral-Est : Cap Bon, p. 47.

Un autre banc non moins redoutable est celui des îles Kneiss face à la Skhira, mais également celui qui se trouve au Nord de l'île de Djerba et un troisième dans les parages du lac El Bibène<sup>143</sup>.

Les lignes de fond de 25 et 30 m sont à de très grandes distances du rivage repoussées par ces ceintures de hauts-fonds qui se prolongent jusqu'aux pointes de la Tripolitaine. Ces plateaux s'inclinent en face de la « Petite Syrte » en pente douce et sont couverts par des herbiers immenses amortissant les lames d'une manière importantes protégeant ainsi les rivages qu'ils bordent. Ces plateaux sont un endroit de nidification de plusieurs espèces et un réservoir de vie très important<sup>144</sup>.

Par ailleurs, les vents dans cette partie de la côte sont assez prévisibles et réguliers. Ils demeurent moins violents, malgré leur force, comparé à ceux de la côte Nord. La mer est rarement grosse sur cette côte hormis quelques zones dans le golfe de Gabès. Il existe en somme deux moussons, pour reprendre les termes des *Instructions Nautiques*, qui coupent l'année en période de vents d'Est qui règnent du mois de mai au mois d'octobre, suivie par une période hivernale où les vents soufflent de l'Ouest régnant de novembre à avril. Cette dernière période est, en revanche, moins stable puisqu'elle peut être traversée par des sautes de vents d'Est qui perturbaient, certes, les manœuvres à l'époque de la navigation à voile. D'ailleurs, c'est probablement pour cette raison cumulée à celle de la multitude des bancs qui entourent ce golfe que les anciens avaient réservé à ces parages une aussi mauvaise réputation relevée souvent dans les écrits anciens<sup>145</sup>.

#### **4- Les fonds marins de la côte orientale : un réservoir de vie**

Les côtes de Tunisie abritent quatre grands golfes : Bizerte, Tunis, Hammamet et Gabès. Elles sont caractérisées par un plateau continental qui augmente de superficie du Nord au Sud. Le golfe de Gabès est caractérisé par un grand plateau continental représentant une grande plaine à richesse faunistique et floristique exceptionnelle<sup>146</sup>.

---

<sup>143</sup> *Instructions Nautiques*, p. 249.

<sup>144</sup> *Ibidem*.

<sup>145</sup> *Ibid.*, p. 250.

<sup>146</sup> Lenchi 1993, p. 63.

Il est à signaler qu'un plateau continental est défini par un relief peu accidenté et ayant une profondeur faible autorisant l'accès de la lumière jusqu'au fond permettant ainsi une activité photosynthétique susceptible de développer une flore, celle-ci à même de devenir pâturage et lieu de nidation pour des peuplements benthiques et pélagiques<sup>147</sup>.

Cette topographie particulière a permis le développement d'une couverture végétale particulière composée essentiellement de Posidonie, Zostères, Cymodocées, toutes des phanérogames marines et de la *chlorophyceae* : *Caulerpa prolifera*. Ce couvert végétal est l'un des biotopes les plus favorables en Méditerranée au développement d'une faune benthique et pélagique<sup>148</sup>.

Nous allons citer les caractéristiques de l'herbier dans les golfes d'Hammamet et de Gabès étant des zones de première importance dans la côte orientale de Tunisie du point de vue des activités halieutiques et attestant bon nombre de sites archéologiques à vocation maritime.

#### 1. Herbier de *Posidonia oceanica*<sup>149</sup>

C'est un écosystème typique en Méditerranée. Il représente un grand pôle de diversité biologique. Boudouresque (1996) montre que 20 à 25 % des espèces méditerranéennes habitent dans les herbiers de posidonies. D'autres auteurs ( Mazella *et al.* 1986) affirment que plus que 400 espèces végétales et 1000 espèces animales vivent au sein des ces herbiers d'une manière fixée sur les rhizomes et les feuilles de *Posidonia oceanica*.

En automne, les feuilles tombent alors que les tiges, les rhizomes et les racines forment avec les sédiments interstitiels de véritables couches de matière organique dont l'épaisseur peut dépasser 20 cm et qui constituent des sites préférentiels pour la ponte et le développement des larves de poisson.

#### 2. *Caulerpa prolifera* et *Caulerpa racemosa*

C'est une espèce très répandue et forme de vastes prairies sur les fonds meubles pour *Caulerpa prolifera* et sur substrat dur pour *Caulerpa racemosa* qui se développe sous forme de touffes au voisinage des côtes.

#### 3. Les Zostères et de Cymodocées<sup>150</sup>

<sup>147</sup> Schéma directeur d'aménagement, zone sensible littoral-Est.

<sup>148</sup> Henchi 1993, p. 63-64.

<sup>149</sup> *Ibid.*, Cap Bon, p. 12.

<sup>150</sup> *Ibid.*, p. 13-14.

Le substrat préféré pour cette espèce est le fond sablo-vaseux riche en matière organique. Les prairies sont installées dans les zones littorales jusqu'à 3 m de profondeur. les herbiers de posidonies lui succèdent.

### Le rôle de l'herbier

Il favorise la sédimentation grâce aux feuilles et aux lacis des rhizomes et joue un rôle important dans la stabilité des fonds meubles de rivages, grâce aussi aux banquettes de feuilles mortes. C'est un facteur de richesse biologique grâce à la faune et à la flore qu'il abrite. L'herbier figure parmi les meilleurs lieux de conservation d'épaves<sup>151</sup>. Nous citons à titre d'exemple le cas de l'épave de la *Madrague de Giens*<sup>152</sup>.

### *Le littoral Est de la presqu'île du Cap Bon*

Les herbiers de Cymodoceés et de Posidonies qui existent dans la partie infra-littorale (on remarque leur présence à une distance maximale de la côte de l'ordre de 50 à 100 m) jouent un rôle important dans la dynamique sédimentaire des rivages meubles. Dans cette zone, ils constituent un piège des matériaux déplacés par les courants côtiers en les fixant. Comme ces plantes croissent au fur et à mesure que l'ensablement progresse, elles provoquent la surélévation du fond qui freinera l'énergie des vagues en jouant le rôle de brise-lames naturel<sup>153</sup>.

---

<sup>151</sup> Henchi, 1993, p. 61-69.

<sup>152</sup> Tchernia, Pomey et Hesnard, 1978.

<sup>153</sup> Schéma directeur d'aménagement, Zone sensible littoral-Est : Cap Bon, p. 57.

***Le potentiel faunistique et floristique de la côte orientale de Tunisie : exemple du Golfe de Hammamet et la façade du Sahel***<sup>154</sup>

Les côtes Est de Kélibia à Ras Kapudia (golfe de Hammamet au sens large) sont moins rocheuses que les côtes Nord. Celles de la partie Nord du golfe s'apparentent aux côtes Nord Est du golfe de Tunis. La faune et la flore sont assez diversifiées résultant de l'influence atlantique. Le plateau continental est relativement étendu. De nombreuses plages caractérisent cette zone (Nabeul, Hammamet, Sousse, Monastir, Mahdia). Les herbiers de posidonies sont assez fréquentes notamment au niveau de la zone Monastir - Chebba.

Cette même zone connaît aussi la présence de zone de ponte de la tortue marine *Caretta caretta*. De nombreux thonidés fréquentent cette zone et plus particulièrement le thon rouge *Thunnus thynnus*.

Le Sud du pays (golfe de Gabès) qui s'étend du Sud de la Chebba à la frontière Tuniso-libyenne se caractérise par des fonds sableux et sablo-vaseux. Le plateau continental, de pente très douce, est très étendu. Le chalutage des fonds y est très facile. C'est une zone caractérisée par une forte amplitude des marées, pouvant atteindre 2 m. Les herbiers de posidonies et de caulerpes, autrefois très fréquents, et bien répandus tout au long des côtes du golfe se limitent actuellement aux alentours des îles de Kerkennah au niveau des hauts fonds.

Par ailleurs, les zones humides littorales (lagunes, *Sebkhas*, marais salants, Marécages, oueds, chotts, ...), au nombre de 237, contribuent à travers leur communication avec la mer et/ou entre elles, à l'amélioration de la biodiversité des côtes tunisiennes. Leur répartition montre qu'elles sont plus nombreuses dans le Nord : Nord-Ouest 63, Nord-Est 47, au centre 79 et au sud 47.

Sur un autre plan, les côtes de Tunisie sont caractérisées par la présence de nombreuses îles (60 îles et îlots) longeant l'ensemble des côtes du Nord -Ouest (Îles de la Galite et Galiton) au côtes Sud Est (Île de Jerba) et des îlots "Sorelles " au Nord et "Gataaya " au sud.

• Les îles de Zembra qui protègent les puffins cendrés. En effet, les îles de Zembra et Zembretta enregistrent une biodiversité très importante : 200 espèces d'algues

<sup>154</sup> Rapport National sur la Biodiversité Marine et côtière en Tunisie, 2002.

et 200 espèces animales benthiques. Parmi les espèces citées : le cnidaire, les gastéropodes *Charonia rubicunda*, *Tonna galea* et *Patella ferruginea* espèce endémique très menacée en méditerranée. Les espèces de poissons ( 42 espèces recensées) les plus abondantes sont *Serranus scriba*, *Diplodus vulgaris*, *Coris julis*, *Chromis chromis*, et *Seriola dumerlii* et le mérrou *Epinephelus gigas*.

- Les îles Kuriate, situées au large de Monastir sont connus par leur capital pour la conservation des tortues *Caretta Caretta* puisqu'elles constituent un lieu de nidification.

- Les îles Kerkennah, situées dans la partie Nord du golfe de Gabès. Les observations *in situ* lors des opérations de pêche montrent un important herbier de posidonie et une vaste pelouse de Cymodocé ainsi que la présence de nombreuses espèces animales rares du type *Pinna nobilis*, *Hippocampus*, des *Serranus hepatus*, *Gobius*, et différentes espèces de labridés. Ces îles constituent un patrimoine faunistique, floristique et un potentiel halieutique représenté essentiellement par les poulpes *Octopus vulgaris*, les seiches *Sepia officinalis* et des poissons notamment les sparidés du genre *Diplodus annularis*. Ces îles constituent de loin la principale zone de concentration des *Cherfius* (pêcherie artisanale typique de cette zone) qui capture les espèces côtières. Elles sont installées dans les faibles profondeurs. On y trouve plusieurs espèces de porifères (*Spongia officinalis*).

- L'île de Djerba :

Les nombreux ports de pêche (Agim, Houmt Essouk et Aghir, en plus des sites abris et des digues de débarquement sur le pourtour de cette île) sont implantés tout au tour de l'île témoignant d'une richesse halieutique, exploitée depuis l'Antiquité comme en témoigne un important nombre de cuves de traitement de produits de la mer<sup>155</sup>.

---

<sup>155</sup> Slim *et al.* 2004, p. 99-102.

## Chapitre II : La côte orientale à travers l'histoire de la Tunisie : genèse et devenir historique

. Nous allons essayer de passer en revue l'histoire de la côte orientale à travers les civilisations et ce, depuis l'Antiquité jusqu'à l'époque islamique. Cela ne sera pas le cas pour tous les sites puisque les données peuvent faillir pour certains.

Notons bien ici, qu'il s'agit d'un survol de l'histoire de cette portion de côte. L'histoire propre à chaque site sera abordée dans une monographie, plus loin dans le *corpus*, quand les données nous le permettront. Il nous paraît important d'observer, la succession des civilisations qui démontre non seulement le poids de cette côte dans l'histoire de la Tunisie mais également le rôle qui lui a été attribué à chaque nouvelle invasion. Il va sans dire que la fange littorale ne peut se dissocier de son arrière-pays que nous allons essayer de décrire toutes les fois où cela nous sera possible.

Grâce à sa position avantageuse dans la Méditerranée, la Tunisie a connu depuis les premiers temps une succession de civilisations qui a marqué profondément son histoire. Nous nous arrêterons sur l'œuvre des Phéniciens et des Romains qui ont donné les premières formes des villes littorales, objet de notre étude. Ensuite nous passerons en revue, leurs successeurs vandales, byzantins et arabes.

Héritière de Tyr, Carthage se tailla un immense empire maritime en Méditerranée occidentale, en regroupant sous son hégémonie toutes les cités d'Occident. Elle amorça un mouvement d'expansion inlassable en vue d'occuper des positions stratégiques un peu partout en Méditerranée occidentale, ce qui était de nature à favoriser le développement de son commerce. Elle s'installa à l'ouest de la Sicile (VII<sup>e</sup> siècle), en Sardaigne (VI<sup>e</sup> siècle). Vers la même époque, elle s'installa à Ibiza et au Sud-Est de l'Espagne. Plus puissants militairement, les Carthaginois et les Étrusques de Caere chassèrent les Phocéens de Corse lors de la fameuse bataille d'Alalia (vers 535). Ainsi à la fin du VI<sup>e</sup> siècle avant J.-C. la puissance carthaginoise s'étendait sur toutes les colonies phéniciennes d'Afrique, depuis la Tripolitaine jusqu'à l'Atlantique tout en ayant des

points d'influence stratégique dans les contrées fraîchement annexées que nous venons de citer. Ceci permit à Carthage de détenir l'exclusivité du commerce en Occident<sup>156</sup>.

### Les bases de la puissance carthaginoise

Au début du III<sup>e</sup> siècle avant J.-C., les Carthaginois étaient probablement la plus forte puissance maritime et commerciale du bassin occidental de la Méditerranée. Cette hégémonie, comme nous venons de le dire plus haut, reposait sur un réseau de colonies et de comptoirs à grande influence stratégique. Une multitude de cités jalonnaient cet immense empire. Nous en citons les plus importantes : en Tripolitaine, Leptis, Oea et Sabratha. Sur la côte orientale de la Tunisie : Acholla, Thapsus, Leptis, Hadrumète, Clupea. Sur la côte septentrionale : Utique, Hippo Diarrhytus. En Algérie : Icosium, Tipasa, Iol. Au Maroc : Tingi, Lixus. En Espagne, Gadès. Les Carthaginois entretenaient des relations commerciales en Méditerranée mais aussi dans l'Atlantique<sup>157</sup>.

Le commerce carthaginois reposait exclusivement dans ses débuts sur la concentration, l'entrepôt et la redistribution, mais grâce à la conquête de ce qui représentait l'actuelle Tunisie, le commerce s'est développé surtout après la mise en valeur des richesses agricoles de l'arrière-pays, de ses comptoirs. Ce commerce a pris deux tons : le grand commerce et le commerce méditerranéen. Pour le premier, Carthage détenait le monopole du commerce atlantique ; les rivages de l'Afrique noire (or, peaux, ivoire, esclaves). Nous citons ici le fameux périple d'Hannon. Les rivages européens ont été souvent fréquentés par les Carthaginois (Irlande, Angleterre, Armorique) à la recherche de l'étain. Quant au commerce méditerranéen, il était surtout effectué avec les Grecs (surtout après la conquête d'Alexandre), l'Égypte Lagide, Rhodes. Les échanges étaient également intensifs avec la Compagnie, l'Étrurie, l'Espagne, la Sicile, Délos<sup>158</sup>...

L'agriculture était très florissante. On distingue deux zones d'exploitation : « la *Chora* » comprenant la campagne de Carthage, le Cap Bon et la Byzacène (une partie du Sahel). Grâce au savoir des agronomes, notamment le célèbre Magon, les Carthaginois y cultivaient l'oléiculture, la viticulture et les arbres fruitiers. À l'Ouest et au sud de la « *Chora* » l'exclusivité était à la céréaliculture. La production céréalière de cette région

<sup>156</sup> Picard 1982, p. 111-178. aussi sur la domination de Carthage sur les côtes africaines, Gsell 1928, p.

<sup>157</sup> Gsell 1913-29, p. 124-111.

<sup>158</sup> Decret 1977, p. 116-129.



contribuait largement à alimenter les exportations carthagoises vers certains pays méditerranéens<sup>159</sup>.

L'industrie était également assez florissante. Les Carthagois étaient connus pour leur savoir-faire en matière de constructions navales et l'outillage des ports. Nous citons également l'industrie de la verrerie, le textile, la teinture, le travail du cuir, des métaux, du bois... L'agriculture a contribué beaucoup plus à la richesse des commerçants que l'industrie<sup>160</sup>.

Il convient également de parler de l'importance de la flotte carthagoise. Héritière de la célèbre flotte tyrienne, elle comportait plusieurs milliers de navires construits par des artisans expérimentés et habiles. Les arsenaux de Carthage furent parmi les plus célèbres de l'Antiquité. Les marins avaient une profonde connaissance de la mer et se guidaient en se déplaçant par la grande ourse. En temps de guerre, les navires de commerce appuyaient les navires de guerre pour assurer le transport des troupes et du matériel. Ils escortaient en temps de paix les convois de commerce contre les pirates<sup>161</sup>.

La marine carthagoise jouissait d'une excellente réputation chez tous les riverains de la Méditerranée. Elle était connue par la solidité et les qualités manoeuvrières de ses bâtiments, l'habileté et l'expérience de leurs pilotes. Les Phéniciens utilisaient le *gauloi* (vaisseau rond utilisé pour le commerce dans l'Antiquité) doté par une voile rectangulaire tendue sur une vergue perpendiculaire au mât, et l'*Hippos* (navire marchand reconnaissable par sa proue et parfois sa poupe, s'achevant en forme de tête de cheval. On le trouve sur le bas-relief du palais de Khorsabad (720-705 avant notre ère) effectuant un transport de billes de bois)<sup>162</sup>.

---

<sup>159</sup> *Ibid.*, p. 1-52.

<sup>160</sup> Picard, 1982, p. 121-122.

<sup>161</sup> *Ibid.*, p. 195-196.

<sup>162</sup> Pomey 1997 a, p. 76-79. Sur la marine carthagoise, voir aussi les ouvrages de L. Casson 1971, M. Reddé 1989, L. Basch 1969 et 1989, Cl. Baurain et C. Bonnet 1992 et A. Barkaoui 2003.

## La Tunisie à l'époque romaine

À l'époque républicaine, aucune cité de droit romain n'existait encore sur le sol africain. Seules sept villes d'origine phénicienne jouissaient du statut autonome de « *Civitas libera* ». On note parmi elles des cités de la côte orientale ; *Hadrumetum*, *Lepti Minus*, *Thapsus* et *Acholla*. Les autres communes étaient pérégrines ou stipendiaires. Sous Auguste, une trentaine de cités ont pu jouir du statut de *civitas libera*<sup>163</sup>.

Le développement agricole, amorcé par Carthage et les rois numides, fut poursuivi par la colonisation. Tout en maintenant la paix, l'organisation romaine réussit à multiplier les moyens de productions, à vivifier les terres de parcours et à permettre, grâce aux progrès de l'hydraulique agricole, l'exploitation de nouvelles régions. Elle s'attacha, enfin, à organiser et à développer les débouchés. L'Afrique assumait sous le Haut-Empire la plus grande part de ravitaillement en blé de la capitale romaine. La conquête romaine favorisa la culture du blé que l'Italie exigeait en abondance. L'Afrique régressa vers la monoculture en laissant la culture des vignes et les olivettes de côté. L'économie africaine avait donc au I<sup>er</sup> siècle après J.-C. un caractère typiquement colonial. Contrainte de fournir gratuitement le blé nécessaire à l'innombrable population italienne, la province était aussi forcée d'abandonner à la Métropole les cultures rentables de la vigne et de l'olivier<sup>164</sup>.

Cependant, la situation a changé au cours du II<sup>e</sup> siècle. L'oléiculture connut alors une extension qui marqua toute l'évolution économique et sociale de la province. L'huile représentait le seul combustible d'éclairage, le principal aliment gras et le seul produit de toilette utilisé comme support des parfums. Elle fut exportée en abondance avec tous les produits des industries annexes, comme la céramique qui produisait les amphores et les lampes. Des avantages accordés aux oléiculteurs africains, propriétaires, transporteurs et commerçants, ne firent que s'accroître sous Commode et surtout Septime Sévère<sup>165</sup>.

Exploitée de façon plus méthodique à partir du II<sup>e</sup> siècle, l'Afrique demeura surtout un pays exportateur de matières premières, comme le blé et l'huile, la laine, le marbre, le bois ainsi que les fauves et les éléphants dont l'amphithéâtre faisait grande consommation. Les traditions artisanales carthaginoises ont continué d'exister dans les ateliers de la Proconsulaire.

<sup>163</sup> Mahjoubi 1960, p. 144.

<sup>164</sup> *Ibid.*, p. 156-159.

<sup>165</sup> *Ibidem*.

Le commerce de l'huile procurait aux armateurs africains leurs plus grands profits. Les villes portuaires orientales étaient les débouchés. Au Cap Bon, les ports de *Clupea* (Kelibia), *Missua* (Sidi Daoud), *Carpi* (Mraïssa), et *Neapolis* (Nabeul) exportaient des denrées agricoles ; *Missua* servait aussi de débouché aux grandes arrières de marbre coquillier d'El Haouaria. Sur la côte orientale, *Hadrumète* (Sousse) conserva l'activité de son port, de même que la rade bien protégée de *Ruspina* (Monastir). Mahdia (*Gummi* ?) avait perpétué l'activité de son *cothon*. Les vestiges du port de *Sullecthum* comme le môle d'*Acholla* atteste leur contribution dans le commerce maritime. Ajoutons à cette liste les ports de *Taparura* (Sfax), *Thaenae*, *Tacapaë* (Gabès) et enfin *Gightis*, sans compter les ports les plus renommés à l'époque sévérienne sur la Tripolitaine<sup>166</sup>.

Les exigences du ravitaillement de la capitale romaine faisaient que les armateurs africains étaient surtout en relation avec le grand port d'Ostie, abandonnant aux Orientaux le trafic de l'Est qui avait connu un grand développement sous Carthage et les rois numides. S'acquittant d'un service public, ces armateurs se trouvaient soumis de plus en plus au contrôle de l'Etat, tout en bénéficiant de privilèges tels que Commode finit par donner, à la flotte de Carthage, le même statut officiel que celui qui était reconnu à celle d'Alexandrie<sup>167</sup>.

### L'Afrique province frumentaire

L'Afrique est une des premières provinces frumentaires avec l'Égypte sous l'Empire. Elle aurait fourni selon le témoignage de Flavius Josèphe<sup>168</sup> l'équivalent de huit mois des besoins de la plèbe. Les quantités représentées par huit mois de consommation de la plèbe frumentaire de Rome est de 6 à 8 millions de *modii* si on estime que les bénéficiaires se chiffrent à 150 000 ou 200 000<sup>169</sup>.

Selon C. Viriouvét, l'État était en possession de quantités de blé fiscal plus importantes que celles nécessaires aux seules *frumentationes* grâce aux prélèvements fiscaux et les revenus des domaines impériaux<sup>170</sup>. L'État disposait d'un minimum de 27 millions de *modii* de blé fiscal, somme admise communément à la fin du second siècle de

<sup>166</sup> *Ibid.*, p. 166.

<sup>167</sup> *Ibid.*, p. 163-166.

<sup>168</sup> *Guerre des juifs*, II, 383.

<sup>169</sup> De Romanis 1996.

<sup>170</sup> Viriouvét 2003, p. 69.

notre ère. Si l'on admet que la préfecture de l'annone disposait de ces quantités de grains, elle avait donc un surplus d'environ 15 millions de *modii* puisque les 12 millions restant servaient à nourrir les *frumentationes*<sup>171</sup>. Cela paraît tout à fait plausible selon C. Viriouvét, puisque ce surplus nourrissait aussi la maison impériale, les troupes stationnées à Rome et incluait aussi les pertes occasionnées par la conservation des grains sur de longs mois. De plus, il fallait prévoir des quantités suffisantes pour la période du *mare clausum*.

Les problèmes générés par la crise du III<sup>e</sup> siècle et les grandes réformes entreprises par Dioclétien et Constantin ont modifié l'organisation du service de l'annone de Rome et son transport. La dépendance presque totale de Rome vis-à-vis de l'Afrique en matière de blé, dès le deuxième tiers du VI<sup>e</sup> siècle, est la donnée essentielle<sup>172</sup>.

Au commerce maritime, s'ajoute le transsaharien, auquel l'économie punique avait réservé un rôle important, qui avait conservé sa place dans l'économie romaine.

Ainsi l'économie africaine suit, sous le Haut Empire, une courbe nettement ascendante ; du milieu du II<sup>e</sup> siècle au milieu du III<sup>e</sup> siècle, la production agricole ne cesse d'augmenter grâce à la conquête ou à la bonification de nouvelles terres, au développement de la vigne et de l'olivier ; les progrès de l'artisanat permettent de s'affranchir de la dépendance économique et de compenser largement les importations des produits fabriqués. Enfin le commerce extérieur, maritime et transsaharien, procure des bénéfices substantiels<sup>173</sup>.

#### Les navires de commerce

La forme et le gréement des navires sont relativement bien connus, grâce notamment à une mosaïque découverte à Althiburos qui dresse un véritable catalogue de la batellerie de l'époque ; vaisseaux ronds à la poupe et à la proue également relevées, d'autres à l'avant effilé, chalands destinés au transport des amphores ou aménagés pour porter les chevaux, navires de guerre munis à la fois de voiles et de rames, enfin simples

<sup>171</sup> *Ibidem*.

<sup>172</sup> Jaïdi 2003, p. 90.

<sup>173</sup> *Ibid.*, p. 170-173.

canots et barques de pêche. Une multitude de mosaïques fut découverte dans d'autres endroits comme la région de Sousse<sup>174</sup>.

C'est sous l'empire romain que le navire de commerce antique atteint son apogée. L'iconographie abondante et les découvertes d'épaves montrent une grande diversité des navires allant du caboteur au gros porteur. La plupart de ces navires se distinguent par la forme de leur coque tantôt symétrique, tantôt asymétrique. Le plus souvent l'étrave est convexe, quelques fois droite ou même concave, ne raison de la présence d'un tailliermer évoquant la forme d'un éperon<sup>175</sup>.

Les sources considèrent les *miriophore* de la fin de la république ou le début du Haut-Empire comme les plus grands navires de leur temps et qui fixaient à 50 000 *modii* (environ 330 t) comme le seuil des grands navires. Ce navire a fait parti des gros porteur ayant servi Rome. Nous citons ici l'exemple l'épave d'un navire de ce type, la *Madrague de Giens*, dont les dimensions restituées sont de 40 m de longueur sur 9 m de largeur avec une profondeur de cale de 4,50 m<sup>176</sup>.

### Les derniers siècles du règne de Rome sur la côte orientale

Comme nous venons de l'évoquer, dans la première moitié du III<sup>e</sup> siècle, la Tunisie a connu un essor économique et urbanistique fulgurant sous le règne des Sévères. La paix sur les frontières, l'essor urbain et municipal, l'activité économique et culturelle soulignent l'importance de l'ouverture entreprise par Rome<sup>177</sup>. La Tunisie fut parmi les provinces les plus romanisées de l'Occident romain et de loin la plus avancée du reste du Maghreb avec des réseaux routiers développés et des plaines bien pacifiées favorisant une agriculture sédentaire dans l'absence de troubles et la permanence d'une grande sécurité. Or cet équilibre sera rompu avec la mort de Sévère Alexandre et jeta le pays dans un grand désordre. La crise du milieu du III<sup>e</sup> siècle commence à se ressentir<sup>178</sup>.

À la fin de ce siècle, commence une période appelée communément le Bas Empire au cours de laquelle des transformations profondes vont s'opérer à la suite de la

<sup>174</sup> Duval 1949 : Sur la forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburus ; Foucher 1957 : sur les navires figurant sur des mosaïques de la région de Sousse et Pomey 1982, sur l'identification du navire figurant sur la mosaïque des syllectains.

<sup>175</sup> Pomey 1997 a, p. 84.

<sup>176</sup> Pomey 1982, p. 145-146.

<sup>177</sup> Belkhodja 1960, p. 241.

<sup>178</sup> *Ibid.*, p. 244.

crise. Pendant cette période la Tunisie gardait toujours une relative prospérité au regard du reste du Maghreb mais elle subissait fatalement les conséquences de la ruine de l'Empire de l'Occident.

Notre zone d'étude va se trouver au cœur des mutations territoriales des provinces notamment sous Dioclétien qui va évacuer les régions désertiques de la Tripolitaine et limiter l'occupation romaine aux villes de la côte et renforcer les abords méridionaux de la Tunisie par une nouvelle frontière s'étirant de Gabès aux Chotts<sup>179</sup> afin de bloquer les incursions des tribus nomades venant du sud. Cette nouvelle configuration va mettre en péril les villes du littoral de la Tripolitaine et en particulier Leptis Magna prospère sous les Sévères grâce au commerce saharien. Les villes du littoral vont devenir isolées les unes des autres et subir des razzias dévastatrices. danger qui ne menaçait pas encore les villes de la côte orientale de la Tunisie qui demeuraient entièrement romaine<sup>180</sup>.

En effet, la Tunisie qui formait sous les Sévères la seule province d'Afrique Proconsulaire fut morcelée en trois provinces autonomes placées chacune sous l'autorité d'un gouverneur. La Tripolitaine au sud qui englobait l'actuel sud de la Tunisie jusqu'au Djérid, la Byzacène au centre s'étendant de Gabès aux abords du golfe de Hammamet et couvrant toutes les steppes de l'intérieur et enfin la Zeugitane qui occupait tout le Nord de la Tunisie, une part de l'Algérie et descendait à Théveste (Tébessa) au Centre. Le gouverneur de Byzacène résidait à Hadrumète, quant à celui de Tripolitaine résidait à Leptis Magna.

Malgré les troubles de ce siècle survenus dans l'Occident romain, la Tunisie demeurait un pays relativement prospère et un refuge pour l'aristocratie fuyant Rome devant Alaric et une terre suscitant l'appétit des germaniques. D'ailleurs, au moment de l'invasion vandale les denrées s'y trouvaient suffisamment et le pays pouvait se suffire à lui-même à une époque où les échanges commerciaux furent fortement bouleversés par la crise qui secouait l'Empire.

*L'économie*<sup>181</sup> :

Elle était avant tout agricole reposant sur les céréales. L'Afrique du Bas Empire demeurait un important fournisseur de blé dans le monde méditerranéen de l'époque et d'innombrables silos furent construits pour stocker les grains destinés à l'annone. Il est vrai qu'il ne profitait pas aux populations locales et il était cultivé partout dans le pays

<sup>179</sup> *Ibid.*, p. 258.

<sup>180</sup> *Ibid.*, p. 260.

<sup>181</sup> Chaouche 1964, p. 43-44.

notamment l'arrière-pays de la côte orientale et le Nord du pays. Par ailleurs, l'olivier est l'arbre roi en Byzacène. Il avait permis la promotion de la bourgeoisie provinciale. La qualité de l'huile s'est beaucoup améliorée et ses champs d'application se sont étendus de l'éclairage pour servir à l'alimentation et aux massages. Elle est devenue indispensable également aux besoins de l'Italie. La zone principale de production est la bande littorale d'une trentaine de kilomètres de profondeur allant du Cap Bon à Gabès. Elle s'élargit à la hauteur d'El Djem et Sfax. Les ports situés entre *Tacapae* et *Sullectum* ont connu grâce à l'olivier un important essor au IV<sup>e</sup> siècle supplantant ainsi celui de Hadrumète qui semblerait être en déclin à la suite de la crise du III<sup>e</sup> siècle puisque le cœur de la production de l'huile s'est déplacé dans la région de Sbeitla, Kasserine et Fériana<sup>182</sup>. Dans cette vaste oliveraie qui connut un brillant essor au cours du IV<sup>e</sup> siècle, plusieurs pressoirs et restes d'huileries ainsi que des dispositifs d'irrigation ont été découverts. L'olivier a apporté une grande richesse à la région de *Capsa*, *Cilium*, *Thelepte*, Fériana et surtout Sbeitla qui demeura active jusqu'à l'arrivée des Arabes. Un réseau routier assez développé et entretenu jusqu'à la fin du IV<sup>e</sup> siècle a été mis en place. Un axe stratégique Tébessa-Carthage reliant le port de Tabarka ainsi qu'un autre réseau de l'Est reliant l'oliveraie aux ports de la côte orientale : c'était la route de l'huile. Le commerce est resté actif jusqu'à la fin du IV<sup>e</sup> siècle et d'autres villes ont relayé Hadrumète et *Thysdrus* déjà en déclin. De nombreuses mosaïques comme celles d'Oudna, Tabarka et Carthage témoignent de la richesse agricole durant ce siècle<sup>183</sup>.

L'industrie et le commerce étaient également assez représentatifs dans l'économie de l'époque. Le travail du bois permettait la construction navale et le chauffage des thermes. Plusieurs mines et carrières furent exploitées aussi bien à l'arrière-pays que sur la côte. La céramique et le textile étaient assez florissants. Les ateliers des potiers de Byzacène figuraient parmi les principaux centres. Les ateliers de teintureriers étaient actifs aussi bien à Carthage qu'à *Meninx*<sup>184</sup>.

En somme, l'économie est restée active jusqu'à la fin de la domination romaine notamment celle par voie maritime sur la côte orientale. Malgré le déclin progressif de Hadrumète, d'autres villes de la côte de Byzacène et Carthage continuaient à recevoir des commerçants orientaux et juifs et entretenaient des rapports commerciaux avec les autres

<sup>182</sup> Belkodhja 1960, p. 275.

<sup>183</sup> *Ibid.*, p. 276.

<sup>184</sup> *Ibid.*, p. 277.

provinces de l'Empire. Le commerce saharien était quant à lui très perturbé à cause des soulèvements nomades dans le Sud<sup>185</sup>.

La vocation urbaine de la Tunisie romaine n'est pas à démontrer. La forte tradition urbaine héritée des puniques, le relief du pays et la précocité de la colonisation romaine lui ont permis d'atteindre un essor extraordinaire au regard du reste du Maghreb. Elle a atteint plus de deux cents villes sous les Sévères. Les villes formaient alors avec les territoires ruraux qui en dépendaient de grandes cités autonomes. Après la crise du III<sup>e</sup> siècle et au cours du IV<sup>e</sup> siècle la classe curiale a réussi grâce à sa richesse et renforcée par l'*autopraxie* (détachement du domaine rural de l'obédience municipale et la perception directe des impôts par le propriétaire sur ses terres) ont permis l'embellissement des villes. Nous prenons ici l'exemple des villes de notre zone d'étude qui grâce à la manne oléicole ont entrepris de grands ouvrages comme la ville de *Thaenae*, *Taparura* ou encore *Sufetula* à l'arrière-pays<sup>186</sup> comme l'attestent de nombreuses mosaïques. Rappelons également que le Christianisme à partir du IV<sup>e</sup> siècle a apporté sa contribution dans l'essor des villes et de leur reconstruction.

### La Tunisie vandale

Les invasions vandales déferlèrent sur les provinces occidentales de l'Empire au début du Ve siècle. En 429, ils s'installèrent dans le Sud de l'Espagne et franchirent le détroit de Gibraltar pour arriver en Afrique romaine et la conquérir. Un État nouveau était mis sur pied pour plus d'un siècle vers 439. En effet, cette date correspond à la prise de Carthage par Genséric. Il a profité de la faiblesse de l'Empire qui accumulait des défaites en Gaule pour s'emparer des terres les plus riches d'Afrique. Genséric avait reçu la Proconsulaire, la Byzacène, la Tripolitaine et la Numidie orientale lors du traité de 442. Ainsi, la totalité des villes de la côte orientale de Tunisie est passée sous domination vandale tout comme celles du littoral tripolitain. La rupture avec l'Empire fut définitive en 455<sup>187</sup>.

---

<sup>185</sup> *Ibidem*.

<sup>186</sup> *Ibid.*, p. 285.

<sup>187</sup> *Ibid.*, p. 317-318.



Cependant, les vandales n'ont pas occupé toutes les terres en Byzacène où la loi manicienne continuait à régir la propriété des terres<sup>188</sup>. L'état général du pays sous les Vandales n'a pas changé beaucoup du siècle précédent hormis le ralentissement de la vie urbaine et de sa dégradation.

L'économie :

Le blé et l'olivier avaient continué à faire la richesse du pays. Les Byzantins, à leur arrivée plus tard, ont été frappés par la richesse de la côte du Sahel et du Cap Bon. Il semblerait que de nouvelles plantations de vigne datent depuis l'époque vandale. Quant au commerce, il fut fortement perturbé par la piraterie vandale et l'interruption des échanges avec l'Italie. Le pays ne livrait plus son huile et son blé à l'annone mais un grand marché d'esclave s'est développé à Carthage. Les échanges avec l'Orient ont probablement continué à cette époque. Les Vandales ont régné sur une Afrique assez prospère et n'ont pas succombé, en tout cas, à cause d'une crise économique. L'État vandale, « greffé » sur une Afrique déjà abandonnée par l'Empire, n'aura duré qu'environ un siècle. Le coup de grâce sera donné par les Byzantins<sup>189</sup>.

**La côte orientale sous la Tunisie byzantine :**

Dans la Byzacène et la Tripolitaine, les tribus étaient en insurrection sous le règne en décadence de Gélimer, le roi vandale. Le contrôle du pays lui était devenu de plus en plus difficile. Les projets byzantins d'un règne sur Carthage s'esquissaient grâce à la diplomatie qui a permis un passage à l'action militaire, en 533, sous la houlette du généralissime Bélisaire et son état major dirigé par Solomon qui jouera un rôle très important dans l'histoire de l'Afrique byzantine<sup>190</sup>.

La flotte de Bélisaire débarqua sur la côte orientale à la hauteur de Caput Vada (les environs de l'actuelle Chebba, Ras Kapoudia). Connaissant la réputation de la marine vandale, Bélisaire avait préféré débarquer et remonter la côte par voie terrestre. Il se présenta à la population comme un libérateur et fut appuyé par le peuple. L'affrontement allait avoir lieu non loin de Hammam-Lif après avoir marché sans

---

<sup>188</sup> *Ibid.*, p. 337.

<sup>189</sup> Chaouche 1964, p. 45.

<sup>190</sup> Belkhdja 1960, p. 356.

résistance notable jusqu'à Hadrumète. Les Byzantins avaient remporté ce premier choc et en avaient fait de même à l'entrée de Carthage sur les rives du lac Sidjourni<sup>191</sup>.

La prise de Carthage fut facilitée par l'absence de murailles autour de la ville et l'ambiance d'insurrection régnante qui s'était transformée en un soutien enthousiaste envers les Byzantins<sup>192</sup>. La reconquête de l'Afrique fut l'œuvre de Justinien qui entreprit aussitôt de réorganiser le pays.

Une fois les territoires reconquis formant ainsi le nouveau diocèse d'Afrique, on revint à la division provinciale du Bas Empire. Le diocèse est géré par un chef suprême administrateur dont dépendait également la justice et la perception des impôts. Sous sa direction, on retrouve trois gouverneurs comme autrefois pour la Proconsulaire, la Byzacène et la Tripolitaine. Cette division va s'installer avec toute la machine administrative et fiscale et leur lourdeur qui va contribuer plus tard à étouffer la prospérité du pays et son effondrement comme l'avait décrit Procope.

La côte orientale avait bénéficié de la politique de défense mise en place par Solomon qui avait entrepris la construction de forteresses un peu partout à travers le pays. Il s'agit de l'œuvre militaire byzantine la plus remarquable. D'une manière générale, ces forteresses ont un plan rectangulaire avec un mur d'enceinte qui peut atteindre une dizaine de mètres et dont les angles sont garnis de puissantes tours carrées garnies de meurtrières et communiquant avec le chemin de ronde. Les villes de la côte orientale formèrent un axe stratégique de défense entre Gabès et Carthage où la plupart sont entourées de ces murailles<sup>193</sup>.

Dans l'arrière-pays de la Byzacène et aux confins des royaumes berbères, une autre ligne de forts fut érigée comme ceux de Sbeitla, Sbiba et Lemsa. Il en était de même dans différents points de la vallée de Medjerda.

Toujours en Byzacène et en Tripolitaine, les tribus berbères étaient restées assez actives et s'étaient aussitôt soulevées contre les Byzantins fraîchement installés. Malgré leur diplomatie active avec les tribus de ces deux provinces, en 534, les Coutsina, influente tribu en Byzacène, a procédé à un pillage systématique de cette province signe de sa richesse en terres et en récoltes<sup>194</sup>. Les mutineries étaient assez actives mais les Byzantins ont réussi à pacifier le pays et à entamer l'édification de forteresses, que nous

<sup>191</sup> *Ibid.*, p. 357.

<sup>192</sup> *Ibid.*, p. 358.

<sup>193</sup> *Ibid.*, p. 366.

<sup>194</sup> *Ibid.*, p. 369.

avons mentionnées plus haut, entre 539 et 545. La Byzacène et la Tripolitaine seront de nouveau ravagées et détruites quelques années plus tard avec la révolte des Antalas, la deuxième plus grande tribu de Byzacène, rejointe par les Coutsina qui ont réussi à décapiter Solomon et son armée. Depuis ces événements, l'Afrique est entrée dans une importante phase d'instabilité provoquée par les tribus berbères et une poche de vandale encore résistante avec son chef Stotzas. Sur la côte orientale, Hadrumète fut prise et saccagée par les alliés berbères sans résistance notable<sup>195</sup>. Byzance avait même perdu le trône à Carthage, en 546, mais réussit rapidement à reprendre la situation en main. L'anarchie s'était installée en Afrique et l'armée byzantine, mal payée et indisciplinée, avait porté beaucoup de préjudices à la domination qui en portait le nom. Cette dernière fut redressée par Jean Trogliata, un commandant de valeur, nommé par l'empereur Justinien<sup>196</sup>. À la mort de l'empereur en 565, l'Afrique byzantine était dans une situation critique. Dans les récits de Procope, la Byzacène semble avoir souffert le plus des soulèvements indigènes mais en dépit de ces troubles, la Tunisie du VI<sup>e</sup> siècle demeurait relativement prospère. La restauration des villes et leur agrandissement avait continué malgré le ralentissement de la vie municipale. Plusieurs villes ont pris le nom de l'empereur notamment Hadrumète Justiniana sur la côte orientale ou encore l'édification d'une ville non loin de Caput Vada pour célébrer le débarquement de Bélisaire que les Byzantins avaient appelé Justinianopolis<sup>197</sup>. La ferveur chrétienne avait amorcé une vague de construction d'édifices religieux influencés par l'art oriental apporté par les artistes byzantins. Les ouvrages militaires étaient érigés à la même vitesse et avaient le même ordre d'importance que ceux spirituels.

L'économie :

L'agriculture était plus florissante en Proconsulaire qu'en Byzacène puisqu'elle a moins souffert des troubles et les précipitations avaient maintenu les cultures céréalières, arbustives et maraîchères. En Byzacène, le climat était moins favorable et les razzias ont fait fuir une grande partie de ses occupants comme le prouve la diminution des sièges épiscopaux. Par ailleurs, les ressources agricoles étaient bien là, les oliveraies avaient

<sup>195</sup> *Ibid.*, p. 371.

<sup>196</sup> *Ibid.*, p. 372-373.

<sup>197</sup> Belkhodja 1960, p. 374.

continué à dominer le paysage et les réseaux d'irrigation avaient été maintenus jusqu'à la conquête arabe au VII<sup>e</sup> siècle<sup>198</sup>.

Le commerce extérieur demeurait florissant grâce aux échanges soutenus avec l'Orient. L'exportation des produits agricoles notamment compensait celle des produits de luxe grecques et orientaux. Cela expliquera plus tard l'engouement pour l'art grec dans les villes de la Tunisie de l'époque<sup>199</sup>.

Sur un plan spirituel, la Byzacène, comme la Tripolitaine, ont vu leur soumission au catholicisme se renforcer par la nomination d'un primat à chaque province et ce, pour combattre notamment les particularismes régionaux qui s'étaient manifestés au Ve siècle, notamment en Byzacène. L'adoration de dieux païens rendait notre zone d'étude insoumise et non conforme culturellement aussi bien en Byzacène qu'en Tripolitaine. La pénétration du catholicisme y demeurait faible jusqu'au début du VI<sup>e</sup> siècle. Plus tard, elle rejoindra même Ghadamès<sup>200</sup>.

A la mort de Justinien, les empereurs se succédèrent et avec eux, les insurrections berbères interminables. L'appareil de l'État avait du mal à maintenir une certaine sécurité. Sous le règne de Maurice (582-602), la réforme toucha la Tripolitaine par son rattachement à la diocèse d'Égypte. L'Exarchat de Carthage n'arrangea pas les affaires des Byzantins. La tyrannie régnante généra le désir d'indépendance vis-à-vis de Constantinople. Entre temps, des progrès fulgurants de l'invasion arabe permirent la conquête de l'Égypte, en 640, et les débuts de menaces réelles contre la Tripolitaine. Au milieu du VII<sup>e</sup> siècle, la Tunisie demeurait encore sous domination byzantine mais celle-ci était déjà compromise par la décadence du pouvoir central, le réveil du péril berbère et les querelles religieuses<sup>201</sup>.

À l'approche du péril arabe, l'exarque d'Afrique, Grégoire, annonça son indépendance envers l'inexpérimenté Constant II. Il installa sa capitale à *Sufetula* (Sbeitla), en 646, afin de se préparer aux affrontements provenant d'Égypte. Il sera vaincu et tué un an après dans sa capitale, mettant fin à la domination byzantine en Afrique. Entre temps, mais déjà depuis quelques années, les tribus berbères les plus influentes, en Byzacène et en Tripolitaine, avaient cessé de payer les impôts et annoncé

<sup>198</sup> Chaouche 1964, p. 45-46.

<sup>199</sup> Belkhodja 1960, p. 376.

<sup>200</sup> *Ibid.*, p. 378.

<sup>201</sup> *Ibid.*, p. 386.

leur indépendance. L'administration se replia alors dans les villes fortifiées et l'anarchie régna dans le centre et le sud de la Tunisie<sup>202</sup>.

*La Byzacène en 647 :*

Lors du raid de Abdallâh Ibn Sâad, gouverneur d'Égypte, en 647, la Byzacène fut saccagée, Sbeitla détruite. Les Arabes furent stupéfaits par la richesse qu'ils avaient vu des terres de la Byzacène. Ils la quittèrent avec un important butin et enchaînèrent les expéditions pendant près d'un demi-siècle. Le sud de la Byzacène fut livré à lui-même et se détacha définitivement de la domination byzantine<sup>203</sup>.

*La fin des Byzantins en Afrique et l'arrivée de l'Islam :*

En 665, les Arabes revinrent pour conquérir le Sud de la Tunisie et arrivèrent à Djebel Ouesslat sans la moindre résistance de Carthage. La Tunisie centrale échappait à cette dernière. Les Arabes pouvaient à ce moment bâtir Kairouan et y fixer les leurs. Les tribus berbères, notamment celles de la Byzacène, s'étaient soulevées contre les nouveaux conquérants. Les Berbères s'étaient même alliés avec le pouvoir byzantin à Carthage afin de combattre les Arabes. Ce fut le cas vers 686 où ces derniers durent évacuer Kairouan. Koççila, un chef indigène devint maître des lieux. La Byzacène avait connu la première plus grande confédération berbère qui sera défaite, en 688, avec le retour des Arabes (Hassan Ibn Numan 76-84H/695-702) qui n'hésitèrent pas à prendre, non sans difficulté, Carthage en deux reprises face à la résistance de Byzance, en 695, puis définitivement en 697. Carthage fut conquise pour toujours et la domination byzantine disparut<sup>204</sup>.

### **La côte orientale sous la conquête arabe**

Hassan Ibn Numan, le véritable artisan de la conquête d'Ifriqiya, fut succédé par Musa Ibn Nusayr en 86H/704. La province reçut des institutions typiquement arabes ne devant que peu de choses à celles byzantines préexistantes. L'Ifriqiya étant une dépendance de l'Égypte, Musa sut depuis son arrivée la promouvoir au rang de *Wilaya* dépendant directement du Califat<sup>205</sup>.

<sup>202</sup> *Ibid.*, p. 387.

<sup>203</sup> *Ibid.*, p. 390.

<sup>204</sup> *Ibid.*, p. 391-392.

<sup>205</sup> Djait 1960, p. 41.

Dans son organisation militaire, l'armée ifriqiyenne servit surtout à la répression des désordres intérieurs et participa activement à des raids sur la Sicile et la Sardaigne. Elle disposait grâce à l'arsenal de Tunis d'une flotte et imposa son hégémonie maritime sur la Méditerranée occidentale devenue un « lac musulman »<sup>206</sup>.

Sur la côte comme ailleurs, l'armée arabe prit les garnisons et les forteresses byzantines afin d'utiliser leur système défensif mais en le simplifiant considérablement. On peut citer sur la côte orientale, celui de la ville de Gabès. Tunis commença à s'affirmer de plus en plus comme rival de Kairouan dans cette même période. Les Arabes se limitèrent à la pacification de la Tripolitaine et de l'Africa proprement dite. La Byzacène était une zone agricole et civilisée, donc située en dehors du monde berbère tribal. Par conséquent, la résistance berbère n'apparut pas tant que les incursions arabes se bornèrent au domaine proprement byzantin (Tripolitaine, Byzacène)<sup>207</sup>. C'est dire à quel point les zones littorales furent convoitées pour leur développement urbain mais aussi pour leur poids régional. Nous ne devons pas ignorer que le même schéma persiste, à quelques différences, depuis l'antiquité. En effet, l'arrière-pays demeure le réservoir de richesse des zones côtières<sup>208</sup>. Certes, nous n'avons pas de renseignements précis sur l'agriculture mais elle demeure l'épine dorsale de l'économie de l'époque. On peut penser que la zone des plaines du Nord était toujours assignée à la céréaliculture et aux cultures maraîchères associées à l'élevage. La plaine de Kairouan n'était pas moins importante pour la culture sèche et l'arboriculture. La Byzacène était le domaine de l'arboriculture sèche et irriguée. Ibn Abd al-Hakam<sup>209</sup> faisait état de la richesse de cette région en culture d'oliviers et de production oléicole au VIII<sup>e</sup> siècle. Dans la zone de Gammouda (la région de sidi Bouzid) la culture des arbres fruitiers était présente, associée à d'autres cultures sèches. Vers le Sud et l'arrière-pays de Gabès, les oasis de Qastilya les cultures maraîchères poussaient à l'ombre des palmiers dattiers, comme cela se pratique encore de nos jours<sup>210</sup>.

L'Ifriqiya des *Wulāt* a également connu un relatif essor industriel grâce à l'exploitation des mines de fer, argent et plomb de Maggana. Le travail de verre et de fer avait pris un essor important sous les gouverneurs ommeiyades. Plusieurs trouvailles

<sup>206</sup> Djait, 1960, p. 46.

<sup>207</sup> *Ibid.*, p. 21.

<sup>208</sup> *Ibid.*, p. 52.

<sup>209</sup> Ibn Abd Al-Hakam, *Futuh Misr wa-l Muzhrib*.

<sup>210</sup> Djait 1960, p. 52.

archéologiques attestent de ces activités. L'influence stylistique de l'Orient était assez perceptible aussi bien dans l'artisanat que dans l'industrie<sup>211</sup>.

À Tunis, Hassan Ibn Numan fit construire le premier arsenal maritime en faisant venir des ouvriers coptes d'Égypte qui contribuèrent à l'initiation de la main d'œuvre locale pour la construction navale. Cet arsenal servira de fondement à l'expansion maritime ifriqiyenne en Méditerranée comme à l'essor de son commerce<sup>212</sup>.

Ce dernier devint l'une des activités les plus florissantes du pays. Il était largement tributaire de la production agricole et artisanale tout autant de la sécurité des routes et des réseaux urbains. Les échanges entre les ruraux et la population se sont accélérés. A l'échelle régionale, des centres se sont développés, comme Béja, pour les céréales, Gabès et Tozeur pour les dattes, par exemple. Quant au grand commerce, l'occupation arabe le développa avec un partenaire privilégié, l'Orient musulman. Cependant les relations commerciales avec l'Europe n'ont pas cessé aussi bien par le biais de la Sicile que de l'Espagne. Le commerce des esclaves berbères à partir de Kairouan, qui avait développé ce commerce, fut établi aussi bien avec l'Orient que l'Europe. Les razzias en Sicile fréquentes à partir de 120 H., permirent d'alimenter le commerce également<sup>213</sup>.

Des relations caravanières avec le monde noir ont probablement existé selon le texte du géographe arabe Al Ya'qubi<sup>214</sup> au IX<sup>e</sup> siècle. Pour H. Djaïet, cela relève de l'hypothèse pour la période des *Wulāt*<sup>215</sup>.

Le commerce avec l'Orient concernait également le blé, l'huile, les tapis et les tissus qui partait par la route côtière orientale et s'enfonçait plus loin dans celle de la Tripolitaine pour déboucher sur la Syrie et L'Irak en passant par l'Égypte. Des produits de luxe, tissus, armes et épices furent importés par cette voie.

Dans l'ensemble, cette activité fut florissante sous le règne des *Wulāt* et impliqua suffisamment les villes côtières de la façade orientale de la Tunisie.

Pour cette portion de côte comme pour le reste du pays sous les *Wulāt*, le paysage géographique et humain avait subi de grands changements. Outre la toponymie qui avait changé comme Lamta au lieu de Leptis ou Le Zab au lieu de la Numidie, le Muzaq pour la Byzacène qui désigna depuis seulement la plaine de Kairouan, puisqu'elle s'était

<sup>211</sup> *Ibid.*, p. 54.

<sup>212</sup> Djaïet 1960, p. 55.

<sup>213</sup> *Ibid.*, p. 56-57.

<sup>214</sup> Al Ya'qubi, *Kitab al-Buldan*.

<sup>215</sup> Djaïet, 1960, p. 57.

scindé en petites régions étant la capitale du pouvoir et de son rayonnement. En conséquence, le Sahel, le pays de Gammuda et de Qastiliya (Djérid) virent le jour. Par ailleurs, plusieurs ouvrages fleurirent un peu partout au fil du temps et de la succession des gouverneurs. Pour ce qui est de notre zone d'étude, nous ne pouvons pas citer le cas de *ribat*, de Monastir, construit par Hurtama ibn al-ayan (179H/795) s'inspirant sans doute du « monasterium » byzantin mais adapté à l'architecture orientale et aux impératifs du *Gihād* et de la prière. Cette forteresse maritime fut un haut lieu de spiritualité en l'Ifriqiya de l'époque. Aujourd'hui il en reste une partie attestant de l'ampleur de l'ouvrage<sup>216</sup>.

Tunis fut incontestablement la deuxième ville en importance, après la capitale. Sa vocation militaire et maritime lui furent dictées par les impératifs de sa naissance liés étroitement à la construction de l'arsenal par Hassan Ibn Numan. C'est lui qui a creusé le fameux chenal qui relie le port à la mer et qui le protège, grâce à cette distance, des attaques surprises. D'un point de vue topographique, il faudrait placer l'arsenal sur la rive de Radès<sup>217</sup>.

Entre 84 et 184 H (702-800), durant un siècle de domination arabe, les Harigites et les troubles de mutineries militaires n'eurent de cesse. Une quarantaine d'année (84-122) d'accalmie permirent une construction du pays et son expansion mais l'explosion des Harigites revint remettre le doute et installer le désordre jusqu'à l'instauration du régime aghlabide<sup>218</sup>.

### Les Aghlabides (184/800)

L'émirat aghlabide fut fondé par Ibrahim I<sup>er</sup> comme étant la première dynastie musulmane indépendante d'Ifriqiya dans le sillage des dissensions politico-idéologiques qui ont eu lieu au cœur de l'Empire Abbasside.

Les frontières du royaume aghlabide prenaient leur départ à la mer à l'ouest à partir de la Petite Kabylie en descendant par Sétif puis Tobna et rejoignaient la zone des Chotts. Elles déviaient vers l'Est en direction de la côte de la Tripolitaine pour s'arrêter à

<sup>216</sup> *Ibid.*, p. 73.

<sup>217</sup> *Ibid.*, p. 74.

<sup>218</sup> *Ibid.*, p. 80-95.



Lebda sur la côte libyenne, la citadelle la plus lointaine du royaume (voir carte de l'Ifriqiya Aghlabide). Les Aghlabides prirent, pour capitale, Kairouan<sup>219</sup>.

Parmi les faits maritimes les plus marquants survenus dans notre zone d'étude, fut par exemple leur embarquement pour une expédition contre la Sicile le 15 juin 827. Quelques 10 000 hommes dont sept cents cavaliers prirent place dans une centaine de navire à Sousse, sans compter ceux d'Euphémios, gouverneur de Sicile insurgé contre Byzance et venu demander l'aide aux Ifriqiyens. Trois jours plus tard, ils débarquèrent à Mazara. Ce fut sous le règne de Ziyâdat Allah Ier qu'eut lieu cette expédition<sup>220</sup>.

#### *Les batailles navales de Sicile<sup>221</sup> :*

Après quelques premiers succès, Syracuse opposa une farouche résistance et su tenir grâce à ses fortifications connues depuis l'Antiquité. Les assiégés prirent la précaution de protéger les vivres de la région ce qui fit basculer les rapports de force à leur compte et affaiblir les assaillants. Une épidémie vint se rajouter à la difficulté de la situation et les renforts maritimes arrivèrent aussi bien de Byzance que de l'Ifriqiya. Une mutinerie naquit au sein de l'armée ifriqiyenne à la suite de la situation et son chef Asad fut emporté par l'épidémie. Démoralisées, les troupes prirent les vaisseaux pour rentrer mais une bataille navale éclata à la sortie du Grand Port qui fut bloqué par la farouche flotte byzantino-vénitienne. Euphémios prit le commandement des ifriqiyens qui revinrent en Sicile poursuivre l'aventure malgré eux. Ils s'engagèrent dans les combats et firent tomber Mineo puis Enna (vers 830) après d'âpres combats et la main forte de marins espagnols dérivant par vents contraires et se trouvant fortuitement impliqués dans cette bataille. Plus de deux ans après leur arrivée et le résultat n'étant pas probant, l'Ifriqiya augmenta son contingent ce qui permit d'assiéger Palerme et de la faire capituler en septembre 831. La conquête de la capitale de l'île fut décisive pour les Ifriqiyens et leur permirent de soumettre la partie occidentale, la première (831-841), puis la partie orientale, Messina, Modica, Lentini, Ragusa et plus tard Enna, tour à tour entre 842 et 859. La capitale des Rûm, en Sicile, devint une province ifriqiyenne fortement islamisée et gouvernée non sans difficulté.

<sup>219</sup> Talbi 1960, p. 110.

<sup>220</sup> *Ibid.*, p. 140.

<sup>221</sup> *Ibid.*, p.139-146.

*La marine aghlabide en Italie :*

L'Italie méridionale fut gouvernée au début du IX<sup>e</sup> siècle par deux pouvoirs : les Grecs et les Francs sans compter la papauté qui y occupait une position particulière. Avec les Ifriqiyens s'introduisit dans la péninsule un troisième larron. Ils y furent invités par les ducs de Naples (André 834-840) qui s'affranchit ainsi de ses voisins du Bénévent avec succès et c'est ainsi que des relations solides résistèrent étonnamment entre les deux plus d'un demi-siècle malgré quelques ruptures et les foudres de l'excommunication. Les marins aghlabides arrivèrent en Adriatique où ils prirent Brindisi au Bénévent puis revinrent en Calabre et s'y installèrent durablement. Puis, ce fut le tour de Tarente, en 840, après la destruction d'une flotte vénitienne forte de soixante navires, puis d'autres ports de l'Adriatique. Plusieurs autres batailles sur les côtes italiennes ainsi que sur celles des villes devenues aghlabides eurent lieu mais nous ne nous attarderons pas sur leur récit puisqu'elles ne concernent pas notre zone d'étude même indirectement bien qu'elles aient impliqué la marine aghlabide<sup>222</sup>.

Pour ce qui en est de l'organisation administrative, des villes comme Sousse et Sfax ont vu leur statut passer en celui de provinces administrées par des gouverneurs dont elles furent le chef-lieu. Des agents assurant la justice (Cadis) et des percepteurs d'impôts y furent nommés<sup>223</sup>.

*Une renaissance économique sous le règne des Aghlabides<sup>224</sup>*

La stabilité politique et la sérénité des campagnes et des villes y furent pour beaucoup. Les quelques révoltes qui eurent lieu furent rapidement circonscrites. Pratiquement le Sahel n'en souffrit jamais. Le degré d'urbanisation fut assez avancé notamment dans les villes côtières, Sousse et Sfax<sup>225</sup>.

Les cultures rapportées et décrites par les géographes arabes parlent d'un Sahel couvert d'oliviers comme aux temps antiques. Les villages « y étaient nombreux à s'y toucher », les pressoirs d'huiles nombreux et exportaient l'huile vers l'Italie et Byzance. La région du Nord-ouest fournissait la graine tandis qu'un peu partout croissaient vignes, raisins secs et surtout le Safran. Le Djérid fournissait les dattes et Gabès les bananes. L'Ifriqiya aghlabide cultivait dans la zone de Gammûda (Sidi Bou Zid) des arbres

<sup>222</sup> *Ibid.*, p. 145-155.

<sup>223</sup> *Ibid.*, p. 167.

<sup>224</sup> Chaouche 1964, p. 47-48.

<sup>225</sup> Talbi 1960, p. 185.

fruitiers, la plaine de Kairouan était entourée par une immense oliveraie qui ne souffrait guère de l'exploitation selon Al-Bakri<sup>226</sup>.

L'Ifriqiya aghlabide produisit également suffisamment de lin de coton et de soie pour alimenter ses industries de tissages très réputées pour écouler une grande partie de sa production vers les marchés extérieurs. Les tissus d'or de Sousse et les soieries de Gabès étaient particulièrement recherchés. Les tapis de Kairouan étaient très célèbres et figuraient sur la liste du tribut à payer au Califat. L'industrie du verre y était très florissante notamment à Kairouan ainsi que la céramique dont les techniques empruntées à Bagdad furent utilisées. Il en était de même pour le travail du cuir<sup>227</sup>.

Par ailleurs, la spécificité fut l'industrie d'extraction et de transformation des métaux. La zone des mines Majjānat al-Maādin non loin de Tbesa permettait de soutenir le programme de construction navale et la fabrication de toute sorte d'armes, d'armures et d'engins de siège, programme dépendant des guerres que livraient les Aghlabides contre les chrétiens de Méditerranée. Il semblerait que l'Ifriqiya était même devenue un pays exportateur de métaux<sup>228</sup>.

D'ailleurs, la guerre n'avait pas anéanti les échanges commerciaux avec les chrétiens. Ils avaient même continué et au cœur même du combat. Nous citons ici l'exemple de la victoire de la flotte du navarque byzantin Nasar, en 880, sur la flotte aghlabide au large des Lipari. Cette victoire avait, entre autres, permis de saisir une importante cargaison d'huile. Ce n'était pas, bien entendu, la flotte de guerre qui transportait l'huile mais une autre, bien importante, navigant probablement vers l'un des ports de Campanie et prise dans la tourmente. Il ne paraît donc pas douteux que le commerce traditionnel de l'huile se soit maintenu en Ifriqiya comme au temps de l'Antiquité. L'Ifriqiya, qui malgré sa richesse importait, par moments, le blé puisque soumise comme tous les pays des latitudes semi-désertiques aux aléas du climat comme ce fut le cas de la disette de 880 rapportée par Ibn Idhārī<sup>229</sup>.

Tout nous prouve qu'il n'y a pas eu de rupture économique aux temps des guerres. Nous rappelons ici l'importance des marchés d'esclaves *Saqāliba* (Lombards) très recherchés par les Ifriqiyens et fournis par les Napolitains. M. Talbi considérait, par ailleurs, et à raison, que face au peu de scrupules d'un tel commerce, on peut

<sup>226</sup> *Ibid.*, p. 188.

<sup>227</sup> *Ibid.*, p. 189.

<sup>228</sup> *Ibidem.*

<sup>229</sup> Ibn Idhārī, *al-Bayān*.

logiquement conclure, de ce fait, que lorsqu'on n'hésitait pas à exporter des chrétiens vers les marchés ifriqiyens, on devait hésiter encore moins à nouer de moins scandaleuses relations commerciales, et les navires qui transportaient les esclaves ne revenaient pas vides<sup>230</sup>.

Avec l'Orient, les échanges commerciaux n'étaient pas moins denses et les caravanes terrestres et maritimes circulaient abondamment dans tous les sens. À l'intérieur de l'Ifriqiya, les échanges entre régions étaient très importants et surtout l'État avait tout mis en place pour les contrôler et veillait sur la moralité des transactions en nommant un fonctionnaire spécial pour chaque région *Sâhib al-Sûq*<sup>231</sup>.

Ainsi, l'Ifriqiya accéda l'époque Aghlabide sur tous les niveaux à une véritable grandeur.

---

<sup>230</sup> *Ibid.*, p. 191.

<sup>231</sup> *Ibidem.*

## La côte orientale sous les Fatimides

Le règne des Fatimides succède à celui des Aghlabides qui détruit l'orthodoxie sunnite établie par ces derniers. Les Chiïtes prirent les commandes de l'Ifriqiya en 909/296. Le Mahdi s'installa en maître de 297/910 à 322/934. Il avait nommé ses gouverneurs afin d'imposer son autorité et en fit de même pour la Sicile qui lui échappa et revint à un des descendants aghlabides, Ahmad Ibn ziyadat-Allah, qui n'hésita pas à attaquer grâce à sa flotte très puissante les ports de Sousse à Sfax et notamment Lamta<sup>232</sup>.

A la suite d'innombrables soulèvements et conspirations, dont il est inutile pour notre étude d'en faire état ici, Obeydou-Allah al Mahdi prit la décision de fonder la ville de Mahdia dans l'emplacement que nous connaissons aujourd'hui. Il s'y installa en 921/308 près de Jemma (probablement l'ancienne Gummi) afin d'y protéger la famille régnante. Il érigea autour de cette ville un rempart imposant et y amena l'eau. Il y construisit également les bâtiments administratifs et un quartier industriel. Son port était déjà existant, taillé dans la roche, dans une mer peu profonde avec un important coefficient de marais et une multitude d'îlots qui l'entourait. L'arrière-pays était très fertile et prospère ce qui attira les commerçants et les agriculteurs. Mahdia hérita également d'une importante flotte aghlabide comme nous l'avons décrit plus haut.

La fondation de cette nouvelle place maritime dota le jeune état fatimide de son propre bastion destiné à servir d'instrument pour son prestige et son hégémonie<sup>233</sup>.

Néji Djelloul explique, dans son article « Les capitales fatimides », que les Fatimides disposaient, à Mahdia, de deux arsenaux qui servaient aussi bien à la construction navale qu'à celles des armes et des équipements de siège et de guerre. Leur proximité du port leur permit d'établir une zone strictement militaire Dar al-Bahr et Dar al-Sina<sup>234</sup>. Sous le règne d'Al Qa'im bi Amrillah, la côte orientale et surtout Mahdia était le point de départ d'expéditions maritimes contre les chrétiens de la Sicile et de Calabre à la suite de la recrudescence du *Gihad*. Une expédition maritime audacieuse put même atteindre les côtes françaises et de l'Italie du Nord. Gênes fut ravagée par les flottes de la marine fatimide<sup>235</sup>.

<sup>232</sup> Dachraoui 1960, p. 217.

<sup>233</sup> *Ibid.*, p. 224.

<sup>234</sup> Djelloul 2005, p. 129-179.

<sup>235</sup> Dachraoui 1960, p. 226.

Sous le reste des souverains, la côte orientale vivra des remous dus aux conflits religieux notamment celle des Kharigites où l'État fera usage de sa propre flotte navale contre une partie de sa population pour mater des dissidents devant Sousse en 334H sous Ismail Al-Mansour Billah. Ces califes s'appliqueront tout le long du règne de la dynastie chiite à développer leur puissance militaire maritime aussi bien pour tenter de conquérir l'Andalousie, renforcer leur présence au Maghreb contre les rivaux sunnites se prémunir contre l'ennemi chrétien (Byzantins) en Méditerranée (surtout en Italie), et s'attaquer à l'Égypte (Abbassides en Orient), qui tardait à les reconnaître<sup>236</sup>.

D'autre part, la ville de Mahdia, devenue forteresse, et le reste des villes de la côte orientale permirent aux Fatimides de participer au commerce du cabotage, de l'Espagne à l'Égypte, et de poser leurs règles sur Lampedousa et Malte comme haltes incontournables pour le commerce de haute mer (a'ali-Bihar<sup>237</sup>).

#### *L'économie*

Quant à l'aspect économique de notre zone d'étude sous le règne des Fatimides, l'essor de l'agriculture n'a jamais cessé dans l'arrière-pays à part dans la période de l'insurrection kharigite. Les descriptions dans les textes de Al-Ya'qubi, en 280H, confirmées par celle du géographe Ibn Hawqal parle des étendues verdoyantes de cultures et d'arbres fruitiers. La région de Kairouan était cultivée et prospère. L'olivier demeurait prédominant dans ces parages, les palmiers dattiers dans la zone de Gabès et le Djérid (Qastilya). Le frumentaire était resté le domaine des plaines du Nord et du Nord-Ouest tout comme aujourd'hui<sup>238</sup>.

Pour ce qui en est de l'industrie, l'extraction minière a continué de la même manière qu'au temps des Aghlabides à Majjan et ses environs. Les métaux de cette dernière ajoutés aux bois siciliens permirent la construction navale dans les arsenaux de Sousse et Mahdia.

Le verre, les tissus, la céramique et bien d'autres activités ont continué à fleurir comme aux temps des prédécesseurs mais la particularité fut dans la participation importante des princes de la famille des Fatimides et des hauts dignitaires dans l'établissement du commerce avec ces produits manufacturés.

<sup>236</sup> *Ibid.*, p. 234.

<sup>237</sup> Djelloul 2005, p. 130.

<sup>238</sup> *Ibid.*, p. 243-244.

Kairouan perdit son importance pour Mahdia. Mansouriya (érigée sous al-Mansour) est devint, à son tour, une importante cité commerçante et administrative<sup>239</sup>.

L'Ifriqiya fatimide importait du blé et du bois de la Sicile et exportait l'huile, le blé également et les produits manufacturés en Égypte, au Soudan et dans le reste du Maghreb. La flotte commerciale était imposante et importante et assurait un commerce maritime à partir des ports de Sousse et de Mahdia. Les caravanes quant à elles, partaient des centres commerciaux caravaniers comme Tozeur pour le commerce sahariens, Kairouan et Béja aussi. La sécurité des routes et des communications assurées jalousement par les Fatimides permirent un tel développement. Les règles qui régissaient le commerce relevaient des compétences d'une sorte de prévôt des marchés qui réprimait la fraude et moralisait les transactions<sup>240</sup>.

Le développement urbain suivit cet essor économique et les grandes villes du temps des Aghlabides continuèrent à être peuplées autant qu'auparavant. Nous citons ici Sfax, Sousse, Tunis, Tozeur, Gabès et même Kairouan. Mahdia et Mansouriya, les deux nouvelles villes, furent non moins importantes notamment la première, à la fois la capitale du royaume et la base militaire maritime<sup>241</sup>.

En conclusion, les Fatimides, tout comme leurs prédécesseurs, se révélèrent de grands bâtisseurs. L'ensemble du pays, d'une manière générale, subit, sous leur règne, de fortes transformations et une multitude d'événements, mais la côte orientale étant sa façade maritime, quant à elle, vécut des remous et une histoire bien chargée. La vocation maritime de la Tunisie musulmane et sa domination était plus que jamais ressentie.

### L'Ifriqiya Ziride

En 972, un événement des plus marquants de l'histoire de l'Ifriqiya musulmane se produisit. En effet, la capitale de la dynastie des Imams avait décidé de quitter le pays et d'installer sa nouvelle capitale en Égypte au cœur de l'Orient et de l'Occident musulman. Al Mu'izz part pour le Caire fraîchement pacifié. L'Émirat fut confié à Buluggin B. Ziri.

De 972 à 1016, trois Émirs se succédèrent dans le gouvernement de l'Ifriqiya : Buluggin (12 ans), Al Mansour (12 ans) et Badis (20 ans). A la mort de ce dernier,

<sup>239</sup> *Ibid.*, p. 245-246.

<sup>240</sup> *Ibid.*, p. 247.

<sup>241</sup> *Ibidem.*

l'Ifrîqiya connut le plus grand massacre des Chiïtes et les sunnites malékites reprirent position sur la nouvelle carte géo-politique<sup>242</sup>.

Le nouveau prince Al Mu'izz, fils de Badis, prit ses fonctions après la mort de son père, à l'âge de 9 ans, et choisit de s'installer à Mahdia. Il entreprit à son tour une guerre grâce à sa marine contre la Sicile qui rompit le lien avec le Califat, en Égypte. Après la prise de Palerme, lors d'une bataille navale atroce, l'échec renversa la situation et l'île retomba de nouveau dans l'anarchie. Les Normands de leur côté commencèrent à la grignoter place par place. De nouveau, les musulmans siciliens se réfugièrent en masse en Ifrîqiya et demandèrent aide à Al Mu'izz. Ce dernier prépara une flotte bien armée et imposante, selon les chroniqueurs, qui fut anéantie par la tempête au large de Pantelleria<sup>243</sup>.

Nous nous approchons de la fameuse invasion hilalienne. Les Zirides n'exerçaient plus leur pouvoir sur plusieurs territoires du Maghreb, comme au temps des Fatimides. Le jeune prince gouvernait le Constantinois, la Tunisie actuelle et difficilement la Tripolitaine qui se soulevait souvent.

La population des villes côtières était composée de Byzantins, d'Arabes et de juifs. Plusieurs Arabes et orientaux se fondèrent dans la population indigène à l'extérieur des centres urbains. Les Zirides furent tolérants avec le christianisme dont quelques foyers subsistaient dans le Sahel, Kairouan, Gabès, etc. Les juifs commerçaient dans les étoffes, l'huile. Plusieurs étaient joailliers, médecins et financiers<sup>244</sup>.

Les cultures gardaient quasiment la même répartition géographique que sous les dynasties précédentes. On cultivait le blé sur les berges de la Medjerda. Les oliviers s'étendaient sur toute la côte orientale et s'étiraient à l'intérieur dans le pays kairouanais. Le Djérid avait le monopole des dattes. À Gabès on cultivait la canne à sucre, à Carthage le safran et le coton. Il en est de même pour l'industrie et la manufacture. Gabès, Sousse, Sfax et Kairouan s'adonnaient au tissage de tapis, étoffes et soie. Sfax était réputée pour ses draps meilleurs que ceux d'Alexandrie, Sousse envoyait ses étoffes dans les présents qui allaient au Calife du Caire. Le cuir, la verrerie et la poterie étaient également présents à Sabra et à Mahdia. Le commerce était donc assez florissant aussi bien entre les cités de

<sup>242</sup> Douib, 1960, p. 277-278.

<sup>243</sup> *Ibid.*, p. 284.

<sup>244</sup> *Ibid.*, p. 293-294.



la côte orientale elles-mêmes que sur le plan extérieur. Gabès recevait les navires de toutes les parties du monde<sup>245</sup>.

### La marine sous les Zirides

Elle fut négligée sous les premiers Zirides contrairement à leurs prédécesseurs aghlabides et fatimides. En effet, l'installation des Fatimides au Caire les priva d'une flotte remarquable mais surtout de marins et de maîtres-charpentiers. Les Zirides mirent près d'un siècle pour acquérir une marine au temps du règne de Tamim. Les chroniqueurs ont rapporté les noms des embarcations de l'époque comme : le « Markab » gros navire marchand, la « Safina » navire léger de course, le « Sini » galère, la « Harbiyya » navire de guerre, le « Gurab » corvette, la « Tarida » navire de transport et le « Salandi » chaland<sup>246</sup>.

À l'invasion hilalienne, le pays des Zirides changea fortement de configuration après la perte de leur souveraineté sur plusieurs parties de la dynastie. Des principautés ont vu le jour après leur indépendance. Ibn Khaldun parle de principautés maritimes et principautés intérieures. Dans notre cadre d'étude, la principauté de Gabès semble avoir la moins souffert. Ce sont les Ryahides qui l'ont érigée. Ils ont mis en valeur son oasis et accentuer son potentiel agricole au point de ravitailler d'autres dynasties. Le commerce dans cette ville était florissant. Elle était en relation aussi bien avec le Sahara qu'avec la mer. À ce propos, et à cause de l'essor incontestable qu'elle prit grâce au dynamisme de ses émirs arabes, Gabès s'attira l'hostilité des Zirides de Mahdia peu désireux de voir une cité rivale sur le rivage des Syrtes<sup>247</sup>.

À son tour Sfax s'est déclarée indépendante et collabora avec les nouveaux venus afin de protéger son arrière-pays couvert d'oliviers.

Tunis connut un bel essor sous le règne de Abdulhaq. Les Hurassanides se dotèrent d'un palais dans les environs de l'actuel Sidi Bou Saïd et d'un port relié à la mer par un canal long de 4 milles et large de 40 coudées. Les navires y accédaient un par un et ne parvenaient pas jusqu'à la ville même, mais à la darse où ils opéraient le déchargement grâce à des navires à fond plat<sup>248</sup>.

<sup>245</sup> *Ibid.*, p. 295.

<sup>246</sup> *Ibid.*, p. 297-298.

<sup>247</sup> *Ibid.*, p. 312.

<sup>248</sup> *Ibid.*, p. 314.

De l'ensemble des villes littorales, seule Mahdia échappait à l'ordre nouveau. Les Zirides s'y réfugièrent dans l'attente de jours meilleurs après le saccage de Mansourah et après elle, Kairouan.

#### La côte orientale sous le feu des Normands et la fin des Zirides

Tamim hérite de son père Al Mu'izz un état affaibli, en 1062. Les Normands les menaçaient constamment du côté de la mer et les Hammadites de l'Ouest. Débarrassé de ces derniers, il concentra ses efforts sur la Sicile afin de la reprendre. Les succès furent au rendez-vous avec l'envoi de ses deux fils qui occupèrent Palerme et d'autres territoires allant jusqu'à Mazzara après de terribles batailles navales. Les Chrétiens se confédérèrent et décidèrent d'une action commune bénie par le Pape Victor III. En 1088, les Chrétiens forcèrent l'entrée du port de Mahdia et mirent à genou la ville. Tamim capitula et fut contraint de donner une forte somme d'argent<sup>249</sup>.

Les successeurs de Tamim ne firent qu'assister impuissants à la suite du déclin ziride. En 1135, les Normands occupèrent Djerba et massacrèrent sa population. En 1143, les raids s'accéléraient et les villes côtières de notre zone d'étude tombèrent les unes après les autres<sup>250</sup>.

En 1148, Mahdia tomba à son tour et le dernier des Zirides se réfugia à Carthage puis à Bougie. Entre temps, les Normands avaient fini de conquérir la côte orientale et saccagèrent Mahdia. En 1150, toutes les villes de notre côte payèrent tribut à Roger II, sauf Kélibia et Tunis. La ville qui souffrit le plus des Normands fut Sfax. Mais Omar El Firyani, son gouverneur, dut combattre l'ennemi chrétien qui s'immisçait de plus en plus dans les affaires religieuses de la cité comme celle des autres. Aux premiers jours de l'An 1157, les Sfaxiens se sont soulevés et après eux toutes les villes côtières contre l'oppression normande. Les populations de la côte, désarmées, commencèrent à résister contre l'ennemi chrétien et à Sfax suit Djerba, les Kerkennah, puis Tripoli. On sait que les Sfaxiens durent creuser sous l'impluvium de la Grande Mosquée pour fabriquer les armes de nuit en cachette et mirent à mort la garnison normande qui dirigeait la ville. Les Tripolitains firent de même en attirant les garnisons normandes et en les décimant<sup>251</sup>.

<sup>249</sup> *Ibid.*, p. 317.

<sup>250</sup> *Ibidem.*

<sup>251</sup> *Ibid.*, p. 319-320.

Cette résistance héroïque, accéléra la conquête Almohade et la venue de Abd Al Mumin. On parlera de cette heureuse année des trois cinq (Sanat Al Ahmas) 555 de l'Hégire qui sonna l'unité de différentes parties (Ifriqiyens, Hilaliens, Almohades) et qui réussirent à libérer Mahdia<sup>252</sup>.

### La côte orientale sous les Hafsides

La dynastie des Hafsides a vu le jour après l'arrivée en Ifriqiya des Almohades venus du Maroc<sup>253</sup>. Les Hafsides se détachèrent de cette puissance et établirent leur souveraineté sur ce territoire pendant plus de trois siècles et demi. Elle apparaît comme celle qui a duré le plus au Maghreb et dans le monde arabe. Cette survie est due à l'importance qu'avaient accordé ces Berbères à leur armée terrestre qui de ce fait, réussit à les maintenir jusqu'au début du XVIe siècle. En revanche, et à l'aube de l'époque moderne, la flotte était devenue indispensable à la puissance terrestre afin de jouer un rôle dans ce long bras de fer qui a opposé les Turcs aux Espagnols dans leur domination en Méditerranée. En effet, cette puissance maritime a cruellement manqué aux Hafsides et elle a dû demander protection aux Espagnols pour parer au danger des puissants Turcs déjà établis en Algérie. Cela a altéré la sympathie de la population qui préféraient les Turcs musulmans aux Espagnols<sup>254</sup>.

Ce que nous pouvons retenir du règne des Hafsides et de son impact sur notre zone d'étude est certes la richesse agricole et industrielle des villes qui constituent ce littoral. Néanmoins, la faiblesse de la marine demeure un fait présent. Des arsenaux de Tunis et de Bougie sortaient des navires qui ne faisaient pas le poids face à ceux espagnols ou turcs. On les voyait rarement faire face aux flottes chrétiennes notamment contre les razzias espagnoles ou italiennes. En revanche, ces navires ont été utilisés pour mater quelques villes insurgées de la côte comme la reprise de Tunis en 1317. Peut être ce retard et cette passivité des sultans s'expliquaient par leur origine montagnarde se demande M'hamed Ali Mrabet ?<sup>255</sup>

<sup>252</sup> *Ibidem*.

<sup>253</sup> Mrabet 1960, p. 329-332.

<sup>254</sup> *Ibid.*, p. 404-405.

<sup>255</sup> *Ibid.*, p. 374.

Comme un peu partout dans le monde médiéval, l'activité économique principale était l'agriculture. La culture la plus répandue était celle des céréales aussi bien au Nord que dans l'arrière-pays des villes côtières malgré les aléas du climat et des précipitations. L'olivier continuait à être cultivé dans le Sahel surtout autour de Sousse. Les oliveraies de Sfax ont disparu et les Sfaxiens achetaient leur huile à Djerba. On cultivait cet arbre dans les zones côtières de la Djeffara et de la Tripolitaine. La culture maraîchère était assez prisée autour de ces grandes villes côtières mais aussi celles de l'arrière-pays<sup>256</sup>.

Pour l'industrie, les grands centres urbains côtiers produisaient beaucoup de produits tissés aussi bien en coton, soie ou en laine comme Djerba, Hammamet et Mahdia. L'Ifriqiya exportait également beaucoup de sel vers les pays du Nord. Il est vrai, par ailleurs, que les routes n'étaient pas très sécurisées sous les Hafsides. Cependant, parmi les plus importantes il y avait la route nord-sud qui partait de Tunis et suivait le littoral jusqu'à Tripoli. D'autres partaient vers l'intérieur comme celle qui mettait la côte orientale en contact avec le Djérid et le Constantinien. D'autres partaient de la côte vers le Sahara comme celles qui partaient de Gabès et Tripoli<sup>257</sup>.

Le commerce extérieur se pratiquait par voie maritime avec les pays chrétiens de la Méditerranée et par terre avec les pays de l'Orient musulman<sup>258</sup>. Le commerce maritime était entre les mains des commerçants chrétiens qui commerçaient avec leurs pays d'origine et qui résidaient dans les villes portuaires. Ce sont des consuls étrangers qui veillaient sur leurs intérêts. En revanche, les Hafsides n'en avaient pas dans les pays correspondants<sup>259</sup>.

Nous citons ici les modes de commerce qui prévalaient à l'époque entre les différentes rives de la Méditerranée. Malgré les interdictions du Pape pour les marins chrétiens de vendre ce qui renforcerait la puissance des musulmans, ces marins n'hésitèrent pas à commercer en tout ce qui leur apportait bénéfice notamment le blé sicilien au moment des disettes. L'Ifriqiya était exportatrice de produits agricoles et de matières brutes et importatrice de produits alimentaires et plus encore de produits manufacturés. Elle exportait les laines, les cuirs, les peaux, les poteries d'art, la cire, l'huile d'olive, les fruits secs, le sel, le thon, les vanneries et les sparteries ce qui

<sup>256</sup> *Ibid.*, p. 388-389.

<sup>257</sup> *Ibid.*, p. 391-392.

<sup>258</sup> *Ibid.*, p. 392.

<sup>259</sup> Chaouche 1964, p. 53.

démontre, par ailleurs, que les produits dérivés d'origine halieutique étaient restés dans la liste des produits exportés et échangés<sup>260</sup>.

En revanche, l'Ifriqiya importait les produits agricoles qui lui manquaient comme ceux exotiques (figues, noix et amandes d'Italie, Châtaignes de Marseille et de Naples) et le vin de différents pays méditerranéens. Les épices, les étoffes de Flandre et les soieries provenaient aussi de Marseille et de Grènes. Certains métaux manquaient à l'Ifriqiya (fer, étain et cuivre) mais aussi les papiers et les pierres précieuses<sup>261</sup>.

En somme, la côte orientale a gardé son importance et son poids dans la dynamique économique et géopolitique sous les Hafsides malgré le manque d'intérêt de ces derniers pour son aspect maritime comparativement à leurs prédécesseurs.

#### Conclusion :

A travers ce bref survol historique, depuis les Phéniciens aux Hafsides, nous pouvons relever sans difficulté que la Tunisie orientale a gardé son poids et son importance chez tous les belligérants malgré leurs différences. Son histoire est certes, riche en événements et rebondissements à travers toutes ces civilisations qui se sont succédées mais elle n'a jamais connu un déclin avéré et sa pérennité n'a jamais été entamée. Cela explique une particularité et un statut unique que tous les nouveaux envahisseurs avaient relevé dès leur arrivée. C'est précisément cela que nous avons voulu démontrer tout le long de ce chapitre. En le joignant au chapitre précédent, dans lequel nous avons mis en évidence les aspects physiques, naturels, climatiques et maritimes, nous pouvons d'ores et déjà, à ce stade de notre recherche avoir un tableau plus fourni de ce théâtre d'événements historiques. Cela nous permettra d'aborder le corpus et élaborer une synthèse plus loin dans ce travail, avec beaucoup plus de recul et de renseignements. Auparavant, il nous semble nécessaire de faire un état des lieux des ouvrages qui ont abordé de loin ou de près notre zone d'études.

---

<sup>260</sup> Mrabet 1960, p. 395.

<sup>261</sup> *Ibidem*.

### Chapitre 3 : Historique de la recherche

Nous allons essayer de passer en revue les ouvrages phares qui se sont intéressés à l'étude de la problématique que pose notre objet d'étude. Certes, nous ne pouvons citer la totalité. De plus, certains ouvrages ont partiellement traité quelques points se rapportant à notre sujet. Nous avons, par ailleurs, cherché à les présenter en deux groupes distincts selon la nature du sujet tout en suivant un ordre chronologique de parution. L'objectif principal d'une telle présentation est, comme nous venons de le mentionner, de donner un aperçu sommaire sur les écrits qui ont traité les sites littoraux mi-terrestres mi-maritimes et les gisements sous-marins quoique moins nombreux, comme nous le verrons. Un autre objectif, non moins important, est de souligner la rareté des ouvrages portant sur les épaves de Tunisie par rapport aux autres types de sites même si elles ne font pas partie de notre présent travail. Cette situation est le reflet de la rareté des découvertes et peu d'entre elles ont été étudiées.

#### Sur les sites littoraux :

Le premier groupe d'ouvrages porte sur les sites littoraux submergés à savoir les installations portuaires, les implantations à caractère industriel comme les bassins de salaisons, les viviers, les carrières littorales et autres. Le second s'intéresse aux épaves qui se trouvent en face de la côte orientale de Tunisie.

Dans le premier groupe, on trouve les voyageurs qui avaient signalé au passage certains sites qui ont suscité leur curiosité. Ces voyageurs ont été nombreux au XIX<sup>e</sup> siècle. Nous citons à titre d'exemple, *Voyage en Tunisie* de Guérin (1862) et aussi Ch. Tissot : *Géographie comparée de la province romaine d'Afrique* (paru en deux tomes 1884 et 1889), qui a parcouru la côte tunisienne à la fin de ce même siècle.

Dans la même période, mais dans une optique différente, certains ingénieurs ont été chargés par l'Etat major, lors de l'installation du protectorat français en Tunisie, de missions d'exploration et de relevés dans différents domaines. On peut en citer A. Daux, *Recherches sur l'origine et l'emplacement des emporia phéniciens dans le Zeugis et le Byzacium (Afrique septentrionale)*, faites par ordre de l'empereur en 1869 et S. Reinach, *Géographie de la Province Romaine d'Afrique*. De même, il a contribué à l'élaboration

de l'*Atlas archéologique de la Tunisie*, en collaboration avec E. Barbelon et R. Cagnat (1893).

Il nous est impératif de citer ici l'ouvrage de Servonnet et Laffite, *Le Golfe de Gabès*, paru en 1888, qui malgré son aspect plutôt narratif, ne manque pas de renseignements scientifiques de grande importance.

En 1897, une note des capitaines Hannezo et Molin et du lieutenant Montagon décrit, probablement la première fois, les jetées de la ville de *Leptiminus* dans le *Bulletin Archéologique du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques*.

Un autre ouvrage d'un intérêt inestimable, qui nous a beaucoup servi pour la compréhension des données naturelles et physiques des côtes de Tunisie et les manœuvres de navigation en face de ces côtes, est le guide des marins, les *Instructions nautiques*, publié par le Service Hydrographique de la Marine, 1899.

En 1906, M. Du Breil de Pontbriand parle dans une note du *BCTH* du port de l'antique *Gergis* et sa légende de la rivière de l'huile.

En 1916, le membre de l'École Française de Rome L.A. Constans a édité son rapport sur une mission archéologique de Bou Ghrara (*Gigthis*) aux *Nouvelles Archives des Missions Scientifiques et Littéraires*, où l'on évoque probablement la première fois, le port de cette cité antique.

Depuis 1923, l'ouvrage de K. Lehmann- Hartleben, *Die Antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres, Beiträge zur Geschichte des Städtebaues im Altertum*, est devenu incontournable.

Au cours des années soixante, A. Lézine et L. Foucher se sont intéressés aux ports de Tunisie.

Le premier s'est penché sur le môle de *Thapsus* dans son ouvrage : *Architecture romaine d'Afrique*, paru en 1961. Il a critiqué A. Daux sur certains détails et a présenté des croquis et des mesures précises de ce môle. Il a également donné son avis sur la question de l'identification du port de *Gummi*, très controversé pour sa considération comme un *cothon*, dans son ouvrage : *Mahdiyya, Recherches d'archéologie islamique*, paru en 1965.

Quant à L. Foucher, il a étudié le port de *Hadrumentum* dans une monographie qui porte le même nom (1964) et a proposé dans un article, paru la même année dans *Les Cahiers de Tunisie*, un projet d'enquête sur les ports de Byacène au début du III<sup>e</sup> siècle. Un autre aspect des recherches de L. Foucher, fondamentale pour notre travail, a été

consacré à l'étude des navires et aux barques figurant sur des mosaïques en provenance de la région de Sousse (1957) ainsi que de nombreuses autres contributions notamment la note consacrée aux salaisons de la ville de *Sullethum*, parue dans les *Actes du 93<sup>e</sup> congrès National des Sociétés Savantes*, en 1970.

En 1966, J. Rougé avait publié son illustre ouvrage, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*. Il avait présenté une typologie des ports et une mine d'informations concernant l'archéologie portuaire en s'appuyant sur quelques exemples notamment, les ports de Carthage.

R. A. Yorke s'est intéressé aux ports de la Tripolitaine et de la Tunisie dans un article publié dans *Archéologia* en 1967. Un an plus tard, il a publié avec M.F. Dallas, *Underwater Surveys of North Africa, Jugoslavia and Italy*, un article-il est vrai assez généraliste- mais qui, en regard de la carence des informations disponibles pour notre sujet d'étude, demeure de grande importance.

En 1977, Jean-Marie Lassère évoque dans la deuxième partie de son ouvrage *Ubique Populus*, les ports de la Proconsulaire et en fait un pertinent résumé ainsi que sur les populations qui y ont vécu.

En 1982, un excellent article de P. Pomey, Le navire romain de la Madrague de Giens, publié dans les *Comptes-rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, a identifié le type de navires qui auraient fréquenté le port de *Sullethum* en établissant le lien entre l'épave de la *Madrague de Giens* et la documentation iconographique.

Depuis, des travaux plus approfondis et adoptant des méthodes scientifiques ont vu le jour. Un ensemble des publications écrites en collaboration comme celles de Paskoff, Troussat et Oueslati ont étudié les côtes de Tunisie et leur vulnérabilité à l'érosion en s'appuyant sur les sites littoraux comme marqueurs archéologiques. Ces publications sont issues d'un heureux mariage de disciplines, d'apparence très différentes, que sont l'archéologie et la géomorphologie. Le colloque tenu à Aix-en-Provence en 1985 a appuyé cette démarche dans la recherche sur les déplacements des lignes de rivages. Nous avons cité la majorité de ces travaux dans notre bibliographie que nous présentons à la fin de ce travail.

En 1992, la ville de *Leptiminus* a bénéficié d'une excellente monographie issue d'un travail collectif pluridisciplinaire sous la direction de M. N. Ben Lazreg et et D.J. Mattingly. L'aspect subaquatique (portuaire) a été traité par D. Davidson.



En 2001, nous avons présenté une étude portant sur l'établissement de la carte archéologique des sites côtiers et submergés antiques de la côte orientale de la Tunisie dans le cadre d'un Diplôme des Études Approfondies de l'Université de Provence sous la direction de M. Patrice Pomey.

En 2001, une approche historique très intéressante sur le réseau portuaire africain de la flotte carthaginoise, portant sur le cas de la côte centre-orientale, a été le fruit d'un travail passionnant mené par A. Barkaoui, paru dans le recueil des actes du colloque de Kerkenna, *l'Homme et la mer (2001)*. Une multitude de travaux du même auteur figure dans notre bibliographie.

La même année, l'ouvrage de S. Aounallah, *Le Cap Bon, jardin de Carthage* a été publié et a permis d'expliquer certains aspects de la vie maritime dans cette partie de la côte orientale tunisienne et son arrière-pays, jusque là, peu connus.

Une monographie de M. A. Younés en 2003 sur la Ville de Thapsus vient compléter un vide sur une importante cité portuaire.

Un travail collectif a vu le jour en 2004 dans le cadre de la collaboration tuniso-française pour la prospection du littoral de Tunisie entamée en 1987. Les auteurs de ce travail intitulé : *Le littoral de la Tunisie : Etude geoarchéologique et historique*, sont : H. Slim, P. Troussel, R. Paskoff et A. Oueslati avec la collaboration principale de M. Bonifay et de J. Lenne. En fait, c'est un travail qui s'est voulu précis, scientifique et global dont la parution a été attendue avec impatience. Il est venu combler un vide sur nos connaissances sur le littoral tunisien.

En 2005, une publication de l'Université de Tunis (l'U.R. sur le peuplement et la mise en valeur en Tunisie à travers l'Histoire) sous forme d'un recueil d'articles, très intéressante intitulée *Byzantium Antique et Sahil Medieval, Urbanisme et occupation du sol* a traité de l'histoire de cette zone de l'antiquité jusqu'à l'arrivée des Arabes.

En 2007, un excellent dossier présenté par C. Virlovet a été consacré à la problématique du stockage et des *Horrea* en Afrique du Nord dans les *Antiquités Africaines*, à l'issue d'un séminaire qui s'est tenu en octobre 2006 à Aix-en-Provence. Les exemples concernant la Tunisie se situent dans notre zone d'études (Kerkouane, *Meninx*).

Cet état des lieux de la recherche est loin d'être exhaustif. Nous avons cité les ouvrages ayant focalisé directement sur les installations portuaires de la section de côte faisant l'objet de notre étude. Par conséquent, plusieurs autres titres et publications auxquels nous avons eu recours dans les différentes étapes de ce travail ont été rapportés dans la

bibliographie comme par exemple le rare document sur *Sullecthum*, un projet tuniso-canadien qui date du début des années quatre vingt sous la direction de M.P. Senay mais qui n'a pas eu de suite après le premier volume, paru dans les *Cahiers des Études Anciennes* (1989).

Depuis quelques années, la céramique a pris une place grandissante dans la compréhension des fonctionnements des ports à travers la fabrication et la circulation de ces « emballages ». Une multitude d'articles et d'ouvrages dans lesquels M. Bonifay s'est impliqué avec plusieurs équipes figurent dans notre bibliographie.

**Sur les épaves :**

Concernant les épaves, la liste des ouvrages qui se sont penchés sur l'archéologie sous-marine en Tunisie est bien plus maigre que la précédente. En effet, la précocité de sujet dans ce pays en est la principale cause. D'ailleurs, mis à part l'épave de Mahdia qui accapare la majorité des publications, comme nous le verrons, les quelques épaves signalées ont été exclusivement rapportées dans le catalogue de A. J. Parker (1992). Les premiers écrits de A. Merlin datant de 1907 sur l'épave de Mahdia sont à mettre sur cette liste, bien que rudimentaires et loin de l'aspect scientifique requis par la recherche, puisqu'il s'agit de l'inventeur de cette trouvaille. Par ailleurs, nous trouvons une liste exhaustive de tous les ouvrages et articles qui se sont penchés sur cette découverte dans l'article de G. de Frondeville, Mahdia, dans J. Du Plat Taylor, *Marine archaeology : developement during sixty years in the Mediterranean*, London, 1965 depuis la date de la découverte 1907. Certes, une multitude de monographies concernant cette épave a continué à paraître même après cette date mais nous ne pouvons citer que les plus connues. Nous citons, à titre d'exemple, l'étude consacrée à cette épave par P. A. Gianfrotta et P. Pomey dans la partie consacrée au transport d'objets d'art dans leur ouvrage, *Archeologia subacquea, storia, tecnica, scoperte e relitti*, paru en 1981.

En revanche, A. J. Parker a établi en 1992 un catalogue des épaves découvertes dans la Méditerranée d'époque romaine. Il est intitulé *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean & the Roman Provinces*. C'est dans ce catalogue que nous avons puisé des informations, jusqu'alors inédites, sur les épaves tunisiennes jamais prospectées ni fouillées.

En 1994, un travail de collaboration tuniso-allemand a donné naissance à un ouvrage de grande importance ; *Das Wrack der Antike Schiffsfund von Mahdia*. Cet ouvrage s'ajoute à la liste de ceux consacrés à l'épave de Mahdia mais son originalité réside dans les monographies qui ont accordé beaucoup d'intérêt aux détails qui n'avaient pas fait l'objet d'études auparavant.

En 1995, F. Chelbi a dressé un bilan de l'archéologie sous-marine en Tunisie et a établi les priorités du département des recherches archéologiques sous-marine, au lendemain de sa création en 1993, au sein de l'Institut National du Patrimoine de Tunisie. Cet article est paru dans un numéro spécial des *dossiers de l'archéologie* (1995) consacré à l'archéologie en Tunisie, *Tunisie ; carrefour du Monde antique*.

Enfin, l'illustre ouvrage, *La navigation dans l'Antiquité*, paru en 1997 sous la direction de P. Poiney, constitue la base des connaissances sur les navires, la navigation et le commerce dans l'Antiquité.

## **Deuxième partie**

**Deuxième partie : *Corpus* des installations portuaires et des sites côtiers de la côte orientale de la Tunisie**

**Introduction**

**I- Les installations portuaires**

1. Aspis-Clupea
2. Curubis
3. Neapolis
4. Hadrumetum
5. Leptiminus
6. Thapsus
7. Gummi
8. Sullecthum
9. Acholla
10. Thaenae
11. Cercina
12. Macomades-Iunci
13. Tacape
14. Gigthis
15. Zitha

**II- Les autres sites côtiers**

1. Les témoins de l'industrie de transformation des produits de la mer
2. Les viviers
3. Les entrepôts
4. Les carrières littorales
5. Les sémaphores
6. Les ponts et les chaussées

## Introduction

Nous proposons, dans cette partie de notre travail, de présenter un *corpus* des sites de notre zone d'étude. Il s'agit de présenter les sites côtiers aussi bien portuaires qu'annexes (sites attestant des activités de pêches et des industries des produits de la mer, sites de stockage, etc.) sous différents aspects. En effet, notre travail consiste à retrouver les traces de ces ports dans les sources littéraires et épigraphiques quand cela s'avère possible. Il s'agit également d'exploiter les données iconographiques quand ces documents existent et peuvent aider à l'étude des sites. Enfin, nous étudierons les apports de l'archéologie quand ils existent puisque la majorité de nos sites n'a pu bénéficier de fouilles complètes hormis des fouilles ciblées comme celles de l'usine de salaison à Nabeul, par exemple<sup>1</sup>. Les campagnes de prospection ont, elles aussi, apporté un important lot de données et nous pensons particulièrement à celle de la carte nationale des sites archéologiques de la Tunisie entreprise par l'Institut national du Patrimoine tunisien<sup>2</sup> et aux travaux de l'équipe tuniso-française de la prospection du littoral<sup>3</sup>.

Cette étude forme, dans la mesure du possible, la charpente d'une monographie propre à chaque site. Dans notre démarche, nous avons opté pour la présentation de chaque site en commençant d'abord par définir sa position géographique et son toponyme, puis son évolution historique et son statut à travers les civilisations, puis le port et les monuments qui lui sont attenants, l'état des lieux des recherches qui l'ont concerné, les sources littéraires, épigraphiques et iconographiques. L'histoire économique est également étudiée à travers le prisme de la production de l'environnement immédiat et l'arrière-pays du port, la production halieutique, le commerce ainsi que d'autres sites ou entités géographiques pouvant être en rapport avec le port en question.

Cela s'accompagne d'une référence, toujours présente, aux conditions naturelles de la portion de côte, dans un sens Nord-Sud, sur laquelle se trouve le port. Nous avons jugé utile de comprendre le tracé, la nature et le relief de la côte en nous mettant face au paysage portuaire venant du large. Cela permet d'identifier d'éventuels amers, en ne retenant que les éléments naturels, de scruter la bathymétrie, les courants et l'amplitude des marées. Ces derniers, en se conjuguant avec les vents dominants permettent une appréhension de la

<sup>1</sup> Slim *et al.*, 2007.

<sup>2</sup> Carte nationale des sites archéologiques et monuments historiques.

<sup>3</sup> Slim *et al.*, 2004.

navigation et peut être, *in fine*, une identification du gabarit des navires pouvant accéder à certains de nos ports, compte tenu du tirant d'eau qui leur est suffisant.

Enfin, nous mettrons à la disposition du lecteur un inventaire des sites côtiers nécessaires à la lecture du paysage littoral comme les installations de transformations des produits de la mer, les viviers, les lagunes, les ponts, les chaussées et les sémaphores aujourd'hui disparus.

Il va sans dire que le manque de données pour certains sites demeure notre obstacle majeur pour mener à bien cette étude. Par ailleurs, nous avons sélectionné les sites portuaires les plus marquants et les plus remarquables à travers l'histoire de la Tunisie, en général, et celle de la côte orientale en particulier. Pour ceux de moindre importance, nous n'avons pas pu leur imposer la même méthodologie de la monographie puisque les données les concernant manquent cruellement.

Il nous est parfois difficile de nous tenir uniquement à l'histoire de la structure portuaire étudiée bien que celle-ci demeure tel l'un des principaux objectifs de notre recherche. L'histoire de la cité ou du centre urbain environnant un port donné y est souvent rattachée et indissociable. Par conséquent, nous avons choisi volontairement de ne retenir que les aspects qui importent à notre recherche.

Rappelons que l'archéologie portuaire tunisienne comme sa « jumelle » sous-marine souffrent de lacunes et d'une absence quasi totale sur la scène de la recherche, comme nous l'avons démontré dans notre précédent travail de DEA<sup>4</sup>. Ce *corpus* est donc un essai de recueil, non exhaustif, de la réalité de l'archéologie portuaire tunisienne et en l'occurrence ici de la côte orientale de la Tunisie.

---

<sup>4</sup> Gadhoum 2001.



***Aspis / Clupea / Clupeae / Clipei / Kélibia*** (Fig. 8, Fig. 14, Fig. 15, Fig. 76)**Cap Bon**

x : 608,05 ; y : 389,20

AAT, 1/50 000, Feuille XVI, Kélibia, site n°67

**Situation et Toponyme**

Les ruines de l'actuelle Kélibia se situent sur la côte orientale du Cap Bon à la hauteur de Ras Mustapha<sup>5</sup>. Elles se trouvent sur ce promontoire haut d'environ 77 m, sur le versant Nord-Est de la Dorsale tunisienne qui parcourt et se termine dans la presqu'île du Cap Bon<sup>6</sup>. Ce promontoire qui par sa forme épouse celle du bouclier aurait donné le toponyme *Aspis* attribué par les Grecs à cet endroit à en croire Strabon<sup>7</sup>.

Cet emplacement est cité, *Aspis-Clupea*, par le *Stadisme de la Grande Mer*<sup>8</sup>. Les toponymes latins *Clupea*, *Clipea* seraient une traduction du toponyme grec.

L'*Itinéraire Antonin* et la *Table de Peutinger* la citent sous le nom de *Clipeis* et *Clipea*. Dans son article sur les erreurs de Strabon sur Carthage et son territoire, J. Desanges nous fait remarquer que Strabon la situe par erreur entre *Neapolis* et *Hadrumetum*<sup>9</sup>.

Sur l'importance de cette cité et de son port probablement, l'*Itinéraire Antonin* la cite à deux reprises. Il nous rapporte le descriptif de deux routes, la première vers Carthage et la deuxième vers *Sufetula*. Cela peut déjà nous donner une indication, même hypothétique mais valable selon nous, que la cité était reliée à deux routes parmi celles majeures en Afrique du Nord antique. Le fait qu'elle soit reliée à un tel réseau routier permet de supposer que les denrées agricoles et les productions industrielles auraient pu être acheminées par ces voies. Nous sommes à près de 85 milles de Carthage et de 216 milles de *Sufetula*, une des plus grandes agglomérations de l'antiquité. La même source<sup>10</sup> indique 30 milles de *Curubis* soit 200 Stades ou encore 45 km, soit à peu près la distance actuelle entre Korba et le port de Kélibia (Ras Moussa).

<sup>5</sup> AAT, Feuille XVI, Kélibia, site n°67, Guérin 1862, t. 2, p. 229.

<sup>6</sup> Oueslati 2004, p. 15-16.

<sup>7</sup> 17, 3, 16.

<sup>8</sup> *Stadisme*, 117.

<sup>9</sup> Desanges, 1990, p. 98.

<sup>10</sup> *Itinéraire Antonin*, 57.1.

Par ailleurs, la *Table de Peutinger* (Fig. 9) la situe au Nord-Est du Cap Bon et donne 16 milles comme distance entre *Clipeis* et *Neapolis*<sup>11</sup>. Sur l'*Itinerarium Maritimum*, la ville est signalée sur la route *inter Siciliam et Africam* et de *Sicila ab insula Maritima in promonturium Mercuri*<sup>12</sup>. Quant au *Stadiasmus*, il indique 500 stades entre *Clupea* et *Hadrumetum*<sup>13</sup>.

Sur le choix de la situation d'*Aspis*, qui deviendra plus tard *Clupea* sous les Romains, il pourrait avoir été guidé par sa proximité de Carthage (en viron deux à trois jours de marche pour les garnisons) et donc pourrait servir d'une base d'opérations. Le choix de l'installation du port sur la côte orientale peut être guidé par une posture plus protégée contre les assauts carthaginois et les sautes de vents du Nord-Nord-Ouest en étant sur cette côte plutôt que celle occidentale du Cap Bon. De plus, cela permet de couper les communications ou du moins les gêner entre Carthage et ses *Emporia* florissantes et les parages Syrtiques d'une manière générale qui payaient leurs redevances en nature<sup>14</sup>.

## Histoire et Statut

La tradition littéraire, notamment grecque<sup>15</sup>, situe la fondation de *Clupea* vers 309 à 310 av. J.-C., soit l'année du débarquement d'Aghatoclès. Faisant partie des possessions carthaginoises, la cité a connu de nombreuses incursions grecques et romaines. Elle fut le théâtre de la première et la troisième guerres puniques. Les sources parlent du débarquement de Aghatoclès et l'occupation de son port pendant près de cinq années de 310 à 306<sup>16</sup>. Plus tard, Regulus en fit de même entre 256 et 254 avant notre ère. Ce dernier, après un débarquement réussi dans cette ville avec une flotte assez imposante, y maintient sur ordre de Rome quarante bâtiments<sup>17</sup>. En 148 av. J.-C, elle résista à Pison qui l'assiégea sans résultat, ce qui expliquerait probablement sa destruction après la chute de Carthage. Par ailleurs, une équipe tuniso-italienne a établi l'éventualité de l'existence d'une présence carthaginoise dès le V<sup>e</sup> siècle avant notre compte tenu du matériel archéologique

<sup>11</sup> V, 1, 4

<sup>12</sup> 493.7 et 518.1

<sup>13</sup> *Stadiasme*, 117.

<sup>14</sup> Cf. la note de bas de page n°2 de Polybe, traduction de P. Pédech, les Belles Lettres, 1969.

<sup>15</sup> Strabon, XVII, 3, 16.

<sup>16</sup> Diodore de Sicile, XX, 3, 7.

<sup>17</sup> Polybe, I, 29, 3, 5.

funéraire retrouvé *in situ*<sup>18</sup>. La ville de *Clipea* est devenue une ville libre après la victoire des Césariens contre les Pompéiens<sup>19</sup>. Sur le plan épigraphique, des inscriptions trouvées *in situ* montrent que *Clipea* était une *colonia Iulia* et inscrite dans la tribu *Arnensis*<sup>20</sup>. S. Aounallah, affirme dans son ouvrage *Le Cap Bon, Jardin de Carthage* qu'il s'agirait vraisemblablement d'une colonie césarienne datant d'au moins 25 av. J.-C.<sup>21</sup>.

### Les conditions naturelles : (Fig. 4, Fig. 5, Fig. 6, Fig. 8)

#### Bathymétrie

La bathymétrie de ces parages est faible et la plate-forme continentale s'élargit, surtout à la hauteur de la partie centrale et de la racine de la péninsule du Cap Bon où même l'isobathe de 5m se trouve parfois à plus de 500m du rivage<sup>22</sup>. Ceci, ajouté au fait que la côte tourne le dos aux vents du Nord et du Nord-Ouest explique le mode relativement peu battu du rivage. Les eaux sont, en tout cas, beaucoup moins agitées que sur la côte occidentale du Cap Bon.

#### Nature de la côte

La côte de la baie de Kélibia est rocheuse et tourmentée<sup>23</sup>. Vers le Sud, une plage de sable rectiligne et continue s'étend jusqu'au Ras Mamour, distant de 27 milles. Elle est saine et prolongée par des fonds réguliers ; en arrière, elle est bordée d'une ligne de collines à peine interrompues par les lits de quelques oueds descendants de l'intérieur. Des petits chotts ou sebkhas séparent la plage du pied de ces collines<sup>24</sup>.

#### Les vents

- En hiver : les vents dominants soufflent de l'Ouest et du Nord-Ouest. Les vents du large disparaissent au profit des vents de terre.
- En été, les vents d'Est sont prédominants, mais ceux d'Ouest ne disparaissent pas pour autant. Les vents (Est) du large sont plus fréquents.

<sup>18</sup> Fantar, 1988, p. 504.

<sup>19</sup> Pline l'Ancien, V, 24. « [...] liberam Clipea in promunturio Mercurii, item libera Curubis, Neapolis »

<sup>20</sup> Beschaouch 1969, et voir également sur le statut de colonie : Gasco 1984, 106 *CIL*, X, 6104 ; *ILS*, 1945

<sup>21</sup> Aounallah 2001, p. 257.

<sup>22</sup> Oueslati 2004, p. 15.

<sup>23</sup> *Instructions Nautiques*, p. 296.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 298.

- Les sautes de vents et les renverses sont caractéristiques de cette zone et imposent des difficultés pour la navigation des voiliers et des petites embarcations. Les calmes succédant une brise établie restent dangereux<sup>25</sup>.

#### Les mouillages

Le mouillage de Kélibia n'est protégé que contre les vents d'Ouest. Selon les *Instructions Nautiques*, la tenue sur des fonds de sable y est médiocre<sup>26</sup>. Il faut s'enfoncer plus dans le creux de la baie pour être plus protégé des vents du Nord-Est. On peut imaginer que cette partie a du être vraisemblablement la zone de mouillage face à la petite grève faisant office de port au début, avant la construction des jetées qui vont fermer plus tard cette baie.

#### Le port et les bâtiments annexes (Fig. 8)

Compte tenu de ces témoignages littéraires ainsi que des observations apportées par Guérin et Tissot, reprises dans le descriptif des sites de l'AAT, nous pouvons admettre tout d'abord l'existence de ces installations portuaires, même si aujourd'hui elles ne sont plus visibles du moins de la surface. En second lieu, et toujours à partir de ces deux références, nous pouvons également considérer que ces installations portuaires étaient capables, semble-t-il, de répondre aux besoins des navires, du moins militaires. Le *Stadisme* nous apprend que cet établissement portuaire était tourné vers le Zéphyr à savoir le vent du Sud, à dix stades de la colline *Taphitis*, ce qui nous mène à déduire que le port se trouve au Sud de la colline qui forme ce promontoire<sup>27</sup>. Cela est d'autant plus logique puisque les vents les plus violents qui représentent une vraie menace pour un plan d'eau dans cette zone sont ceux du Nord-Nord-Ouest qui sont redoutables sur la côte occidentale de la péninsule du Cap Bon.

Selon Guérin<sup>28</sup> et Tissot<sup>29</sup>, *Clipea* avait deux ports, un militaire au Nord et un marchand au Sud. Cela pourrait s'expliquer selon Guérin par le fait que celui militaire était au pied de la colline qui porte l'actuelle citadelle de Kélibia. Il serait plus logique donc d'admettre sa supposition puisque le port militaire serait commandé directement à partir de cette citadelle. Ce port semblait à son tour être coupé en deux plans d'eau toujours selon le même observateur.

<sup>25</sup> *Instructions Nautiques*, p. 241.

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 297.

<sup>27</sup> *Stadisme* 117.

<sup>28</sup> Guérin 1862, t. 2, p. 229

<sup>29</sup> Tissot 1888, t. 2, p. 135.

Sur la carte de l'AAT, l'installation portuaire semble occuper la partie inférieure de Ras Moustafa. Là où les auteurs ont marqué l'Ancienne Batterie<sup>30</sup>. Cet emplacement nous semble le plus logique et correspondrait le mieux à l'emplacement de ce port selon nos estimations. D'ailleurs, en lisant les indications que nous donnent les *Instructions Nautiques*, on se rend compte que cette approximation que nous avançons se confirme. Ces instructions décrivent à l'Ouest du Ras Mustapha, dans la partie qui correspond au massif du bordj, une anse qui renferme les vestiges d'une vieille installation portuaire. Ce vieux port semble être délimité du côté du large par une 'petite chaussée' en arc de cercle et de roche à fleur d'eau, probable restes d'un môle. Mieux encore, à la base de ce qui semblent être deux petits caps qui marquent l'anse, on voit des assises ruinées dans lesquelles les *Instructions* reconnaissent des restes de quai en ruine en maçonnerie. On pouvait également selon le même ouvrage suivre les traces des murailles qui descendent jusqu'à la mer et qui donnent une idée sur l'importance de cette ville dans l'antiquité<sup>31</sup>.

Dans leur rapport sur le *Maghreb Project*, portant sur les ports romains de l'Algérie de 1968, R. A. Yorke et D. P. Davidson, donnent une description très brève de l'ancien port de *Clupea*. Ils le situent sous la citadelle de Ras Mustapha. Un môle protégeant l'ancien port à l'Est a fait l'objet d'une extension de 150 m avec la construction d'une nouvelle jetée lors du réaménagement de cet espace en nouveau port de pêche, deux ans avant, soit en 1965 ou 1966. Des traces d'une jetée antique se trouvent à 200 m de la base du môle oriental. Sur le rivage aussi, il y avait des affleurements de blocs (peut être un quai ?). On a également construit une jetée au Sud et à l'Ouest ce qui a provoqué l'ensablement rapide du nouveau port couvrant ainsi des traces de l'ancien port<sup>32</sup>.

Voici quelques occurrences qui citent le port de la ville de *Clupea* et de son activité maritime :

Dans le *AAT*, nous lisons : « *Clupea* (Kelibia). Sur le bord de mer, on distingue encore les restes de quais magnifiques et de môles. Le mamelon sur lequel était construite l'ancienne acropole a 84 mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer ».

Dans *Voyage archéologique dans la Régence de Tunis* par V. Guérin nous lisons le témoignage suivant : « La ville avait deux ports, l'un marchand au Sud, l'autre militaire au

<sup>30</sup> Cf. la carte de Kelibia, dans *AAT*, Feuille XVI, site n°67 et ses environs.

<sup>31</sup> *Instructions Nautiques*, p. 297.

<sup>32</sup> Yorke et Davidson 1968, p. 25.

Nord. Celui-ci, auquel j'attribue cette dernière destination parce qu'il était commandé de plus près par la citadelle, était divisé lui-même en deux bassins par un promontoire appelé actuellement Ras Sidi Mustapha ; une batterie basse en défend l'extrémité. Non loin de là, quelques rochers gardent l'empreinte de plusieurs boulets qui les ont atteints. Ces deux ports sont, depuis longtemps à moitié, ensablés ; ils étaient jadis protégés contre les vagues du large et contre les vents qui balayent d'ordinaire cette côte par des môles dont on aperçoit encore maintenant les débris.

Polybe I.29.

Ayant abordé avec un premier détachement sous le cap qu'on appelle Hermée (l'actuel Cap Bon) et qui devant Carthage s'avance dans la mer du côté de la Sicile, renforcés des vaisseaux suivants et toute la flotte réunie, ils naviguèrent le long du pays jusqu'à ce qu'ils eussent atteint une ville appelée *Aspis*. Là, ayant opéré leur débarquement et tiré au sec les navires qu'ils entourèrent d'un fossé et d'un retranchement [...]. Les Romains, maîtres d'*Aspis*, y laissèrent une garnison pour la ville et sa contrée [...]. A ce moment on vint annoncer de Rome qu'un seul des deux consuls devait rester sur place avec un effectif suffisant et l'autre ramener la flotte à Rome. Ce fut Régulus qui resta en gardant avec lui quarante vaisseaux, quinze mille fantassins et cinq cents cavaliers.

César, *Beilum Civile*, Livre deuxième, II, XXIII

A la même époque, C. Curion s'embarquait en Sicile pour l'Afrique [...]. Après deux jours et trois nuits de navigation, il (C. Curion) aborda à un point qui s'appelle *Anquillaria*. Ce point est à vingt deux mille pas de *Clupea*, il offre un mouillage assez commode en été, et deux promontoires élevés le limitent. L. César le fils attendait son arrivée au large de *Clupea* avec dix vaisseaux de guerre qui avaient été tirés au sec à Utique à la suite de la guerre des pirates et que P. Attius avait pris le soin de réparer pour la guerre actuelle ; mais effrayé par l'effectif de la côte ennemie, il avait abandonné la haute mer, poussé à la côte la plus proche une trirème pontée qu'il avait laissée sur le rivage, et s'était enfui par voie de terre vers Hadrumète. C. Considius Longus défendait cette place avec une garnison forte d'une légion. Les autres bâtiments de L. César, après sa fuite, s'y réfugièrent.

Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle*, Livre V, 1-46, § 24

« [...] liberum Clypea in promunturio Mercurii, item libera Curubis, Neapolis »

« Ensuite, on a le promontoire d'Apollon et, dans l'autre golfe, Utique, ville de citoyens romains, illustrée par la mort de Caton, le fleuve *Bagrada*, l'endroit nommé Camp de Cornélius, la colonie de Carthage sur les vestiges de la Grande Carthage, *Maxula*, une colonie aussi, les villes de *Carpi*, *Misua*, et la ville libre de *Clypea* sur le promontoire de Mercure, tout comme les villes libres de *Curubis*, *Neapolis*. »

J. Desanges, à propos de Pline l'Ancien, § 24, p. 224

La ville est située par Pline in *promunturio Mercurii* comme le reste des autres villes ; *Misua*, *Carpi* *Curubis*, *Neapolis*. En effet, on peut comprendre qu'il considère ce cap non pas comme le Cap Bon au sens restreint (Ras Addar) mais la totalité de la presqu'île.

### Sources Littéraires

Polybe 1.29.2

Tite live 27.29.7

Strabon 17.3.16

César, *Guerre Civile*, 2.23

Ps.-César, *Bellum Africum*, 2.6

P. Méla, 1.34

Pline l'Ancien, 5.24

*Silius Italicus* 3.243-244

Ptolémée 4.3.2

*Itinéraire d'Antonin*, 57.1

*Itinéraire Maritime*, 493.7

*Stadiasme de la Grande Mer*, 117

*Table de Peutinger*, 5.1.4

*Cosmographie* de l'Anonyme de Ravenne, 5.5

*Géographie* de Guido, 88

## **Curubis/Cubin/Korba/Kourba** (Fig. 10, Fig. 14, Fig. 15, Fig. 76)

### **Cap Bon**

AAT, 1/50 000, Feuille n°XXX, Nabeul, site n°61

### **Situation et toponyme**

La ville littorale de *Curubis* est aujourd'hui identifiée avec certitude avec l'actuelle ville de Korba<sup>33</sup>. En effet, elle se situe dans le segment formé par *Aspis-Clipea* au Nord et la ville de *Neapolis* à moins de 20 km au Sud. Les ruines antiques de cette ville sont serrées dans un losange formé par l'Oued Bou il-Idine l'Ouest, deux sebkhas au Nord et au Sud et le littoral de Sidi Maâouïa à l'Est.

Nous trouvons les occurrences de cette ville portuaire dans les sources suivantes : Ptolémée l'appelle Kouvrobiq et la situe entre *Aspis* et *Neapolis*<sup>34</sup>.

La *Table de Peutinger* (Fig. 11) la situe dans la zone de Byzacène et l'appelle *Cubin* sur la route Carthage-Hadrumetum<sup>35</sup>.

L'*Itinéraire Antonin* cite *Curubi* à deux reprises et ce sur deux routes distinctes : la première celle de *Sufetula-Clipea* et la seconde *Carthagine-Clipeis*<sup>36</sup>.

L'*Itinéraire Maritime* la signale comme un port d'escale entre l'Afrique et la Sicile<sup>37</sup>.

Guido l'appelle *Curum*<sup>38</sup>.

### **Histoire et Statut**

L'histoire de cette cité est tributaire majoritairement à ce que nous apprend l'épigraphie. En effet et jusqu'à encore 47 av. J.-C., elle fut une ville libre gérée par un *praefectus*. Il convient ici de rappeler que Rome à l'époque républicaine avait l'habitude de « punir » certaines villes en les administrant par des préfets et en les privant de structures

<sup>33</sup> AAT, Feuille XXX.

<sup>34</sup> Ptolémée, 4.3.2.

<sup>35</sup> *Table de Peutinger*, VI, 2.

<sup>36</sup> *Itinéraire Antonin*, 56.7 ; 57.5.

<sup>37</sup> *Itinéraire Maritime*, 493, 8.

<sup>38</sup> Guido, 88.



civiques. *Curubis* devait être à l'époque une de ces villes africaines hostiles et déchues<sup>39</sup>. Elle a subi les attaques césariennes aux moments de leur guerre contre les Pompéiens. À la fin de cette dernière, *Curubis* devint ville libre. Pline la cite comme une ville libre<sup>40</sup>. Le changement de statut vient du fait qu'à la défaite des Pompéiens aux environs de Thapsus en 46 av. J.-C., César lui attribua sa liberté comme les autres villes qui ont souffert cette guerre ou qui s'étaient rangées de son côté. *Curubis* comme *Neapolis* et *Clipea* firent partie de ces villes « graciées ». A cette époque, elle fut administrée par des Suffètes et possédait un *Senatus* et un *populus*.

Un an après, *Curubis* devint une *Colonia Iulia Curubis*. Une inscription<sup>41</sup> datable de l'an 45 nous apprend que la ville est sous administration duumvirale. D'autres inscriptions ne précisant pas la date mais indiquant clairement le nom de *Iulia Colonia* confirment ce statut<sup>42</sup>.

### Le port et les bâtiments annexes (Fig. 10)

La ville de *Curubis* et plus précisément ses installations étaient très connues dans l'Antiquité. La notoriété de son port n'est pas à démontrer mais ce qui demeure frappant c'est à la fois son absence dans les faits historiques, du moins dans les sources littéraires antiques dont nous disposons aujourd'hui et surtout la disparition des vestiges du port. Ce port, comme nous l'avons mentionné, figure comme une escale maritime entre l'Afrique et la Sicile dans l'Itinéraire Maritime. La ville possédait également une station de naviculaires sur la place des corporations d'Ostie (Fig. 12).

Dans une cartouche en queue d'aronde on lit<sup>43</sup> : *Naviculari Curubitanī d(e) s(uo)*. Avec la représentation d'un boisseau et de deux dauphins. La mosaïque porte également le sigle s.n.f.c.c. Cela a été interprété par les auteurs du CIL comme suit :

*s(tatio) n(egotiatorum) f(rumentariorum) c(oloniae) c(urubitanae)*.

« Naviculaires de *Curubis*, à leurs frais ; bureau des négociants frumentaires de la colonie de *Curubis* »

<sup>39</sup> Jacques et Scheid 1990, p. 188-189.

<sup>40</sup> V, 24. « ...item libera Curubis »

<sup>41</sup> CIL, 977 ; ILS, 5320 ; ILPB, 372. Sur la date de la proclamation du statut de *Colonia Iulia Curubis*, voire les explications de S. Aounallah 2001, p. 252-253.

<sup>42</sup> CIL, 980 ; ILS, 6817 et CIL, 12452 + 24100

<sup>43</sup> CIL, XIV, 4549, 34. La description entière de la mosaïque en question se trouve dans Becati 1953, vol. 4, p. 77-78, n°112 ; Carcopino 1912, propose de lire *senatus naviculariorum curubitanorum curavit* et Courtois 1954, pense qu'il s'agit d'une invocation et propose *sit navigium felix coloniae curubitanae*.

Sur le plan archéologique, nous ne possédons aucune trouvaille matérielle qui puisse attester de l'évidence de ce port ni de ses aménagements. Il est important de rappeler ici les témoignages de V. Guérin et de Ch. Tissot. Le premier indique son incapacité à l'identifier à part les deux petits caps qui le délimiteraient selon lui. Il considère qu'étant à l'embouchure du torrent qui file vers le Sud de la ville antique, les structures se sont peu à peu ensablées et ont disparues sous le terrassement qu'il a occasionné. Son avis se superpose avec celui de Ch. Tissot qui rapporte la même information.

« Le port qui existait jadis près de l'embouchure de l'oued, n'est également plus reconnaissable, et les deux petits caps qui le délimitaient sont à peine sensibles. Le sable l'a envahi et comblé peu à peu, et une seule barque de pêcheur, à moitié pourrie sur la grève, est l'unique marine de la ville actuelle<sup>44</sup>. »

### Sur la navigation dans les parages de *Curubis* (Fig. 4, Fig. 5, Fig. 6)

Le relevé bathymétrique dans les parages de *Curubis* révèle les résultats suivants à partir de l'endroit présumé du port :

- Isobathe de 10 m à environ 500 m du rivage.
- Isobathe de 20 m à plus de 900 m
- 30 m à près de 2200 m.

La nature de la côte :

Cette portion de côte est dans l'ensemble saine et rectiligne, garnie d'une plage sablonneuse assez basse en avant de laquelle existent quelques plateaux rocheux à fleur d'eau. Un chapelet de sebkhas la borde à l'arrière plage et au pied des collines intérieures. Deux d'entre elles marquent le Nord et le Sud du port. C'est un milieu caractéristique des zones humides où l'on remarque une succession de lagunes et de marais maritimes, le tout enserré derrière un cordon de plage grésifié et consolidé. C'est probablement dans ce cordon que V. Guérin aurait peut-être reconnu les « deux petits caps qui le délimitaient ».

Par ailleurs, au large de *Curubis*, existe un banc qui porte même aujourd'hui son nom. Il fait parti d'un plateau de moins de 50 m qui sur lequel les sondes ont enregistré des fonds de 28 m. Les Instructions Nautiques mettent en garde de ce danger par mauvais temps du

<sup>44</sup> Guérin 1862, p. 242-243

Nord-Est au Sud-Est parce que la mer y sensiblement plus grosse que sur les parties les plus profondes<sup>45</sup>.

Orographie et amers :

En ce qui concerne les amers, le navigateur peut se fier aux nombreux reliefs qui caractérisent le Cap Bon à l'arrière de la côte et surplombant un arrière-pays de vallées. Pour le cas de *Curubis*, nous avons relevé des buttes de 22 à 26 m à l'arrière de la plage. Quelques centaines de mètres de plus vers l'intérieur, des pics de 50 m peuvent être suffisamment en vue selon les *Instructions Nautiques* comme points de reconnaissance. Il va sans dire que certaines ruines d'époque romaine et certainement antérieure à cette époque auraient certainement permis une approche plus aisée de la côte au moment de leur occupation.

La visibilité est donc assez bonne dans les parages de *Curubis*, éléments primordial plus particulièrement pour la navigation antique et d'une manière générale même de nos jours.

Les vents :

La totalité de la côte de la Tunisie (de la frontière algérienne jusqu'à celle libyenne) a fait l'objet d'un découpage sectoriel qui calque le régime général des vents. Rappelons que ce découpage a engendré trois zones dites Nord, moyenne et Sud<sup>46</sup>. Étant dans l'entité moyenne, *Curubis* est soumise à un régime de vent assez perturbé à deux grandes tendances distinctes correspondant à deux saisons partageant l'année.

- En hiver, un groupe de vents sévit de secteur Nord-Ouest à Nord-Nord-Ouest vers Nord-Est à Nord-Nord-Est : donc les vents d'Ouest sont les vents dominants. Les vents du large disparaissent au profit des vents de terre.
- En été, les vents de secteur Ouest deviennent inférieurs à ceux soufflant de l'Est, Nord-Est et Sud-Est mais ne disparaissent pas. Les vents du large prédominent dans cette période de l'année.
- Les vents de navigation qui nous intéressent ayant une certaine force côté de 4 sur 10 et au-delà, nous confirment une tendance de prédominance des vents d'Ouest en hiver et une égalité des vents de secteur Est et Ouest en été. Cela rend donc l'été

<sup>45</sup> *Instructions Nautiques*, p. 298-299.

<sup>46</sup> Sur les différents types de vents et les zones de leurs mouvements qui affectent notre zone d'étude voir Partie Première. La zone Nord : frontière algérienne jusqu'à la pointe du Cap Bon (Ras Addar) ; la zone moyenne : Cap Bon- Ras Kapoudia ; la zone Sud : Ras Kapoudia - frontière libyenne (Ras Ejdir) .

assez imprévisible dans ces parages puisque les sautes de vents surviennent fréquemment et le vent change de direction malgré un temps estival. Les écarts thermiques entre la terre et la mer nocturne et diurne ainsi que le relief décident également de la direction des vents dans cette zone.

En somme, cela rend la navigation difficile pour les voiliers sans présenter un grand danger puisque la côte de Curubis est saine et sans caps dangereux hormis le banc qui se trouve à son large qu'il suffit de contourner en cas de vents d'Est comme l'indiquent les Instructions Nautiques. Aucun risque également, pour le port de Curubis puisqu'il est protégé par le relief de l'arrière-pays par vents de Nord-Ouest. De plus, il semblait être suffisamment en biais par rapport à la côte, il épouse logiquement la configuration de la côte, pour les lames d'eau poussées par les vents du Nord-Est et de l'Est. Cependant, face à l'absence de donnée sur sa configuration, nous pouvons imaginer que ce plan d'eau pouvait être rarement gêné par les vents de Sud-Est en été, moment où ils sont plus fréquents, puisque les courants jouent un rôle atténuant.

#### Les courants :

Un bras de courant longeant la côte de Curubis descend vers le Sud en parallèle au rivage. Aujourd'hui, il est connu sous le nom du courant de Korba. Son lit part du Nord du Cap Bon en direction du Sud à Sud-Sud-Ouest. Il s'approche du rivage et passe en toute logique face au port atténuant les vagues générées par les vents du Sud-Est. Nous confortons notre analyse par le fait que ce port qui est, disons le, fondamentalement annonaire ne pouvait avoir été choisi par hasard. La manutention et le chargement d'une denrée aussi précieuse pour Rome que le blé ne pouvaient être entrepris sans la « sécurisation » du plan d'eau que constitue le port d'une manière générale et encore moins pour celui ayant une statio sur la place des Corporations d'Ostie.

#### Les Marées :

La zone dans laquelle se trouve *Curubis* n'est pas sujette à des dénivellations de marée importantes. Elles sont de 0.4 m à 0.5 m soit 0.2 m à 0.3 m au-dessus ou au-dessous du niveau normal<sup>47</sup>. Les effets du vent très présents dans ces parages et la pression atmosphérique effacent les effets de la marée dans cette zone.

---

<sup>47</sup> *Instructions Nautiques*, p. 243.

### Commentaires

- Notoriété incontestée du port de la cité de *Curubis* à travers l'histoire et l'authenticité de ses liens avec la capitale de l'Empire grâce à sa présence sur la place des Corporations d'Ostie en tant que port ravitailleur de grains. Nous parlons ici donc d'un « port débouché » ou d'acheminement de productions agricoles africaines vers Rome. Cela suppose une connexion sur un réseau routier qui permet cet acheminement jusqu'à ses quais (Fig. 76).
- Importance de la situation géographique de ce port, à savoir sa position sur l'un des Caps les plus imposants de la Tunisie antique, le Cap Bon. Sa proximité de l'Italie permet déjà un gain de temps considérable en termes de navigation et d'urgence de ravitaillement si on se tient strictement au volet économique.
- L'importance de la position géographique de ce port s'avère aussi dans la navigation et sa connexion au réseau maritime. D'une part, *Curubis* peut être un point d'appui pour un débarquement arrivé de Rome tout comme *Aspis-Clipea* ou *Missua*. Ce port d'escale peut donc représenter un intérêt de taille aussi bien en naviguant de l'Italie ou du Nord de manière plus globale vers l'Afrique mais également dans le sens inverse en remontant la côte orientale de la Tunisie en direction du Nord.
- Nonobstant la situation de ce port sur l'embouchure de l'Oued Boul Il-Idine, ce qui a vraisemblablement causé sa disparition sous les dépôts terrigènes charriés lors des précipitations, nous restons convaincus que ce port est demeuré strictement maritime. Nous sommes dans un contexte d'Oued saisonnier complètement sec en dehors des mois de précipitations annuelles. L'aspect saisonnier voire diluvien de ces dernières ne permet des navigations vers l'intérieur. Par ailleurs, nous rappelons et comme nous l'avons mentionné dans la première partie de ce travail qu'il n'y a pas lieu de parler ici de changement climatique opéré dans l'antiquité puisque le débat s'accorde sur une stabilité aussi bien des températures que celle des précipitations. Par ailleurs, la situation de ce port nous rappelle un cas similaire très connu en Tunisie sur la portion de côte entre Carthage et *Hippo Diarrythus*. Il s'agit de l'atterrissement qu'a connu la ville d'Utique et son port<sup>48</sup>. Bien entendu la comparaison tient uniquement à la similarité de cet épisode géologique qui a

---

<sup>48</sup> Paskoff et Trouset, 1992.

engendré une progradation de la ligne du rivage mais dans des proportions beaucoup plus importantes.

En vue des données nécessaires à la navigation et aux conditions naturelles de cet établissement, nous estimons dans l'ensemble que le bilan est plutôt favorable à l'existence d'un tel port. La bathymétrie témoigne d'un tirant d'eau suffisant. La côte est saine et sans danger visible. La négociation d'une entrée ou sortie du port semble aisée à condition que les vents soient favorables puisque les renverses sont fréquentes. Le positionnement du port au pied des collines de l'arrière-pays semble l'avoir protégé des vents les plus prépondérants à savoir ceux en provenance de l'Ouest aussi bien en hiver qu'en été. La configuration naturelle de la côte de Korba permet une exposition moins violente aux ressacs de Nord-Est et de l'Est. Les lames arrivant de manière oblique perdent de leur énergie. De plus, le lit du courant longeant la côte les détourne vers le Sud. En effet, le seul point critique pour un grand voilier comme un petit caboteur revient à notre avis au bon choix du sens du vent qui lui permet de remonter la côte aussi bien en cabotage qu'en direction du large. Tout cela reste malheureusement hypothétique dans l'absence de l'identification des structures de cette installation.

## **Sources Littéraires**

*Itinéraire Antonin*, 56.7

*Itinéraire Maritime*, 493.8

*Table de Peutinger*

Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle*, V, 4, 24

Ptolémée, IV, 3, 2

*Cosmographie* de l'Anonyme de Ravenne, 5.5 : *Curubis*

*Géographie* de Guido, 88 : *Curum*

**Neapolis/Neapoli/Neapolitanus/Nabel/Nebœl** (Fig. 13, Fig. 14, Fig. 15, Fig. 76)

Coordonnées : 40G48'N ; 9G32'E/ X=573.25 ; Y=348.75

AAT, Feuille XXX, Nabeul, site n°183

### Situation et Toponyme

La ville de Nabeul (l'ancienne Nabeul) se trouve sur la côte orientale du Cap Bon. Elle se situe entre la vallée de l'Oued Souhil au Nord et celle de l'Oued Sghir au Sud. Les sources grecques et latines la nomment tantôt *Neapoli* tantôt *Neapolis*. Le toponyme le plus attesté est *neapolitanus*.

La *Table de Peutinger* situe *Neapoli* à 12 milles de *Pupput*<sup>49</sup>. L'*Itinéraire d'Antonin* la situe sur la voie *Sfetula-Clipœa* par Hadrumète<sup>50</sup>. Nous n'avons pas d'indication sur son toponyme punique.

### Histoire et Statut

D'après Thucydide, *Neapolis* était, un comptoir carthaginois<sup>51</sup>. Il raconte, en parlant de son port au moment des événements de 413 av. J.-C., qu'il était le point le plus proche de la Sicile et que la traversée nécessitait deux jours et une nuit. Ce serait la plus courte. Quant à Diodore, il donne un témoignage sur la prise de la ville par Agathocles vers 310 avant notre ère<sup>52</sup>. Ayant pris parti pour Carthage contre Rome au moment de la dernière guerre punique, *Neapolis* fut détruite en 148<sup>53</sup>. Dans le *Bellum Africum* de Pseudo-César<sup>54</sup>, elle fut mentionnée. Elle se rangea du côté de César contre les Pompéiens et cela lui aurait valu le titre d'*oppidum liberum* rapporté également par Pline<sup>55</sup>. Cette colonie probablement fondée par César ou Auguste aurait porté l'épithète *Julia*<sup>56</sup>. Elle était inscrite dans la tribu *Arnensis*<sup>57</sup>.

<sup>49</sup> *Table de Peutinger*, VI, 1-2.

<sup>50</sup> *Itinéraire Antonin*, 56, 7.

<sup>51</sup> Thucydide, 7.50.2.

<sup>52</sup> Diodore de Sicile, 20. 17.1

<sup>53</sup> Strabon, 17.3.16

<sup>54</sup> *Bell. Afr.*, 2.6.

<sup>55</sup> Pline, 5.24.

<sup>56</sup> *CIL*, 968, *Col(onia) Iul(ia) Neap(olis)*.

<sup>57</sup> *CIL*, 971.

### Le port et les bâtiments annexes (Fig. 13)

La localisation de ce port demeure difficile puisque nous disposons de peu d'éléments pour l'établir malgré la littérature qui atteste de la forte activité maritime de cette ville. Aujourd'hui il a complètement disparu.

Les sources littéraires nous apprennent quelques bribes de son passé maritime. Voici la liste des occurrences qui concernent cet établissement portuaire :

Thucydide évoque un comptoir carthaginois en rapport étroit avec la Sicile à l'époque de la guerre du Péloponnèse. Jeté en Libye par le vent, Gylippe avec son armée, et après avoir prêté assistance aux Evespéritains (en 413 av. J.-C.), suivit la côte jusqu'à *Neapolis*, puis se rendit en Sicile. *Neapolis*, qualifiée par l'auteur de comptoir carthaginois, était le point le plus proche de la Sicile. La traversée dure deux jours et une nuit.

Skylax, parle de l'une des plus vieilles escales maritimes du Cap Bon. Il y a une journée et demi de navigation entre Hadrumète et *Neapolis*. Après cette ville se trouve la ville de *Hermæa* qui porte le même nom que le cap. Entre les deux villes, il y a une journée et demi de navigation.

Strabon<sup>58</sup> intervertit *Neapolis* et *Aspis*. Il l'a située après *Hermæa*. Elle aurait été détruite par les Romains à la même époque que Carthage.

Ps.-César<sup>59</sup>, *Bellum Africum*, en longeant la côte orientale du Cap Bon en direction du Sud, César borde « *Clupea*, puis *Neapolis* et laisse en outre quantité de villages fortifiés (*castella*) et de villes (*oppida*) assez proches de la côte ».

Pline l'ancien<sup>60</sup>, *Histoire Naturelle* : « Item libera *Curubis*, *Neapolis* ». *Neapolis*, ville libre.

Appien<sup>61</sup> : après son échec contre *Aspis*, Pison s'attaqua à une ville voisine qui serait *Neapolis*.

Ptolémée<sup>62</sup> : la colonie de *Neapolis* se trouve entre *Curubis* et *Siagu* (l'actuelle ville de Ksar Zit)

*Itinéraire d'Antonin*<sup>63</sup>, *Neapoli* se trouve sur la route entre Sufetula et Clipeis.  
*Itinéraire Maritime*, *Neapoli*.

<sup>58</sup> XVII, 3, 16.

<sup>59</sup> 2, 6.

<sup>60</sup> 5, 24.

<sup>61</sup> 110.

<sup>62</sup> 4, 3, 2.



*Le Stadiasme de la Grande mer*<sup>64</sup>, un passage évoque la dangerosité de la navigation dans le golfe de Hammamet et indique 200 stades séparant *Neapolis* d'*Aspis*.

La *Table de Peutinger* la nomme *Neapoli*<sup>65</sup>.

*Cosmographie* de l'Anonyme de Ravenne, *Neapoli*<sup>66</sup>.

*Géographie* de Guido, *Neapolis*<sup>67</sup>.

Sur le terrain, quelques vestiges d'une jetée ont été signalés à Nabeul<sup>68</sup>, n'ayant été ni étudiés ni prospectés mais dans l'état actuel des choses rien n'est visible du moins de la surface et on ne peut pour notre part mettre en évidence ce port. V. Guérin, dans son *Voyage archéologique*<sup>69</sup>, parle de son port en ces termes : « Son port est comblé, et les quais qui le bordaient sont ensevelis sous des dunes de sable. ».

L'*AAT*, reprend les mêmes témoignages en parlant de « *Neapolis [Col. Iulia] [...] Traces d'une jetée.* »<sup>70</sup>

Topographiquement parlant, ce port n'est pas facile à identifier puisque nous sommes dans l'un des secteurs du Cap Bon qui présente un faciès d'atterrissements multiples. La largeur de la plage en dit long et ce n'est pas un hasard que les unités touristiques pullulent dans ces environs. C'est exactement le deuxième handicap, à cause d'un urbanisme frénétique<sup>71</sup>. Cette côte qui était jusqu'à une époque récente en progradation se trouve soumise à des chamboulements dus aux constructions à l'arrière du rivage et en bord de mer.

Après une prospection sur les lieux, nous pensons qu'il est nécessaire d'adopter un protocole basé sur la géoélectricité afin de reconnaître et de délimiter les éléments en maçonnerie du port enseveli et d'accompagner cette procédure nécessaire par une série de carottage afin de lire dans les sédiments l'historique du comblement. C'est ainsi que nous pourrions retrouver le plan d'eau et le différencier des autres structures<sup>72</sup>.

<sup>63</sup> 56.7.

<sup>64</sup> 117.

<sup>65</sup> 5.1.4.

<sup>66</sup> 5.5.

<sup>67</sup> 88.

<sup>68</sup> Guérin 1862, p. 248 ; Tissot 1888, p.133.

<sup>69</sup> t.2, p. 248.

<sup>70</sup> *AAT*, Feuille XXX, Nabeul, site n°183.

<sup>71</sup> Oueslati 2004.

<sup>72</sup> C'est grâce à cette méthode que nous avons pu lors de notre participation à une campagne de reconnaissance avec le CEREGE, de reconnaître certains éléments du port de Fréjus en 2002. ce dernier présente suffisamment de similarité avec celui de Neapolis à notre avis.

## Sur la navigation dans les parages de *Neapolis* (Fig. 4, Fig. 5, Fig. 6, Fig. 13)

### Bathymétrie

Le relevé bathymétrique dans les parages de *Neapolis* révèle les résultats suivants à partir de l'endroit présumé du port :

- Isobathe de 10 m à environ 500 m du rivage.
- Isobathe de 20 m à plus de 2800 m
- 30 m à près de 3900 m.

À la lumière de ces valeurs, nous pouvons déduire que le rivage de *Neapolis* profite de la plate-forme continentale qui occupe cette zone. Les eaux semblent moins agitées que dans les zones qui se trouvent au Nord du Cap Bon.

Par ailleurs, un danger pour la navigation est à signaler ici et en rapport direct avec la bathymétrie de la zone. Il s'agit d'un banc au niveau de l'actuel Sidi Slimane, un petit promontoire, non loin de l'ancienne ville *Neapolis*. C'est un banc rocheux sur lequel on ne trouve que 1,20 m de profondeur à 400 m du rivage.

Un deuxième danger signalé par la même source et non moins important est celui du banc qui se trouve au large de *Neapolis*. En effet, c'est le même que celui de *Curubis* et présente le même danger à cause de sa faible profondeur au large qui occasionne par mauvais temps du Nord-Est au Sud-Est une mer sensiblement plus grosse que dans les parties les plus profondes<sup>73</sup>. Les sondes marquent 26 m sur le banc pour 50 m à ses bordures.

### Nature de la côte

Le tracé de la côte est oblique de section Nord-Est vers Sud-Ouest. Le rivage est par conséquent relativement protégé des vents du Nord. En revanche, cette côte est basse et accuse une nette érosion. Il s'agit d'une plage qui se présente sous la forme d'un cordon sableux surbaissé occupant le front de la plaine alluviale et accrochée aux pointements rocheux plus ou moins importants<sup>74</sup>. Rappelons à ce propos que l'emplacement présumé de *Neapolis* est non loin de l'embouchure de l'Oued *Souhil* au Nord et celui de l'Oued *Esghir* au Sud. Cela permet par conséquent un assez bon fonctionnement de la dérive littorale malgré l'effort de l'érosion.

<sup>73</sup> *Instructions Nautiques*, p. 299.

<sup>74</sup> Oueslati 2004, p. 15.

### Orographie et amers

Comme nous venons de l'indiquer plus haut, la côte dans ces parages est assez basse, bordée d'une plage de sable. En avant de ces derniers, existent quelques plateaux rocheux à fleur d'eau et où débouchent un certain nombre de ravins descendant des hauteurs de l'arrière-pays. Ces massifs présentent justement, selon les *Instructions Nautiques* de précieux amers très reconnaissables et jalonnant le rivage comme les collines sur lesquelles se sont développées les villes de Dar Chaâbane et Beni Khair (126 m). L'approche de la côte, et dans ce cas de figure, de l'ancien port, semblerait avoir été assez aisée.

### Les vents

Comme pour la totalité de la zone allant du Cap bon jusqu'à Ras Kapoudia (au niveau de Chebba), les vents d'Ouest sont prédominants en hiver et les vents d'Est en été. Par conséquent, les vents du large sont prédominants l'été et sont moins fréquents l'hiver. Les vents les plus redoutables dans cette zone demeurent ceux des coups de vents et des vents frais du Sud-Est. Ils ne durent pas plus de deux jours mais leur force est immense entre le Cap Bon et Pantelleria selon les observations des Services Hydrographiques Français.

En somme, *Neapolis* bénéficie du même régime des vents que celui de *Curubis* mais l'obliquité de son rivage la protège plus des vents du large et la hauteur des plateaux de son arrière-port la protège des vents de terre.

### Conclusions :

- En hiver : les vents dominants soufflent de l'Ouest et du Nord-Ouest. Les vents du large disparaissent au profit des vents de terre.
- En été, les vents d'Est sont prédominants mais ceux d'Ouest ne disparaissent pas pour autant. Les vents (Est) du large sont plus fréquents.
- Les sautes de vents et les renverses sont caractéristiques de cette zone et imposent des difficultés pour la navigation des voiliers et des petites embarcations. Les calmes succédant une brise établie restent dangereux<sup>75</sup>.

---

<sup>75</sup> *Instructions Nautiques*, p. 241.

### Les marées et les courants

Les phénomènes liés aux marées ne sont pas importants dans la zone de *Neapolis* comme pour celle du Cap Bon. La dénivellation due à la marée est de 20 à 30 cm ce qui n'est pas significatif en comparaison avec certains ports de la Petite Syrte (1,70 m à 2 m entre Sfax et le golfe de Gabès).

Par ailleurs, un courant sensible partant du canal de Sicile portant au Sud ou au Sud-Sud-Ouest longe le rivage du golfe de Hammamet. Il devient plus fort après une série de vents de Nord-Ouest, selon les observations faites par les *Instructions Nautiques*<sup>76</sup>. Plus au large, les courants sont soumis aux influences des vents généraux d'Ouest et d'Est selon les saisons. Ils engendrent des courants assez forts.

### Les mouillages

La zone la plus propice au mouillage semble être celle à l'Est du petit cap rocheux portant Sidi Sliman (120 m). Des fonds permettent un bon amarrage par vent d'Ouest vers Nord-Est.

### Commentaires

- Il convient de signaler dans le cas de *Neapolis* où le choix de l'emplacement du port ou de quelque installation remplissant la même fonction n'est pas un fait de hasard. Il nous paraît après l'observation de cette portion du littoral que la déviation de la ligne du rivage après le promontoire de *Sidi Sliman* et son élancement du Nord-Est vers Sud-Ouest lui confère une protection naturelle. En effet, il semble évident que ce port est protégé des vents violents du large soufflant du secteur Nord-Est vers le Sud-Ouest. Les vents soufflant franchement de l'Est sont également atténués par un premier frein qu'est le *Ras Maamour* ainsi que celui de *Sidi Sliman*, un deuxième promontoire plus local et dans le voisinage immédiat du port. Les hauts-fonds qui sont rattachés à ce promontoire<sup>77</sup> forment un banc essentiel au freinage des marées, des courants et plus généralement de la houle. Cela confère donc des conditions pour un plan d'eau plus calme. D'ailleurs et à ce titre,

<sup>76</sup> *Ibid.*, p. 243.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 299 : « la côte est saine, sauf toutefois près d'une pointe qui porte le marabout *Sidi Sliman*, devant Nabeul, et en avant de laquelle existe un banc rocheux sur lequel on ne trouve que 1,20 m à 400 mètres de terre. »

les *Instructions Nautiques* rapportent qu'à l'époque des observations effectuées dans cette zone, on voyait encore « des mahonnes venant, quand le temps le permet, charger ces produits (en parlant de poteries et tissus de l'époque) »<sup>78</sup>. Remarquez dans ce témoignage, qu'il était possible à ces mahonnes d'aborder ce rivage sans structures portuaires alors que ces dernières avaient déjà disparu au moment de ce témoignage. En revanche, la condition *sine qua non* était un temps favorable. Cela nous permet d'émettre l'hypothèse qu'un port bâti pouvait offrir un plan d'eau calme même par mauvais temps dans cette zone. C'est probablement ce besoin, comme pour tout, qui a engendré le choix de ce point pour bâtir ce port de *Neapolis*, aujourd'hui malheureusement disparu.

- Par conséquent, il nous semble plus logique qu'un tel port ait pu faire parti de la catégorie des ports bâtis. Nous entendons par cela, un port avec des ouvrages maçonnés, du moins à l'époque romaine, puisque nous n'avons pas de témoignages sur l'époque pré-romaine. Nous savons que *Neapolis* était un comptoir carthaginois selon Thucydide<sup>79</sup> et qui était reliée à une route terrestre « directe » affluant vers Carthage<sup>80</sup>. Ayant certainement un rôle crucial dans le rapport entre Carthage et ses *Emporia*, *Neapolis* dont le toponyme punique ne nous est pas parvenu, possédait déjà un établissement portuaire. Rien dans les sources antiques ne nous aide à identifier la nature des ces établissements, leur mode de construction ou du moins d'aménagement à l'époque punique. Toutefois, nous pouvons déjà retenir qu'un tel site répond aux conditions d'un bon mouillage comme nous l'avons démontré plus haut. C'est également un port escale sur la route maritime allant de l'Italie ou de Carthage vers le *Byssatis*, la Petite Syrte et également aux confins de la Tripolitaine. Ce fut le chemin emprunté par Hannibal de retour d'Italie vers la fin du IIIe siècle av. J.-C. et le même pour la flotte de César un siècle et demi plus tard (47 av. J.-C.)<sup>81</sup>. Thucydide le présente comme l'un des plus illustres ports du réseau carthaginois. Il était donc opérationnel au Ve siècle avant notre ère.

Sur l'époque romaine, les sources antiques ne sont pas plus bavardes sur la structure portuaire de *Neapolis*. Nous n'avons pas une description sur l'aménagement de ce

<sup>78</sup> *Ibidem*.

<sup>79</sup> VII, 50 : Νέα ν πόλις, Καρχηδονίαχόν εμπόριον. Thucydide ajoute que ce lieu est distant de deux jours et une nuit du point le plus rapproché de la Sicile (l'intervalle est d'environ 215 kilomètres)

<sup>80</sup> Périple, I, c, Gsell, T.2 : À *Neapolis* aboutissait une route qui, venant de Carthage, coupait la base de la péninsule du cap Bon.

<sup>81</sup> *Bell. Afr.*, II, 5-6.

port malgré sa notoriété. Nous avons en revanche une panoplie d'événements dans lesquels *Neapolis* a été impliqué. L'archéologie n'apporte pas non plus son secours. Seules les descriptions de traces de jetée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle font référence pour ce site. L'existence d'un établissement de traitements des produits de la mer et d'ateliers diffusant une céramique aujourd'hui reconnue comme propre à cette ville, en plus des inscriptions évoquant une activité commerciale maritime laissent supposer une forte implication de ce port disparu dans une forte dynamique maritime.

- Le réseau routier et maritime de *Neapolis* : à la lumière des données dont nous disposons pour ce site, nous avons tenté d'évaluer l'envergure et le rayonnement de cette ville à travers l'étude de sa connexion au réseau routier terrestre ainsi que les distances qui séparent ce port des autres villes portuaires.

Thucydide nous apprend qu'il fallait deux jours et une nuit entre *Neapolis* et Sélinonte<sup>82</sup> soit environ 225 km. En effet, en 413 des soldats grecs venus du Péloponnèse et dév.és par la tempête vers la Cyrénaïque, étaient partis d'Évespérides (actuelle Benghazi), après y avoir séjourné, puis longé la côte de la Petite Syrte jusqu'à arriver à *Neapolis*, comptoir carthaginois et de là ils se sont dirigés vers le point de la Sicile le plus proche en deux jours et une nuit.

Scylax à son tour, nous informe dans son *Périple* qu'une route existait entre la capitale (Carthage) et la ville de *Neapolis* sur le golfe de Hammamet. Elle permettait à ceux qui se rendaient à Agrigente, Syracuse, Malte ou également pour ceux qui voyagent vers le *Byzacium* et les Emporia d'abrèger la traversée et d'éviter les écueils dangereux du Cap Bon<sup>83</sup>. Cette route semble couper la base de la péninsule du Cap Bon en reliant les deux villes.

Voici un autre passage du *Périple* de Scylax que nous avons traduit :

*Post hanc Syrtin est Neapolis. Praetervectio ab Adrymete ad Neapolim diei est. Post Neapolin est Hermaeum promontorium et urbs. Praetervectio a Neapoli usque ad Hermaeum est diei unius ac dimidiati. A Neapoli per isthmum pedestri*

<sup>82</sup> VII, 50.

<sup>83</sup> *Périple de Scylax*, 110. Voir également S. Gsell, T.2, p. 141 et T.4, p.129.

*itinerestadia sunt 180 usque ad alterum mare quod Carthaginem alluit : est enim litus ibi ad modum peninsulae in mare porrectum cum isthmo*<sup>84</sup>.

« Après cette Syrte se trouve Neapolis. La traversée d'Adrumetum à Neapolis est d'un jour. Après Neapolis, se trouve le promontoire *Hermæum* et la ville.<sup>85</sup> La traversée de Neapolis jusqu'à *Hermæum* est d'un jour et même d'une moitié. De Neapolis, à travers l'isthme terrestre, il y a 180 stades jusqu'à l'autre mer qui entoure Carthage. En fait, la côte dans ce lieu est allongée en péninsule avec un isthme».

Le *Stadiasme de la Grande mer* :

Un passage dans le *Stadiasme* parle de la navigation entre *Adrymeto (Hadrumetum)* et *Clipea* :

*Ab Adrymeto ad Aspidem sunt stadia 500. (Promontorium est altum et conspicuum, clypei formam referens). Septentriones versus naviga, adeo ut a sinistra appareant : sunt enim in pelago illo brevia multa et aspera ; tum apparebit tibi Neapolis ; ab Neapolis autem sinu ad Aspidem sunt stadia 200 ; altus locus est, in eque posita urbs. Portum habet versus zephyrum decem stadiorum ultra urbem intervallo*<sup>86</sup>.

« D'Hadrumète à *Aspis* il y a 500 stades. Le promontoire est haut et remarquable et renvoi au paysage de *Clipea*. Si tu navigues vers le Nord jusqu'il n'apparaisse sur la gauche, en effet il y a dans cette partie beaucoup de bas fonds impraticables ; Alors apparaît devant toi *Neapolis*. Du golfe de la même *Neapolis* jusqu'à *Aspis* il y a 200 stades, l'emplacement est élevé, dans cette position se trouve la ville. Il existe un port dans le sens du *Zéphyr* à une distance de 10 stades au-delà de la ville. »

Puis en note de bas de page, K. Müller ajoute :

*Linea recta ab Adrumeto ad Aspidem seu Clypeam (hod. Kalibia) sunt stadia 660. in media fere via ad finem sinus, qui post Adrumetum sequitur brevibus suis incommodus, sita est Neapolis (Nabal), ab Hadrumeto 360, ab Aspide 300 stadia*

<sup>84</sup> Périple de Scylax, p. 89.

<sup>85</sup> Comprendre ici celle qui porte le même nom que ce cap.

<sup>86</sup> *Stadiasme*, 117, p. 470.

*distans. Noster pro 300 numerans 200, et pro 660 stadia 500, parum accurata tradit*<sup>87</sup>.

Nous traduisons :

« En ligne droite, d'*Adrumetum* à *Aspis* ou *Clypea* (aujourd'hui Kélibia), il y a 660 stades. Presque à la moitié de la route, à peu près à la limite du golfe qui vient après *Adrumetum*, incommode d'après les sources, se trouve *Neapolis* (Nabal), qui est distante de 360 stades d'*Adrumetum*, 300 d'*Aspis* ». Enfin, l'auteur propose 300 stades au lieu de 200 pour *Neapolis/Clypea* et 660 au lieu de 500 pour *Hadrumentum-Clypea* après vérifications des sources.

La *Table de Peutinger* situe *Neapolis* à 12 milles de la ville de *Putput* ou *Pudput*<sup>88</sup>.

Dans l'*Itinéraire d'Antonin*, *Neapolis* figure sur la route desservant *Sufetula* à *Clypea*. Les distances sont exprimées en *m.p.* soit en *milia passuum*.

Entre *Sufetula* et *Neapolis* : 184 milles

Entre *Neapolis* et *Curubis* : 12 milles

Entre *Neapolis* et *Clypea* : 20 milles

Entre *Neapolis* et *Hadrumentum* : 111 milles

*Itinéraire Maritime*<sup>89</sup> :

Voici les distances navigables que propose l'*Itinéraire Maritime* et qui ne font pas, bien entendu l'unanimité chez tous les géographes et les historiens :

500 stades de *Hermaeum Promontorium* (Ras Addar) à *Neapolis*.

300 stades de *Clypea* à *Neapolis*

1100 stades de la Sicile à *Neapolis*

100 stades de *Curubis* à *Neapolis*

460 Stades de *Neapolis* à *Hadrumentum*

- Sur la navigation proprement dite, si on procède à des simulations compte tenu des vents, des courants et des bateaux de l'époque en partance ou en direction de *Neapolis*, on découvre des différences fort importantes :

1. La navigation du Sud vers le Nord semble plus commode pour des navires à voiles avec des vents soufflants du : Sud-Sud-Est vers Nord-Nord-Ouest ;

<sup>87</sup> *Ibidem*.

<sup>88</sup> V.1, 4,

<sup>89</sup> *Itinéraire Maritime*, de 493.6 à 493.11. Voir également, la note de bas de page dans laquelle O. Cuntz propose des rectifications approximatives, p. 8.



Sud-Est vers Nord-Ouest ; du Sud vers le Nord à Nord-Est ou Nord-Ouest ; Sud-Sud-Ouest vers Nord-Nord-Est ou Sud-Ouest vers Nord-Est. Les dérivées de ces vents aussi bien à leur sens du départ qu'à celui de leur déviation doivent être dans le sens général Sud => Nord. Cela implique qu'il serait plus aisé de partir du port d'*Hadrumetum* vers celui de *Neapolis* de mai en octobre. En effet, dans cette période les vents dominants sont ceux du Sud. Par ailleurs, ils perdent leur force en s'approchant d'*Aspis* donc bien au Nord de *Neapolis*. Rappelons ici que les vents d'Ouest ne disparaissent pas dans cette période de l'année. Donc, aussi bien les brises de large soufflant de l'Est (à part celles de section Est vers l'Ouest ou vers le Sud très pénalisant pour la remontée arrivant à tribord) que les brises de terre soufflant majoritairement du Sud et S.O. (à part les vents d'Ouest en Est et de N.O vers l'Est et le Sud pénalisant pour la traversée arrivant à bâbord) sont favorables à la navigation vers *Neapolis*. Il faut rajouter à cela la difficulté contre le courant qui longe la baie de Hammamet portant le plus souvent du Nord vers le Sud.

2. Si nous reprenons le même trajet entre les deux ports que nous venons de citer dans le sens inverse, il faut à ce moment là naviguer avec des vents soufflant: du N.N.O, du Nord, du N.N.E vers le S.E, le Sud, le S.O. Les vents soufflant à angle franc d'Ouest côté bâbord et le même soufflant de l'Est à tribord s'avèrent plus contraignants mais la prédominance du courant descendant du Cap Bon et plongeant vers l'intérieur de la baie de Hammamet peut être d'une grande aide pour la descente. Si on applique ces vents aux tendances des saisons, il s'avère que les vents d'Est à Nord Est sont prédominants l'été et ceux de l'Ouest le sont plutôt entre octobre et avril mais ne disparaissent pas en été. En effet, la force de ces vents de terre (Ouest) s'estompe du Nord vers le Sud. Par ailleurs, ce sont ces mêmes vents qui génèrent le courant descendant. Rappelons ici que le *Stadiasme* rapporte une information sur la dangerosité de navigation dans les parages de *Neapolis*<sup>90</sup>. Cela concorde avec ce qu'indiquent également les *Instructions Nautiques*.

<sup>90</sup> *Stadiasme*, 117.

**Sources Littéraires**

Thucydide, 7.50.2  
Skylax, 110  
Diodore de Sicile, 20.17  
Strabon, 17.3.16  
Ps.-César, *Bellum Africum*, 2.6  
Pline l'ancien, *Histoire Naturelle*, 5.24  
Appien, 110  
Ptolémée, 4.3.2  
*Itinéraire d'Antonin*, 56.7  
*Itinéraire Maritime*, 493.10  
*Stadiasme de la Grande mer*, 117  
*Table de Peutinger*, 5.1.4  
*Cosmographie* de l'Anonyme de Ravenne, 5.5  
*Géographie* de Guido, 88, 16

**Sources épigraphiques attestant le port ou l'activité maritime de Neapolis**

CIL, 969 (400-401)  
SALVIS DDNN  
ARCADIO ET HONORIO  
INCLYTIS SEMPER AVGG  
ADMINISTRANTE D M  
GABINIO BARBARO  
POMPEIANO V C PROC  
P A V S I COELIVS TITANVS  
VI T EX T ET NAV EX MVN  
ET EX CVRATORE R P  
CVM COELIO RES  
TITVTO VI FILIO SVO  
SVMPTV PROPRIO  
.....SVA

salvis d(ominis) n(ostris) Arcadio et Honorio inclytis semper Aug(ustis), administrante d(ivinino ?) m(andatu ?) Gabinio Barbaro Pompeiano V(iro) C(larissimo) proc(onsule) p(rovinciae) A(fricae) u(ice) s(acra) i(udicante), Coelius Titianus v(ir) h(onestus), ex t(ransvectuario) et nav(iculario), et mun(erario), et ex curatore r(ei)p(ublicae), cum Coelio Restituto, u(iro) h(onesto), filio suo sumptu proprio [i]nstantia sua dedicavit, administrante Publano, u(iro) h(onesto), f(amine) p(erpetuo), curat(ore) r(ei)p(ublicae).

*Coelius Titianus* fut *curatore* de *Neapolis*. Il offrit à ses concitoyens un *munus*, un spectacle dans l'amphithéâtre et faisait parti de la corporation des transporteurs par voie terrestre (*transvectuarius*) et maritime (*navicularius*) de l'annone prélevée par Rome. Ce cumul de fonctions est contraire à l'immunité dont bénéficiaient les *navicularii*. Il semble que ce privilège a du être accordé sous Constantin au IV<sup>e</sup> siècle. Mais en se retirant des affaires, *Coelius Titianus* fut nommé Curateur de la cité où il agissait comme Évergète.

**CIL, 970 (fin IV<sup>e</sup>-début V<sup>e</sup>)**

SALVIS D D N N  
 PROCONSS MARI . . .  
 VINDICI V C V S I . . .  
 ARIVS RVSTICV . . .  
 R ET NAV SECVNDO

*Salvis d(ominis) n(ostris duobus) procons(ulatu)*  
*Mari Vindici u(iri) c(larissimi) u(ice) s(acra)*  
*i(udicantis) [M]arius Rusticus [t]r(ansvectuarius) et*  
*nav(icularius) secundo*

Cette inscription cite le Proconsul *Marius Vindicius* qui semble être lui aussi, comme dans l'inscription précédente, un *transvecturarius* et aussi un *navicularius*. Il semble avoir érigé une statue à la fin du IV<sup>e</sup>-début V<sup>e</sup>.

## L'économie dans le Cap Bon antique

La région du Cap Bon est résolument tournée vers la mer. Néanmoins, son arrière-pays présente l'un des paysages agraires les plus fertiles de la Tunisie antique tout comme celui d'aujourd'hui.

Les Carthaginois ont exploité cette partie dès le Ve siècle avant notre ère. Ils y ont développé une agriculture florissante et se sont transformés de commerçants en agriculteurs<sup>91</sup>. Selon Gsell, ce changement s'explique par l'explosion démographique de la population de la métropole punique et par le désir de l'aristocratie carthaginoise de vouloir s'assurer des activités moins aléatoires que le commerce maritime<sup>92</sup>.

Le territoire comprenait dans la seconde moitié du IIIe siècle, l'Est, le Nord et une partie du centre de la Tunisie.

Tout comme leurs parents tyriens, les Carthaginois s'adonnèrent avec succès à l'agriculture. Ils se sont investis dans l'arboriculture, l'élevage et la céréaliculture là où les ressources hydrauliques le permettaient<sup>93</sup>. Leur mise en valeur de ce territoire va contribuer à préparer la prospérité matérielle qui devait s'épanouir en Afrique sous la domination romaine. La prospérité du Cap Bon suscita l'admiration des soldats d'Agathocle dans un passage de Diodore de Sicile, au moment de sa campagne contre l'Afrique. Il y avait de belles fermes, des vignobles, des olivettes et des prairies remplies d'animaux<sup>94</sup>.

Un demi-siècle plus tard, lors de la guerre de Regulus, Polybe vante la beauté des paysages autour des « fermes magnifiquement installées<sup>95</sup> » de *Clipea*.

Les traités agronomiques d'Amilcar et Magon sont les preuves de l'intérêt que portaient les Carthaginois pour l'agriculture, leur préférence pour l'olivier, les vignes et l'élevage<sup>96</sup>.

Faute de témoignages archéologiques sur la production agricole, nous pouvons citer ici un culte agraire voué à Demeter, attesté dans la ville de Kerkouane<sup>97</sup>.

Outre cette activité agricole, la région du Cap Bon est connue pour une activité principale issue de la pêche et de la transformation des produits halieutiques. Le commerce maritime est également fort important. Les fouilles de la ville de Kerkouane ont attesté la présence

<sup>91</sup> Gsell 1928, t.4, p. 1. Sur l'agriculture carthaginoise, voir Gsell, t.4, 1-52.

<sup>92</sup> *Ibid.*, t.1, p. 464.

<sup>93</sup> *Ibid.*, t.4, p. 1-2.

<sup>94</sup> Diodore de Sicile, XX, 8.

<sup>95</sup> Polybe, I, 29, 6.

<sup>96</sup> Gsell 1928, t.4, p. 4.

<sup>97</sup> Fantar 1986, p. 489-490.

d'un quartier d'habitats de pêcheurs et d'artisans liés à l'activité de la pêche notamment l'extraction de pourpre<sup>98</sup>.

La région du Cap Bon a su tirer aussi une grande richesse des carrières littorales qui jalonnent les côtes de la presqu'île. Nous en citons ceux qui jalonnent le rivage allant d'El Haouaria à *Missua*. F. Rakob a attesté que ces carrières ont fourni des pierres pour l'enceinte maritime et des anciennes demeures carthaginoises<sup>99</sup>.

Avec l'arrivée des Romains, l'économie du Cap Bon a connu une régression suite aux destructions des structures puniques provoquées par des campagnes punitives contre les villes de la région (*Clipea, Neapolis, Neferis*) lors de la troisième guerre punique<sup>100</sup>. Cela a entraîné par conséquent la perturbation du commerce portuaire. Le vin, l'huile et l'élevage furent mis à mal et ne sont plus acheminés vers les ports<sup>101</sup>. En plus, au I<sup>er</sup> siècle, Domitien (en 92) promulgua un édit afin de protéger les vignes de l'Italie<sup>102</sup>. Cette dernière a cherché à éliminer d'une part toute concurrence sur ses produits, le vin et l'huile<sup>103</sup>. D'autre part, elle imposa à l'Afrique la fourniture du blé qu'elle se procurait gratuitement à titre d'impôt ou à bas prix<sup>104</sup>. Avec l'arrivée des Antonins, et l'accès au pouvoir d'une élite africaine, l'Afrique a eu quelques privilèges fiscaux, ce qui a permis de relancer la culture de l'olivier<sup>105</sup>. Dès lors, l'huile prend une importance capitale dans l'agriculture, l'économie et le commerce portuaire de la région.

Aux alentours de la ville de Neapolis, la prospection menée par S. Aounallah a permis de relever plusieurs témoins d'une activité agricole assez dense dans l'arrière-pays de cette ville, emblématique du Cap Bon<sup>106</sup>. Les résultats ont révélé une densité du réseau hydraulique et des systèmes d'irrigation<sup>107</sup>. Sur plus d'une centaine de sites ruraux, près de 13 sites recèlent des éléments d'huilerie à cabestan<sup>108</sup>. Enfin, huit fours de potiers majoritairement à proximité de Nabeul dont quatre à proximité de sites d'huileries ont été découverts. Les scories, ratés de cuissons et jonchées de céramiques, plaident pour une fabrication majoritaire d'amphores<sup>109</sup>. S. Aounallah a fini par démontrer que le Cap Bon,

<sup>98</sup> *Ibidem*.

<sup>99</sup> Rakob 1986, p. 42.

<sup>100</sup> Aounallah 2001, p. 44.

<sup>101</sup> *Ibidem*.

<sup>102</sup> Tchernia 1986, p. 221-231.

<sup>103</sup> Gisli 1913-1930, t.7, p. 104.

<sup>104</sup> *Ibid.*, p. 102.

<sup>105</sup> Picard 1990, p. 74.

<sup>106</sup> Aounallah 2001, p. 50-75.

<sup>107</sup> *Ibid.*, p. 69-70.

<sup>108</sup> *Ibid.*, p. 73.

<sup>109</sup> *Ibid.*, p. 74.

comme Neapolis, n'était pas une terre exclusivement semée en blé, comme l'a constaté beaucoup d'historiens, certainement faute de preuves archéologiques. En effet, l'oléiculture occupe une place de choix dans l'agriculture de Neapolis et la presqu'île du Cap Bon romain.

Par ailleurs, la vocation maritime de Neapolis est évidente depuis l'époque punique avec les témoignages de la littérature qui, depuis le V<sup>e</sup> siècle avant notre ère, en fait une étape importante dans la navigation vers la Sicile et la rive méditerranéenne de l'Europe comme le confirment Thucydide et Scylax<sup>110</sup>. Avec la fondation d'Aspis (au IV<sup>e</sup> s. av. J.-C.) qui est plus au Nord et mieux située pour la navigation aussi bien vers Carthage que vers l'Italie, Neapolis a probablement perdu son exclusivité. Plus tard, sous l'Empire, Curubis et Missua deviennent des ports importants du Cap Bon et se dotèrent de bureaux dans la place des corporations d'Ostie<sup>111</sup>.

Nous avons vu dans les fiches propres à chaque site de notre corpus, que ces cités, anciennement comptoirs maritimes puniques, ont disposé d'installations portuaires à l'époque romaine. Il en est ainsi pour Neapolis avec ses deux mentions épigraphiques de *navicularii* et *Clipea*. En revanche, nous avons des témoignages iconographiques pour les cités portuaires de Curubis et Missua où l'on voit sur les mosaïques de la place des corporations d'Ostie leurs « enseignes » de bureaux de *naviculaires* qui y sont inscrits dès la fin du second siècle<sup>112</sup>.

Sur la mosaïque de Missua, on aperçoit deux navires de commerce voguant à voiles déployées, une tour<sup>113</sup> et surtout deux poissons. Outre les viviers signalés à cette cité et les cuves de salaisons<sup>114</sup>, le thon figurant sur cette mosaïque semble rappeler qu'il fait partie des prises des pêcheurs, comme aujourd'hui, et qu'il aurait eu une forte valeur marchande.

La composante lagunaire dans ce paysage est très dominante. Ces lagunes, jadis reliées à la mer ont permis le développement d'une pêche artisanale des espèces euryhalines qui semblent avoir été exploitées dans l'antiquité<sup>115</sup>. Les plus grandes de ces lagunes est celle de Korba ou celle autour de Hergla. Quelques restes archéologiques semblent plaider

<sup>110</sup> Thucydide, 7, 50 ; Scylax 109-110.

<sup>111</sup> Meiggs 1960, p. 283-288 ; Romanelli 1960, p. 63-72.

<sup>112</sup> *Ibidem*.

<sup>113</sup> Becatti 1953, vol. IV, p. 68, n°92, l'auteur n'est pas certain s'il s'agit d'un *monilis* renversé, à cinq pieds ou une tour carrée de défense.

<sup>114</sup> Slim *et al.* 2004, p. 285-294.

<sup>115</sup> *Ibid.*, p. 46.

pour une activité de salaisons en rapport avec cette activité de pêche dans le site de Sebkhia Sidi Khelifa<sup>116</sup>.

Certaines de ces lagunes ont été utilisées comme viviers naturels grâce à la circulation des eaux d'entrée maritimes et des précipitations des eaux venant de l'intérieur comme celles de El khlij Ksir et Htoubia où la présence des cuves dans ces étangs pourrait être interprétée, selon Troussset, comme faisant partie d'une économie domaniale fondée sur une forme d'aquaculture extensive<sup>117</sup>.

À cela, on peut ajouter les viviers artificiels creusés dans le roc comme ceux qui se situent près de Beni Khlar, à Mâamoura, et qui sont reliés par un canal à la mer<sup>118</sup>. Ces viviers semblent avoir une vocation industrielle et marchande d'après leur disposition et leur envergure.

Toujours en matière de cette richesse du Cap Bon, on ne doit pas oublier la plus importante des activités littorales qui est celle des transformations des produits de la mer qu'on retrouve un peu partout sur la côte de la presqu'île. Nous ne pouvons ne pas citer ici l'usine découverte à Nabeul de salaisons et de garum et fouillée partiellement par Darmon<sup>119</sup> en 1965, suivies par des fouilles plus approfondies ces dernières années et ayant révélé des résultats fort probants (Slim *et al.* 2004 ; Slim *et al.* 2007). En voici un résumé de cette récente publication<sup>120</sup>. Il s'agit d'une usine à grande envergure qui aurait été construite à la fin du I<sup>er</sup> siècle à l'emplacement d'habitats puniques détruits au second siècle avant notre ère. Cette usine pouvait fournir à la fois des salaisons et des sauces. La profondeur des cuves permet de distinguer les spécialités de cette usine. Des cuves profondes (2 m) sont destinées aux salaisons tandis que celles de 40 cm de profondeur sont destinées pour les sauces. Pour accélérer le processus d'autolyse des viscères de poissons nécessaires à la préparation du garum, on procédait à leur macération au soleil ou grâce à une chaufferie. Des dépôts de murex attestent que l'activité de l'extraction des précieux pigments était pratiquée dans cette usine. Il s'agit là, d'une organisation du travail en fonction d'un cycle saisonnier des produits traités. Selon Troussset, il faut considérer cette activité comme faisant partie d'un ensemble. En effet, il faut situer la pêche et les transformations des produits qu'elle procure dans le cadre d'une économie domaniale. Sur un domaine en bord de mer, on pratique à la fois l'agriculture, la pêche et la transformation

<sup>116</sup> *Ibid.*, p. 164.

<sup>117</sup> *Ibid.*, p. 47.

<sup>118</sup> *Ibid.*, p. 137.

<sup>119</sup> Darmon 1967-68, p. 271-283.

<sup>120</sup> Slim *et al.*, 2007, p. 21-44.

des produits halieutiques. Il s'agit là d'une économie mixte, agro-littorale comme le représente bien la mosaïque d'El Alia. Pour résumer « La pêche était dans la dépendance des propriétaires de *salsamenta*, lesquels étaient aussi des propriétaires terriens. Il y a donc intégration des activités halieutiques dans le modèle dominant antique de l'économie domaniale<sup>121</sup>. »

L'importance éventuelle des prises saisonnières (par exemple le thon) et la nature des produits hautement périssables amenait à leur valorisation in situ faute de moyens de conservation en l'état et l'impossibilité d'en assurer l'écoulement dans des délais brefs comme il se fait aujourd'hui. La pêche était, par conséquent, subordonnée à la transformation.

Sur la côte orientale du Cap Bon, de la zone des Sebkhass qui se trouvent au Nord de Hergla jusqu'à la pointe de la presqu'île, (et au-delà jusqu'à *Missua* (actuel Sidi Daoud) même si cela déborde de peu de la limite de notre zone d'étude), près de 15 établissements attestant une activité de salaisons et production de sauces ont été répertoriés<sup>122</sup>. C'est dire à quel point cette activité était importante dans l'économie de cette portion de la côte d'une part, et celle de l'économie tunisienne dans l'antiquité. Quatre grandes unités se détachent de l'ensemble et semblent être de première importance. Nous avons vu le cas de Nabeul mais il y a également celui de *Missua*, grande cité portuaire antique et présente sur la place des corporations d'Ostie. La mosaïque est assez éloquente et complète. On y voit deux bateaux de commerce, un boisseau synonyme d'un commerce frumentaire mais surtout quatre poissons, deux superposés à droite des navires et les deux autres, au niveau inférieur autour du boisseau où l'on y reconnaît un thonidé<sup>123</sup>. Les deux autres usines se trouvent à Esseguaia, au Nord de Demna et le dernier qui semble fruste et difficile à définir serait au Nord de Hergla.

Toutes ces unités de production et du moins, celles qui ont une grande envergure et à vocation plutôt marchande, avaient bien besoin d'écouler leur production. Or, nous savons maintenant que les *garum* et *salsamenta* étaient par excellence des produits d'exportation. Il fallait donc des commerçants pour organiser l'acheminement par voie maritime de ces produits jusqu'aux centres de consommation. C'est ainsi que rentrent en jeu les *negotiatores* et les armateurs qui se chargent de l'acheminement. Ces naviculaires ont intégré dans leurs cargaisons annonnaires, d'autres produits comme ceux issus de la

<sup>121</sup> Slim *et al.* 2004, p. 293.

<sup>122</sup> *Ibid.*, p. 160-187.

<sup>123</sup> Romanelli 1960, p. 68-69.



transformation des produits de la mer, et étaient probablement chargés comme complément de chargement, tout comme le vin africain<sup>124</sup>. Cette dynamique commerciale revenait plutôt aux marchands plus que les producteurs eux-mêmes et on aurait vraisemblablement à faire à un capitalisme marchand plutôt qu'à un capitalisme industriel<sup>125</sup>. Cela expliquerait en partie l'essor qu'ont connu les ports du Cap Bon à la fin du second siècle de notre ère. À cela, il faut ajouter leur position géographique qui leur permet une proximité qui raccourcissait considérablement les routes de navigation avec l'Italie.

La position du Cap Bon entre les ports des deux Syrtes ainsi que ceux de la Byzacène, peut être, permit à ceux de la presqu'île d'être des ports d'abris pour des navires venant du Sud avant de négocier le dangereux détroit de Sicile et la haute mer soit une destination finale pour les navires caboteurs de la côte orientale, de petit gabarit non apte à prendre la haute mer. Ces mêmes ports ont doté ces colonies juliennes fondées par César (ou par Auguste) (sauf peut être *Missua*)<sup>126</sup> afin de drainer le blé africain grâce à l'étendue des routes intérieures de la presqu'île comme nous avons vu plus haut<sup>127</sup>. Les preuves irréfutables d'existence de naviculaires présents à Ostie plaident pour une orientation de ces ports vers un commerce international avec Rome. Néanmoins, leur proximité de Carthage leur a permis une liaison assez rapide avec elle. Il est important de rappeler ici que certains de ces ports ont fourni de la pierre à construire à Carthage et ils ont fait certainement partie du réseau portuaire carthaginois afin de contrôler les Emporia du Sud et veiller aux intrusions étrangères<sup>128</sup> notamment au moment des traités (fin VI<sup>e</sup> milieu IV<sup>e</sup> siècle avant notre ère) interdisant tout commerce pour les non carthaginois au-delà de cette presqu'île.

<sup>124</sup> Callegarin 2005, p. 191-192.

<sup>125</sup> Etienne 1994, p. 165 ; Gsell, 1913-1930, t.7, p. 102-103 : Ce système peut également calquer celui de l'annonne où les intermédiaires, commerçants et armateurs sont associés en sociétés, disposant ainsi de toute la chaîne : du producteur au moyen de transport : « En général, il (l'État), se contentait d'acheter, non pas aux producteurs eux-mêmes -c'eût été très compliqué- mais à des négociants, à des sociétés, avec lesquels il passait des marchés pour la fourniture de quantités de grains, et qui disposeraient du personnel, des intermédiaires, des moyens de transport nécessaires à leurs opérations, soit dans la province même, soit en Numidie », ou aussi pour l'export de l'huile d'olive sous l'impulsion de Trajan et Hadrien qui profitait aux *mercatores* et les *navicularii* de la région d'*Hadrumetum*, Foucher 1964, p. 145-146.

<sup>126</sup> Aour h 2001, p. 101.

<sup>127</sup> Dans *l'itinéraire d'Antonin* nous dénombrons quatre axes routiers : de Carthage à *Clupea* ; de Carthage à *Vina* par *Maxula* ; de Carthage à *Vina* (un axe plus court) ; de *Neapolis* à *Clupea* (route littorale)

<sup>128</sup> Carthage n'a pas hésité à dresser des tours de vigie dans cette presqu'île comme l'a fait remarquer S. Lancel qui y voit une volonté d'application du premier traité en 509, empêchant aux Romains de naviguer et commercer avec les cités de notre zone d'étude. Lancel 1992, p. 104.

## ***Hadrumetum/Adrumeti/Hadrumète/Adrumète*** (Fig. 16, fig. 76)

AAT, feuille, LVII : Sousse

### **Situation et toponyme**

A moins de cent cinquante kilomètres au sud-est de Carthage, Sousse la capitale du Sahel, recouvre aujourd'hui les ruines de l'ancienne cité *Hadrumetum*<sup>129</sup>. Elle est restée depuis l'Antiquité prospère grâce à la culture de l'olivier.

L'origine du nom d'Hadrumète a fait l'objet de plusieurs suppositions et hypothèses<sup>130</sup>. Du Périple de Pseudo-Scylax<sup>131</sup> à Procope<sup>132</sup>, la cité a été citée sous diverses formes de toponyme à la fois grecques et latines. Hadrumès et Hadrumétos pour les premières, Adrimetum, Adrumetum, Adrymetum et *Hadrumetum* pour les secondes. Sur l'origine de ce toponyme, une étude élaborée par H. Fantar<sup>133</sup> favorise l'origine sémitique à celle lybique contrairement à L. Foucher qui, dans sa monographie dédiée à la cité de *Hadrumetum*, y reconnaît une origine lybique<sup>134</sup>. H. Fantar opte pour l'origine sémitique, en l'occurrence phénicienne en raison du profil formel du toponyme, nettement sémitique, et le profil historique de la cité. Le sens premier serait « enclos » ou « quartiers » et pourrait s'appliquer à une fondation phénicienne non officielle mais spontanée et quelque peu « sauvage »<sup>135</sup>.

### **Histoire et statut**

Sur l'histoire phénicienne d'*Hadrumetum*, nous disposons de peu de sources. Salluste indique que cette ville aurait été fondée par les Phéniciens et avant Carthage. En parlant de la fondation des colonies phéniciennes, il cite i-Hadrumète avec Hipponé, Leptis

<sup>129</sup> AAT, feuille, LVII : Sousse, site n°16.

<sup>130</sup> Voir à ce propos le résumé des hypothèses que L. Foucher a relevé dans l'introduction de son livre *Hadrumetum*, dédié à cette cité, en 1964, p. 12-14. Aujourd'hui, l'origine sémitique semble être retenue après l'étude de M. H. Fantar dans *Reppal* II, 1986, pp. 267-275.

<sup>131</sup> 110.

<sup>132</sup> *De Aed.*, VI, 6.

<sup>133</sup> Fantar 1986.

<sup>134</sup> Foucher 1964 a, p. 14.

<sup>135</sup> Trusset 2000, p. 3308.

Magna et d'autres villes comme étant érigées en bord de mer. Il nous apprend que parmi les raisons pour lesquelles les Phéniciens ont bâti ces colonies, on trouve la volonté de contrer la pression démographique dans leurs villes d'origine mais aussi un désir de domination de nouvelles contrées dicté par des gens du peuple et d'hommes avides de nouveautés<sup>136</sup>.

Un second texte de Solin signale l'origine tyrienne d'*Hadrumentum* et son antériorité par rapport à Carthage : « *Hadrumentum atque Carthagini auctor est a Tyro populus* »<sup>137</sup>. *Hadrumentum* aurait été un relais sur la route des Phéniciens en provenance d'Utique par cabotage et qui a progressivement prit de l'importance par rapport aux autres escales espacées les unes des autres d'une trentaine de kilomètres<sup>138</sup>. L'hospitalité de la côte offrait un havre sûr pour des navigateurs qui venaient de dépasser le Cap Bon et qui avaient besoin de s'assurer de la fiabilité de leurs navires avant de s'enfoncer vers le Sud. D'un autre côté, *Hadrumentum* apparaissait comme le débouché naturel d'une vaste région agricole riche dans laquelle s'opéraient très tôt des échanges entre marins et autochtones<sup>139</sup>.

En revanche, il est difficile de savoir à quel moment les Phéniciens se sont installés dans ce comptoir. Les débuts de Carthage furent certes difficiles. Elle ne pouvait compter sur sa métropole, Tyr, à laquelle elle payait un tribut puisque harcelée par des ennemis de plus en plus menaçants. Elle s'est développée en fructifiant ses petits comptoirs comme *Hadrumentum*. D'ailleurs, au VI<sup>e</sup> siècle quand Carthage commença à s'imposer dans le bassin occidental de la Méditerranée, *Hadrumentum* était déjà devenue une importante agglomération<sup>140</sup>.

En 310 avant notre ère, Agathocle assiégea *Hadrumentum* en même temps que Carthage après s'être emparé de *Neapolis*<sup>141</sup>. Il fut amené à conclure des alliances avec le roi Elymar pour venir à bout d'*Hadrumentum*. C'est en la soumettant avec *Thapsus* qu'Agathocle parvint à contrôler tout le *Byzacium*.

Pendant la seconde guerre punique, Hannibal s'y installa avec ses garnisons au début de l'an 203 après son retour d'Italie<sup>142</sup>. Il y passa probablement l'hiver et vécut avec

<sup>136</sup> *Jugurtha*, XIX, 1 : « *Phoenices, alii multitudinis domi minuendae gratia, pars imperi cupidine, sollicitate plebe et aliis novarum rerum avidis, Hippōnem, Hadrumentum, Leptim aliasque urbis in ora maritima condidere, eaeque brevi multum auctae, pars originibus suis praesidio, aliae decori fuere.* ». Sur cette question, voir aussi : S.Gsell, t.1, p. 372 et Movers, t.2, p. 7 et 49.

<sup>137</sup> Solin, XXVII, 9.

<sup>138</sup> Foucher 1964 a, p.31.

<sup>139</sup> *Ibidem*.

<sup>140</sup> *Ibid.*, p. 33.

<sup>141</sup> Diodore de Sicile, XX, 17.

<sup>142</sup> Polybe XV, 5, 3 ; Tite-Live, XXX, xxix, 1 ; Appien, 33.

son armée sur les ressources du pays pendant plusieurs mois avant la bataille de Zama<sup>143</sup>. Jusque là *Hadrumetum* était soumise malgré sa neutralité à la ligne de conduite imposée par Carthage. En effet, elle était soumise aux restrictions du traité entre Romains et Carthaginois interdisant aux premiers de commercer au-delà du Cap Bon avec les ports de la *Bussatis*<sup>144</sup>. Mais à l'issue de la défaite de Carthage et le règlement des dettes que lui avait imposé le traité de 201, les bourgeois d'*Hadrumetum* comprirent qu'il fallait se ranger du côté des Romains et les aider dans la préparation de leur guerre en Macédoine, en les ravitaillant avec du blé et de l'orge, à livrer soit à Rome soit directement en Macédoine<sup>145</sup>. *Hadrumetum* s'affranchit donc du joug carthaginois et se rallia à Rome durant la dernière guerre punique en 146. Cela lui valut après la victoire des Romains le maintien de son statut de *civitas libera* en plus de l'immunité fiscale et l'agrandissement de son territoire grâce à l'attribution de quelques terres sous le coup de la loi agraire de 111. Elle fut déclarée « amis du peuple romain<sup>146</sup> ».

*Hadrumetum* eut à souffrir de son choix en faveur de Pompée lors de sa bataille contre César en 46. César y débarqua et établit son camp au sud de la ville, frappa la cité d'une lourde amende après la victoire de *Thapsus*. Elle fut obligée de la payer conjointement avec le *conventus civium romanorum* qui y résidait<sup>147</sup>. Il n'est pas établi qu'elle a été privée de sa liberté mais plutôt de son *immunitas*<sup>148</sup>.

Sur l'histoire municipale de la cité, nous possédons peu d'éléments. Grâce à une table de patronat trouvée à Rome, datée de 231 de notre ère nous apprenons la promotion de la cité par Trajan au rang de colonie honoraire : *colonia Concordia Ulpia Traiana Augusta Frugifera Hadrumetina*<sup>149</sup>. Cela est confirmé par l'inscription des citoyens d'*Hadrumetum* dans la tribu *Papiria*, celle de Trajan. J. Gascou propose qu'*Hadrumetum* ait été encore une cité pérégrine lorsque Trajan l'a transformée en colonie<sup>150</sup>. La ville vit se construire au second siècle les habituels monuments publics (thermes, théâtre, amphithéâtre, cirque)<sup>151</sup>.

Dès le Haut-Empire, elle fut capitale régionale : à partir du règne de Trajan existait un *procurator regionis Hadrumetinae*, responsable des domaines impériaux. C'est au temps

<sup>143</sup> Foucher 1964 a, p. 73.

<sup>144</sup> Polybe III, 23, 2.

<sup>145</sup> Appien, 83. Voir également l'avis de S. Gsell 1928, T. 3, p. 298.

<sup>146</sup> Appien, 94.

<sup>147</sup> *Bell. Afr.*, XCII, 2.

<sup>148</sup> Gascou 1972, p. 73.

<sup>149</sup> *CIL VI*, 1687 = *ILS*, 6111.

<sup>150</sup> Gascou 1972.

<sup>151</sup> Foucher 1964 a, p. 161-169.

de Dioclétien que fut créée la province de Byzacène, dont *Hadrumetum* fut la capitale. On ignore la date précise de cette création, qu'il faut placer entre 294 et 305<sup>152</sup>.

La cité a connu vraisemblablement au IV<sup>e</sup> siècle les restaurations de monuments publics qu'on observe dans toutes les villes africaines mais furent abandonnées à la fin du même siècle. On a cru à tort que le port fut désaffecté ce qui aurait appauvri la ville. Pourtant un témoignage datable entre 320 et 350, grâce à une épitaphe trouvée dans les catacombes, il existait à *Hadrumetum* un *navicularius*<sup>153</sup>. L'importance des nécropoles et notamment chrétiennes, relevée par L. Foucher plaide contre la décadence de cette ville à cette époque. D'ailleurs, et encore au VI<sup>e</sup> siècle, Procope continua à en vanter la richesse<sup>154</sup>.

Au V<sup>e</sup> siècle, L. Foucher a démontré que le port a fini par s'ensabler d'où l'importance de *Junci* le seul port praticable de Byzacène en 533 au dire de Procope<sup>155</sup>. Ensuite il a été remis en état par les Byzantins puis par les Aghlabides comme base de départ pour leurs raids en Sicile<sup>156</sup>.

## Le port et les bâtiments annexes (Fig. 16)

### Les occurrences dans les sources littéraires

Scylax, 110

Polybe, XV, 5

« Les Carthaginois qui, voyaient saccager leurs villes, s'adressaient à Hannibal pour lui demander de renoncer à tout délai, de se mettre au contact de l'ennemi et de décider de l'affaire par les armes. Après avoir bien écouté ces messagers, il leur répondit de bien penser au reste sans s'inquiéter de cela, car il déterminerait l'occasion lui-même. Quelques jours après, il quitta la région d'Adrumète, s'avança et vint installer son camp près de Zama ; c'est une ville située à cinq jours de marche à l'ouest de Carthage. »

Diodore de Sicile, XX, 17 et 44

Strabon, XVIII, 3, 16

*Bellum Africanum*, LXII, 2 ; LXIII, 5-6

<sup>152</sup> Lepelley 1981, t.2, p. 262.

<sup>153</sup> *ILAF*, 60.

<sup>154</sup> Procope, *De Aed.*, VI, 6.

<sup>155</sup> *Ibid.*, *De Bell. Vand.*, 3, 15.

<sup>156</sup> Lézine 1966, p. 110.

*Bellum Civile*, XCV

Stéphane de Byzance, S, V

Appien. *Punica* XXXIII, 94

Dion Cassius, XLVIII, 21, 4 et n. 190-191

Ptolémée, IV, 3, 9 et 27 ; VIII, 4, 6

*Stadiasmus Mari Magni*, 116-117

Procopé, *De Aedif.*, VI, 6

Procopé, *De Bell. Vand.* I, 17 et II, 23

Salluste, *Jug.* XIX, 1

Pline l'ancien, *Hist. Nat.*, V, 1-46, p.67 et 232-233.

*Itinéraire Antonin*, 52, 55, 56, 58, 493

#### Les occurrences épigraphiques

CIL VI, 1687

CIL VIII, 2618

CIL VIII, 2319

CIL VIII, 3334

CIL VIII, 11175

ILAFr, 60

#### État des connaissances sur le paysage portuaire d'*Hadrumetum*

Les interprétations sur la connaissance des installations portuaires d'*Hadrumetum* a donné lieu à plusieurs divergences entre voyageurs observateurs et archéologues depuis le XIX<sup>e</sup> siècle et a généré une polémique sur la vraie nature de ce port. En voici un résumé non exhaustif des différents points de vue de ces protagonistes avec des occurrences de leurs ouvrages concernant l'identification de ces installations portuaires.

En 1862, Guérin<sup>157</sup> décrit dans son ouvrage durant trois pages le port de cette cité. Selon lui le port antique était déterminé et protégé par deux môles situés plus au Nord que le port actuel. Ils sont armés chacun par une batterie à leur extrémité. Un intervalle de 550 m les sépare. Guérin a distingué « les restes d'un brise lames faisant un angle ouvert avec le

<sup>157</sup> Guérin 1862, t. I, p. 106-10

plus méridional de ces môles et couvrant port, dont l'ouverture était rendue ainsi assez étroite contre les vents de l'est les plus dangereux sur cette côte ». L'auteur parle également du *Cothon* et le positionne en se basant sur un passage de la *Guerre d'Afrique* (C, LXII) : « *Reliquae naves hostium promontorium superarunt, atque Hadrumetum in Cothonem se universae contulerunt* ». Et le confirme par la description d'Al-Bakri d'un bassin à l'intérieur de l'arsenal dans lequel entraient des navires par une des huit portes de la ville de Sousse au XI<sup>e</sup> siècle.

En 1888, Ch. Tissot reprend l'argumentaire de A. Daux (1863) et considère que le port se divisait en trois bassins. Le premier, le « port de commerce », limité par deux môles, l'un au Nord, l'autre au sud était fermé par un brise lame de 7 mètres de largeur s'étendant sur une longueur de 700 m. On y accédait selon Daux par trois passes : l'une au Nord entre le môle et le littoral mesurant 35 m, l'autre à la pointe du môle sud de 35 m et au centre du brise lame une autre passe de 8 m. Le second bassin était le *cothon* signalé par les auteurs anciens mesurant 165 X 175 m accessible par un canal de 12 m de large situé perpendiculairement au littoral, à côté de la quarantaine (le môle septentrional). Enfin, le « troisième port » s'ouvrait à 500 m au sud du *Cothon* à la hauteur du môle méridional. Formé par une crique naturelle que la main de l'homme a plus ou moins agrandie « il doit avoir été le plus ancien port d'Hadrumète [...]. Le bassin dont nous parlons existait encore dans le Moyen-âge arabe. C'est celui qu'El-Bekri place près de Dar-es-Sennaâ, l'Arsenal<sup>158</sup> ».

L'*AAT*<sup>159</sup> reprend la polémique mais apporte par ailleurs de nouvelles données et contredit les allégations de A. Daux et par conséquent celles de Ch. Tissot. Les auteurs de l'Atlas Archéologique admettent la description du port extérieur faite par A. Daux. Sur le port primitif, l'*AAT* rapporte la découverte faite par Hannezo d'un quai avec des anneaux de fer non loin du rempart Nord de la ville. Les auteurs de l'Atlas rapportent au conditionnel l'existence d'un éventuel port primitif : « crique naturelle agrandie de main d'homme et communiquant avec le port extérieur avec un canal ». L'*AAT* n'admet pas l'existence de *Cothon* puisque lors des travaux des voies ferrées aucun vestige n'a été révélé du prétendu port. Ce sont également les positions d'Hannezo (qui, par ailleurs, a participé lui-même à la rédaction de l'*AAT*) et de Cecil Torr qui est d'avis que ce port n'a jamais existé<sup>160</sup>.

<sup>158</sup> Tissot 1888, t.2, p. 156.

<sup>159</sup> *AAT*, Feuille de Sousse.

<sup>160</sup> Torr 1894, I, p. 209.

Hannezo présente, dans ses *Notes historiques sur Sousse*, la conclusion suivante : « Hadrumète devait donc avoir deux ports, l'un militaire, l'autre marchand : c'est ce qui semble ressortir de l'étude du terrain, des découvertes faites et des relations des auteurs anciens. <sup>161</sup> ». En revanche, il émet au tout début de son article une supposition dont il semble être le seul à la proposer sans preuves archéologiques. En effet, il suppose qu'un port primitif aurait peut-être existé pour subvenir aux besoins des premiers habitants de la cité sur le revers sud d'un promontoire où se trouve aujourd'hui Bab Djedid (au Sud du port extérieur dans la baie de Sousse) et que ce port s'est ensablé avec le changement progressif de l'aspect de ce promontoire. Ce port a été reporté au Nord même s'il est moins protégé des vents d'Est que le premier mais l'ensablement était moins rapide. Il a dû subsister jusqu'aux premières années avant notre ère, époque à laquelle furent construites les jetées que nous voyons aujourd'hui<sup>162</sup>.

Dans ses *Notes Hadrumétines*<sup>163</sup> nous lisons les postulats suivants de Carton :

« Le port extérieur semble avoir été là où A. Daux l'a placé, avec peut être moins de précisions dans les détails, et les réserves qu'a indiquées l'auteur de la note de l'atlas archéologique. J'en ai suivi les murs à plusieurs reprises, avec notre éminent collègue, M. Gresse, ingénieur des Ponts et Chaussées, et nous avons constaté que le tracé de A. Daux est, en général, exact. La disposition des bries-lames est bien reconnaissable ».

### Port intérieur

Carton ne nie pas l'existence d'un *Cothon*. Il estime que la topographie du site ne correspond pas à la description qu'en donne A. Daux et les auteurs de la notice de l'AAT. Mais il propose un autre endroit. Ce sont des dépressions très marquées dans le Nord du cimetière musulman, dans ses parties les plus basses, plus à l'ouest que la gare. Il étaye son argumentation par les découvertes d'habitats dans la zone de la gare mais n'exclut pas un passage d'une passe non loin de cet emplacement : « En ce qui concerne les tracés de Daux et celui de l'AAT, il faut remarquer tout d'abord que le port primitif n'a pas pu exister là où ces auteurs le placent, car la moitié occidentale en est occupée par une colline d'au moins 5m de hauteur. Il y a là une erreur topographique qui saute aux yeux. Il ne m'est d'ailleurs

<sup>161</sup> Hannezo 1905, p. 157-159.

<sup>162</sup> *Ibid.*, p. 157.

<sup>163</sup> Carton 1907, p. 141-146



pas possible de préciser la position de ce port. Mais j'avouerai que l'opinion de Daux me paraît, ici, devoir être prise en considération. »

Par ailleurs, Carton considère que le *cothon* et le port primitif n'auraient fait qu'un. Il estime également que ce port est relié au port marchand par une passe qui se trouve non loin de la Porte de France. Il suggère aussi que le port marchand et le port militaire auraient été séparés par un quai et auraient une entrée commune ou deux entrées rapprochées situées vers la porte de la Quarantaine.

Dans ces *Notes Hadrumétines*, Carton démantèle les suppositions de son prédécesseur Montlezun, qui décrit le port au pied de la Casbah comme étant l'ancienne citadelle.

Carton finit par donner ses propres explications pour trancher ce débat en considérant que le port primitif (d'époque punique) et ceux qui lui ont succédé se trouvaient à l'extrémité orientale du cimetière musulman et que les ports, marchand et militaire, se juxtaposaient : «Ma conclusion est que le port primitif et les ports plus récents ont été situés à l'extrémité orientale du cimetière musulman, et que les ports militaires et marchands étaient accolés. Il suffit d'ailleurs de voir la surface considérable attribuée au port romain pour admettre que tous deux aient pu y tenir. »

Dans sa monographie sur la ville d'*Hadrumetum* en 1964, L. Foucher apporte de nouveaux éclairages scientifiques en confrontant les données sur terrain et les photos aériennes.

Sur le port appelé « primitif » par A. Daux et Ch. Tissot, il établit qu'il s'agit en réalité du port arabe aménagé à l'époque aghlabide. L. Foucher mentionne que le nom de l'architecte est connu, sans le rapporter par ailleurs, en renvoyant à un renseignement de M. Hassan Hosni Abdelwahab, spécialiste des textes médiévaux arabes<sup>164</sup>. Foucher rapporte que la partie creusée par la main de l'homme était moins profonde et moins étendue que celles indiquées par Daux et Tissot. Il infirme leur thèse par les fouilles qui lui ont permis de trouver des restes d'habitats romains à 9,50 m au-dessous du niveau actuel et qui seraient, selon les relevés de Daux, en plein port. L. Foucher affirme également ne pas avoir trouvé non plus le prétendu *cothon* malgré ses recherches. Le seul et unique port, selon lui, est le port extérieur. Il attribue avec réserve une origine punique au brise-lames compte tenu de l'information rapportée par Carton sur le ciment mélangé à la cendre que ce dernier a relevé.

---

<sup>164</sup> Foucher 1964 a, p. 81.

Concernant le même brise-lames et après l'étude des photos aériennes et les résultats des prospections qu'il a effectuées, L. Foucher fait les constats suivants :

Sur la partie méridionale de l'ouvrage, le tracé de A. Daux semble correct mais rien ne prouve qu'une passe y existait. En revanche, la pointe Nord de l'ouvrage marque un angle net de 110° avec l'axe du môle de la quarantaine (le môle Nord du port d'*Hadrumetum*). Il y apparaît une tour semi-circulaire parfaitement visible sur les photos aériennes selon Foucher. L'auteur pense qu'elle aurait pu servir de poste de vigie et de phare. Il fait référence, pour l'expliquer, à la mosaïque du frigidarium des thermes *Themetra* sur laquelle on aperçoit deux types de phares défendant un port : l'une en grand appareil, à terrasse surmontée de merlons quadrangulaires. L'autre à balcon, dominée par un toit pointu surmonté de cornes de Cerf. Cette tour semble indiquer l'un des côtés de la passe et non sur le môle Nord très exposé aux vents du Nord-Est. D'ailleurs, une canalisation en plomb a été retrouvée dans la maçonnerie et semble indiquer un ravitaillement en eau pour les occupants de la tour<sup>165</sup>. Il estime également que ce port fermé complètement par deux môles et une jetée, était défendu par des tours, outre celle de la jetée. En effet, ce sont celles dont les soubassements ont été retrouvés quand on fait sauter une batterie en 1889<sup>166</sup>. Foucher explique que ce port était logiquement assez vaste pour avoir abrité les 55 navires de Varrus au cours de la campagne de César, événement rapporté par le *Bellum Africum*<sup>167</sup>.

Par ailleurs, l'inconvénient de ce port résidait dans son ensablement rapide et sa médiocre protection contre les vents et la houle du Nord-Est. Cela explique, selon L. Foucher, l'aneantissement de son activité au V<sup>e</sup> siècle et *Hadrumetum* n'avait plus de port comme le constate le Stadiasme. Sur la décadence du port, l'auteur rapporte une preuve archéologique en citant la découverte de tombeaux d'époque byzantine, voire vandale, dans l'ancien quartier du port au moment de la construction de la poste de Sousse en 1949<sup>168</sup>. En revanche, sa désaffection a été lente et progressive. Une épitaphe des catacombes datable de 320-350 prouve l'existence d'un *navicularius* à *Hadrumetum*.

Autre fait important quant aux installations attenantes au port de cette cité, les restes témoignant de l'organisation de la ville autour du port à l'époque punique. En effet, et dans un essai de restitution du paysage portuaire, L. Foucher part de deux éléments certains : le port et le *tophet*<sup>169</sup>. Il considère que les premiers navigateurs phéniciens s'étaient installés à

<sup>165</sup> Foucher 1964 a, p. 82.

<sup>166</sup> Carton 1907, p. 145.

<sup>167</sup> LXII, 2

<sup>168</sup> Foucher 1964 a, p. 320.

<sup>169</sup> *Ibid.*, p. 85.

proximité du port. C'était en quelque sorte le noyau de la cité. Ces navigateurs trouvaient à proximité un petit atelier de charpentier léger et rudimentaire pour parer aux avaries et permettre des réparations aux navires qui fréquentaient la baie. Une petite pente de la colline qui jouxte le port primitif aurait peut-être servi d'un plan incliné pour cet atelier<sup>170</sup>. Tout près de ce petit quartier portuaire, des baraquements se sont élevés, où l'on entreposait la marchandise en attendant le prochain passage des voiliers. Les tractations avec les indigènes se faisaient plus loin. Quand le commerce s'intensifia, les entrepôts s'agrandirent et on y aménagea un arsenal. Ce dernier est cité brièvement par Strabon<sup>171</sup>, qui, croit-on, copie Artémidore. Strabon en parle au passé, ce qui sous-entend qu'il le date de l'époque punique. Le manque de bois dans cette zone a probablement poussé les armateurs à faire construire leurs bateaux ailleurs<sup>172</sup>. Tout autour, des échoppes d'artisans potiers ont fleuri en tirant leur matière première dans un banc d'argile à proximité, à l'Ouest, non loin de l'agglomération. Des ateliers s'installèrent autour de cette place de commerce où l'on traitait des peaux, des salaisons de poissons et où l'on stockait la laine à laver à proximité à la plage<sup>173</sup>. Plus tard, la ville s'est enfoncée un peu plus vers l'Ouest et le Sud avec l'accroissement de la population. Les habitats se sont éloignés du quartier du port.

En 1971, A. Lézine reprend le problème du port d'*Hadrumetum* en adoptant en grande partie le point de vue de L. Foucher. En revanche, il met l'accent sur la largeur du bassin. En effet, il réprovoie la mesure donnée par l'AAT de 500 m environ de l'Est à l'Ouest. Il estime que la découverte de maisons par L. Foucher dans le secteur du port oblige à limiter la largeur du bassin à 300 m environ. La superficie reste au demeurant considérable étant supérieure d'un tiers à celle du port sévérien de Leptis Magna<sup>174</sup>. Il ajoute que concernant le port intérieur, de nouvelles découvertes archéologiques effectuées à différentes époques à cet emplacement de la Médina démontrent qu'il s'agit de l'œuvre des musulmans. Il s'agit du petit bassin intérieur, celui de l'arsenal<sup>175</sup>. Il réfute donc son tracé représenté sur l'Atlas archéologique<sup>176</sup>. Il fait de même pour le tracé du rivage antique, au sud est de la Médina qui ne comporte pas la « poche » que lui attribue le plan du même Atlas. Il argumente en considérant que cette conception a pu être déformée par la

<sup>170</sup> *Ibidem*.

<sup>171</sup> Strabon, XVII, 3, 16.

<sup>172</sup> Foucher 1964, p. 85, note 218.

<sup>173</sup> *Ibid.*, p. 85-86.

<sup>174</sup> Lézine 1971, p. 90 ; la superficie du bassin de Soussé était de 150 000 m<sup>2</sup> environ. *Leptis Magna* 102 000 m<sup>2</sup>, voir R. Bartoccini, *Il porto romano di Leptis Magna*, Rome 1958, p. 12.

<sup>175</sup> Lézine 1965, p. 109.

<sup>176</sup> AAT 1893, Feuille de Soussé.

description erronée d'El-Bakri selon laquelle Sousse aurait été entourée d'eau des trois côtés<sup>177</sup>. En effet, l'existence d'une nécropole romaine très près du littoral montre que le rivage n'a pas subi de modifications à cet endroit de l'Antiquité à la création du port moderne en 1899<sup>178</sup>.

Sur l'ensablement du port, Lézine rapporte avec certitude qu'il a été remis en état au VI<sup>e</sup> siècle par les Byzantins<sup>179</sup>. Les flottes musulmanes venues d'Égypte l'ont utilisé dès le début du VIII<sup>e</sup> siècle comme base de départ pour leurs raids contre les grandes îles de la Méditerranée occidentale. Au IX<sup>e</sup> siècle, il a été de nouveau restauré par les musulmans lors de la création de l'arsenal<sup>180</sup>. Contrairement à M.H.H. Abdelwaheb, A. Lézine affirme l'antériorité de ce port intérieur de l'arsenal par rapport au rempart en soulignant le tracé particulier de l'enceinte dans ce secteur. Il montre clairement que l'on avait dû tenir compte d'une servitude en construisant cette partie du rempart<sup>181</sup>.

Ce bassin intérieur de la ville n'est pas un port à proprement parler mais une dépendance de l'arsenal. Ce n'est pas une invention ifriqiyenne ou une influence punique subsistant en Ifriqiya au IX<sup>e</sup> siècle. Lézine argumente en démontrant que d'autres arsenaux furent construits en Orient à l'instar de ceux d'Égypte et pourvus de bassins fermés. C'est selon lui l'un d'eux qui aurait servi de modèle pour construire Sousse<sup>182</sup>. Sur sa datation, il considère qu'il était déjà en fonctionnement en 827, année de la grande expédition pour la Sicile puisque les bateaux nécessaires à cette expédition furent construits sur place<sup>183</sup>. Le choix de la construction de l'arsenal à Sousse dans cette période correspond à une vague de soulèvement dans l'émirat et surtout Tunis, qui en 824 tombe en discrédit au profit de Sousse, paisible, fidèle à l'émir et plus proche de sa résidence principale donc plus facile à contrôler. A. Lézine propose les années 824 à 827 comme intervalle suffisant pour aménager le chantier naval de Sousse et construire un nombre appréciable de navires. L'agglomération dans laquelle l'arsenal et son bassin furent établis était encore démunie de remparts et de Qasbs à cette date. Il y avait en revanche déjà le ribat du VIII<sup>e</sup> siècle et sa tour de vigie datant de 821, œuvre de Ziyadat Allah I<sup>er</sup><sup>184</sup>.

<sup>177</sup> Lézine 1965, p. 110.

<sup>178</sup> Lézine 1971, p. 90.

<sup>179</sup> Lézine 1965, p. 110.

<sup>180</sup> *Ibidem*.

<sup>181</sup> Lézine 1971, p. 91.

<sup>182</sup> *Ibid.*, p. 92-93.

<sup>183</sup> *Ibid.*, p. 94.

<sup>184</sup> *Ibidem*.

La date de la disparition de ce bassin intérieur est méconnue. Par ailleurs, on sait que l'arsenal fut réaménagé en 973 par ordre du calife ziride al-Mu'izz selon H.R.Idris<sup>185</sup>. El-Bakri en parlait encore au XI<sup>e</sup> siècle.

En 2003, A. Barkaoui s'est penché sur la nature militaire du port et semble avoir quelques éléments de réponses à travers la tradition littéraire mais aussi au travers de répliques de bateaux en terre cuite<sup>186</sup>. Même si les remarques de A.Barkaoui semblent tenir plutôt à des hypothèses formulées à partir d'une trame d'événements rapportés par la tradition littéraire, nous en livrons quelques ébauches sans beaucoup de certitude. Si l'on fait foi au récit des opérations d'Agathocle en terre d'Afrique, la ville semble occuper une place importante dans le dispositif portuaire de Carthage dans la région de *Byzacium*. En effet, le tyran a dû recourir à conclure des alliances libyennes (avec le roi Elymar) pour venir à bout d'*Hadrumentum* vers 309 avant notre ère<sup>187</sup>. C'est en la soumettant qu'il parviendra à contrôler tout le *Byzacium*.

Sur les activités militaires du port de cette cité, A. Barkaoui les attribue à la période de l'occupation grecque. Il estime que comme le reste des ports de la Tunisie du Nord, celui d'*Hadrumentum* aurait lui aussi fourni des vaisseaux mis à la disposition d'Agathocle lors de son retour en Sicile en 307 av. J.-C. pour enquêter sur la menace qui pesait sur son trône<sup>188</sup>. De même, il pense qu'à la fin de l'épisode d'Ophellas en l'été 308 et étant à court de bâtiments puisqu'il avait brûlé les siens auparavant, le Grec a dû requisiter les ports du *Byzacium*, y compris celui d'*Hadrumentum*, afin d'embarquer « les dépouilles dont il venait de s'emparer, et les envoya à Syracuse ainsi que tous les Cyrénéens inaptes au service militaire » comme le décrivait Diodore<sup>189</sup>.

Un autre épisode relaté par l'auteur est celui d'Hannibal qui aurait évité de mouiller à *Hadrumentum* de peur d'être repéré par le clan des pacifistes qui s'oppose à son parti à Carthage peu après à son retour d'Italie au moment où la guerre contre les Romains se préparait. Le choix de *Leptis* par Hannibal n'est pas fortuit puisque ce port était plus sûr pour lui et cela donne à croire que celui d'*Hadrumentum* fut surveillé et éventuellement équipé d'une escadrille sentinelle. Étant aux commandes de la flotte carthaginoise, Asdrubal ne pouvait qu'exécuter les ordres des Anciens. Or, le fait qu'Hannibal ait choisi de mouiller à *Leptis Minus* est plutôt une démarche expectative et méfiante, n'étant pas sûr

<sup>185</sup> p.450, n. 405.

<sup>186</sup> Barkaoui 2003, p. 109-120.

<sup>187</sup> Diodore de Sicile, XX, 17.

<sup>188</sup> Barkaoui 2003, p. 110.

<sup>189</sup> *Ibidem*.

de la politique qu'allait entreprendre Carthage face à la situation tendue avec les Romains. C'est dans cet évitement que A. Barkaoui lit l'importance militaire du port hadrumétain et que Hannibal choisira plus tard comme quartier général pour préparer la bataille de Zama contre les Romains<sup>190</sup>. Le même port, bien plus tard en 46 avant notre ère, continua à servir en accueillant les bâtiments de guerre de César.

Par ailleurs, A. Barkaoui, à travers une critique d'un navire en terre cuite exposé aujourd'hui au musée de Sousse, apporte quelques éléments de réponse à la nature militaire du port d'*Hadrumetum*. Ce bateau présenté par L. Foucher comme « une barque de pêche côtière ou bien une copie de barque fluviale dont le modèle venait d'Égypte ou d'Italie<sup>191</sup> » serait pour A. Barkaoui un navire en terre cuite de type archaïque d'un genre de *Lembos*, bateau connu en Dalmatie et en Cyrénaïque, à classer parmi les petites unités qui ont continué à mouiller dans le port d'*Hadrumetum* pour servir dans la marine de guerre carthaginoise du temps d'Agathocès, de Régulus et d'Hannibal avant de se rendre à Rome en 149 à la veille de la troisième guerre punique. Il s'agit d'un navire que l'auteur suppose être ponté comme les vaisseaux de guerre phéniciens, avec un éperon en tête de groin et une partie inférieure du navire se terminant en bec qui aurait servi de contre quille<sup>192</sup>.

<sup>190</sup> *Ibid.*, p. 111-113.

<sup>191</sup> Foucher 1957, p. 43.

<sup>192</sup> Barkaoui 2003, p. 113-120. Dans ces pages on trouve l'argumentaire quant à la redéfinition qu'il donne à ce navire déjà étudié par L. Foucher en 1957 dans, *Navires et barques figurés sur les mosaïques découvertes à Sousse et aux environs*, dans *Musée Alaoui, Notes et Documents*, XV, p. 83-98.

**La navigation dans les parages d'*Hadrumetum*** (Fig. 4, Fig. 5, Fig. 6, Fig. 16)

Les conditions naturelles

Au Nord de Sousse, la côte est saine et sableuse. À l'approche du port, la profondeur est perturbée par l'affleurement de quelques bancs<sup>193</sup>. La ligne de - 5 m est assez proche du littoral. La ligne de fond de 10 m est à 1 mille du rivage.

Au Sud de Sousse, la côte est formée par une plage sablonneuse. Elle n'est pas très saine et les fonds y sont irréguliers. Les fonds de 4 à 5 m s'étendent à ¼ de mille de terre et ceux de 10 m restent à moins de deux milles du rivage<sup>194</sup>.

Mouillage et vents<sup>195</sup>

La rade de Sousse est loin d'être protégée. La tenue y est mauvaise. L'abri est suffisant avec des vents de l'Ouest et du Nord-Ouest. En revanche, il est nul avec ceux soufflant du Nord en direction du Sud-Est. C'est donc un abri assez sûr uniquement l'été. Cela explique l'orientation des jetées du port antique qui avaient pour but de le protéger des houles générées par les vents du Nord-Est.

Au vue des données bathymétriques, la navigation vers le Nord peut se faire en vue de la côte puisque les fonds de 5 à 10 m en restent proches. En revanche, la navigation vers le Sud nécessite un éloignement suffisant de la côte, soit près de 2 milles du rivage pour être sur des fonds suffisants. À croire les *Instructions Nautiques*, on lit l'indication suivante : « La côte, au sud de Sousse, n'est pas très saine ; les fonds sont irréguliers... Un grand bâtiment ne doit pas approcher cette partie de la côte à moins de 1 mille et ½ »<sup>196</sup>.

Les amers

Le port était complètement fermé par les deux môles et la jetée. L'ensemble était défendu par des tours. Une base en forme circulaire se trouvant à l'extrémité de la jetée Nord, atteste la présence d'un phare, comme celui qu'on voit sur la mosaïque des thermes *Themetra*.

<sup>193</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 302.

<sup>194</sup> *Ibid.*, p. 304.

<sup>195</sup> *Ibidem*.

<sup>196</sup> *Ibidem*.

Par ailleurs, d'autres traces ont été décelées sur le môle transversal et celui du sud<sup>197</sup>. A. Lézine, indique que le phare porté par la jetée Nord, avait perdu une grande partie de son utilité à partir de 859, date à laquelle les navigateurs ont disposé d'un nouveau moyen de guidage leur permettant d'aborder sans risque la passe Nord-est. En effet, la tour du Ribat est dans le prolongement de la tour antique. Il suffisait donc au navigateur arrivant de nuit en vue des côtes d'apercevoir ces feux allumés au sommet pour pouvoir guider son navire dans la passe, sans la moindre difficulté. Le sommet de la tour du Ribat est à 27 m au-dessus du niveau de la mer. Il fallait donc parcourir en mer encore 13 km après avoir vu le feu le plus élevé avant d'apercevoir le second<sup>198</sup>.

### Les réseaux routier et maritime (Fig. 76)

Nous nous proposons de mettre en exergue le réseau routier terrestre et maritime d'*Hadrumetum* afin de comprendre le fonctionnement de la cité et ses connexions aux autres agglomérations. Comprendre ces réseaux permet de reconstituer les axes d'échange, de déplacement aussi bien avec l'arrière-pays qu'avec le monde maritime.

Certains axes routiers existaient déjà depuis l'époque punique notamment celle de la côte qui reliait entre eux les différents comptoirs. Elle fut entretenue et restaurée par les Romains. C'était l'itinéraire le plus court pour aller de Carthage à *Hadrumetum* et si elle ne jouait pas un grand rôle au point de vue économique, elle offrait un trajet plus rapide aux courriers de l'administration<sup>199</sup>.

La ville portuaire d'*Hadrumetum* figure dans l'*Itinéraire Antonin* à quatre reprises. Elle est une étape de la route partant de Carthage à *Sufetula* (l'actuelle Sbeitla). Elle est à 18 milles au sud d'*Horrea Caelia*, à proximité de la ville de Hergla, qui renferme, aujourd'hui, comme l'indique son nom un important vestige dédié au stockage de denrées certainement frumentaires. Elle est à 86 milles de la métropole.

Le deuxième itinéraire est celui de *Sufibus* (Sbiba) à *Hadrumetum* totalisant 108 milles. Elle figure également sur l'itinéraire menant de *Sufetula* à un autre port de la côte orientale que nous avons étudié plus haut, *Clipea*. *Hadrumetum* est à 74 milles de *Curubis* un important port frumentaire de la côte orientale, 86 milles de *Neapolis* et 88 de *Clipea*.

<sup>197</sup> Foucher 1964 a, p. 83.

<sup>198</sup> Lézine 1971, p. 91.

<sup>199</sup> *Ibid.*, p. 127.



Le dernier itinéraire est celui allant de Carthage à *Thenis colonia* en passant par des cités comme *Maxula* (Radès), et *Pudput*.

La table de Peutinger mentionne l'ancienne route littorale punique reliant les comptoirs qui fut entretenue par les Romains. Elle partait d'*Hadrumentum* vers le Sud et desservait *Ruspina*, *Leptis Minor*, *Thapsus*, *Sullecthum*, *Acholla*, *Ruspe* et *Usilla* et qui descend jusqu'à *Thenae* (Sfax Sud)<sup>200</sup>. La même source indique une route partant du Nord de la cité, au tracé plus compliqué que celui de l'*Itinéraire d'Antonin*, où l'on décrit une route allant de *Pudput* à *Hadrumentum* en passant par *Lamniana* et *Cubin*. Ch. Tissot propose une correction des distances entre *Hadrumentum* et *Cubin* soit 32 milles et 54 milles au total pour aller à *Pudput*<sup>201</sup>.

Par ailleurs, une borne milliaire réemployée dans la mosquée d'un village (Menzel Krir) atteste une route partant vers le Sud-Ouest, entre *Hadrumentum* et *Thysdrus* restaurée sous le règne de Septime Sévère<sup>202</sup>.

Enfin, deux routes romaines très importantes et s'enfonçant directement dans l'arrière-pays et ses zones de productions de blé et d'huile d'olive sont à signaler. La première part au Nord de la cité en direction Nord-Ouest vers *Gurza* qui, de ce point, se connecte à la grande route de *Thuburbæ Majus*. En effet, cette route reliait Hadrumète à la grande route de Carthage-*Theveste*.

La deuxième route part vers l'ouest de la ville puis fléchit vers le Sud-Ouest vers *Sufetula* (Sheitla) et *Sufes* (Sbiba). Les tracés de cette route sont reconnaissables sur les photos aériennes<sup>203</sup>. Après 25 milles elle passe par *Vicus Augusti* (Sidi El Hani). À 35 milles, elle arrive à *Aquæ Regiæ* (Aïn Beïda) traverse *Masclianis* (Henchir Hajeb el Aïoun) à une vingtaine de milles et après 50 milles arrive à *Sufetula*. Cette route diverge en routes secondaires et couvrent l'une des zones les plus fertiles de la Tunisie actuelle. Elle était très importante du point de vue économique puisqu'elle drainait vers *Hadrumentum* toutes les productions des grandes plaines du centre<sup>204</sup>.

Nous voyons donc ici à première vue, une densité du réseau routier convergent ou partant de cette cité. Nous nous sommes limités à rapporter ici que seulement les routes principales mais les petites routes et des affluents semblent conforter un important nombre de petites agglomérations antiques aussi bien près du littoral qu'à l'intérieur des terres mais

<sup>200</sup> *Ibid.*, p. 130.

<sup>201</sup> Tissot 1888, p. 149.

<sup>202</sup> Foucher 1964 a, p. 132.

<sup>203</sup> *Ibid.*, p. 130.

<sup>204</sup> *Ibidem*.

leur identification semble très difficile à établir en vue de l'état des ruines et des études archéologiques systématiques.

Ce qu'il faut retenir ici, c'est la densité du réseau, mais surtout son ancienneté pour certains itinéraires, comme nous venons de l'indiquer plus haut notamment pour la route du littoral vraisemblablement, existante depuis l'époque punique. L. Foucher indique qu'au moment du passage de César, la région où il évolua avait été très peu touchée par la romanisation. D'autre part, Metellus et Marius parcouraient le pays numide tandis que César était resté près de la côte le long de laquelle s'échelonnaient de nombreux ports vers lesquels on acheminait les produits de l'arrière-pays. Les routes principales existaient donc déjà, mais les Romains ont pu améliorer puis développer ce réseau<sup>205</sup>.

En somme, cet ensemble de routes couvrait le riche *hinterland* de la cité et drainait d'importantes denrées alimentaires (blé et surtout l'huile d'olive puisque les oliviers sont plus adaptés au climat sec de ces contrées<sup>206</sup>) et diverses productions qui finissaient leurs parcours au port d'*Hadrumetum*.

---

<sup>205</sup> *Ibid.*, p. 124.

<sup>206</sup> Voir § Les installations portuaires et l'économie d'*Hadrumetum*.

### Les installations portuaires et l'économie d'*Hadrumetum*

Même si nous disposons de peu d'éléments sur la fondation d'*Hadrumetum*, nous savons, comme nous l'avons mentionné plus haut, que cette ville fut dans un premier temps un comptoir phénicien faisant office de relais sur la route des Phéniciens arrivant de Sicile et descendant par la côte et pratiquant le cabotage pour commercer avec les populations de la Petite et Grande Syrte<sup>207</sup>. On peut considérer qu'à partir d'Utique, leur premier comptoir, les Phéniciens établirent une ligne commerciale le long de la côte orientale et au-delà. Leurs contacts avec *Lepcis Magna* sont connus et ils en rapportèrent des ivoires, des pierres précieuses et des plumes d'autruches<sup>208</sup>. Il est difficile d'établir à quelle période les Phéniciens ont détaché quelques-uns des leurs, pour procéder au troc et rassembler des denrées pour le retour, afin d'établir un embryon de comptoir. Ils recueillaient plutôt des peaux et des laines et probablement des bétails qu'ils revendaient plus loin dans d'autres agglomérations côtières plus au sud<sup>209</sup>. Il paraît peu probable qu'à cette époque, cette région dont la richesse du sol sera vantée plus tard, ait été en mesure de fournir des céréales ou de l'huile. L. Foucher suppose à raison qu'il fallut attendre assez longtemps avant que les Phéniciens consentissent à y installer leur foyer et à y mourir<sup>210</sup>. *Hadrumetum* deviendra une cité relativement importante quand Carthage commença à s'imposer au VI<sup>e</sup> siècle dans le bassin occidental. Rappelons ici au passage les deux traités signés entre Rome et Carthage dans lesquels, cette dernière imposa ses règles. Le premier traité datant du VI<sup>e</sup> siècle permit aux Romains et leurs alliés de trafiquer en Libye sous certaines conditions<sup>211</sup>. Elle ouvrait ainsi les ports de la côte orientale et de la Tripolitaine aux Romains. Au contraire, le deuxième traité de 348 leur interdit de fonder des colonies ou de commercer avec cette côte<sup>212</sup>. Ainsi, ils empêchèrent à la fois les Romains et les Grecs de profiter des productions des *Emporia* et du *Byzacium* notamment des productions de la région hadrumétine<sup>213</sup>.

En effet, ces productions semblaient être essentiellement vouées à l'agriculture. Nous avons peu de données sur l'industrie. La céramique apporte de plus en plus son lot

<sup>207</sup> Foucher 1964 a, 30.

<sup>208</sup> Picard 1982, p. 221-224.

<sup>209</sup> Foucher 1964 a, p. 31.

<sup>210</sup> *Ibid.*, p. 32.

<sup>211</sup> Polybe, III, 22, 7-9.

<sup>212</sup> *Ibid.*, III, 24, 11.

<sup>213</sup> Gsell 1928, t.4, p. 120.

d'informations et une synthèse s'impose dans ce sens même si nous ignorons beaucoup sur les centres de production et de diffusion pour le moment.

À croire le *Bellum Africanum*, la région manquait de bois puisque César ne trouva pas assez de bois pour construire ses machines de guerre<sup>214</sup>. Pendant plusieurs siècles le pays produit du bétail dont le nombre faisait l'admiration de Scylax au IV<sup>e</sup> siècle<sup>215</sup>. Il pourrait y avoir donc un éventuel commerce portuaire, à en croire L. Foucher, provenant du troc que pratiquaient déjà les Phéniciens avec les indigènes en rassemblant quelques têtes qui seront échangées par leurs compagnons dans des ports plus au sud<sup>216</sup>. D'autre part, il ne semble pas qu'à l'époque punique les pieds d'oliviers aient été nombreux. En effet, lors de l'inventaire des richesses d'*Hadrumentum*, César n'a pas tenu compte des réserves d'huile d'olive, il en trouva plus loin à Aggar<sup>217</sup>. En revanche, après deux ans d'occupation et quatre mois de campagne, les Pompéiens y avaient laissé du blé<sup>218</sup>. Au milieu du I<sup>er</sup> siècle, la production du blé semble donc l'emporter de beaucoup sur celle de l'huile, produite à échelle locale<sup>219</sup>. Les textes antiques ont d'ailleurs vanté la fécondité du *Byzantium* autour d'*Hadrumentum* et les Emporia, littoral de la Petite Syrie et entre les deux Syrtes<sup>220</sup>. Rappelons ici que l'orge est également assez présent dans cette région ainsi que le millet qui apparaît si souvent sur les mosaïques<sup>221</sup>.

Autre avantage de la cité hadrumétine, est l'importance de son territoire. La première mention de ce dernier date de 146. Rome l'a gratifié en lui laissant son territoire (arrière-pays) et en lui rajoutant d'autres terres vastes pour avoir abandonné Carthage, en récompense<sup>222</sup>. Ce territoire n'a été soumis à la centuriation qu'après le passage de César quand *Hadrumentum* perdit son privilège de cité libre.

L'une des conséquences de l'enrichissement de cette cité commerçante et de son érection en colonie est la nomination d'un procurateur de la *regio hadrumetina*. Le premier fonctionnaire connu, *Claudius Restitutus*, aurait exercé au milieu du second siècle<sup>223</sup>.

#### *Le passage de la rééuliculture à l'oléiculture :*

<sup>214</sup> XXX, 3

<sup>215</sup> Scylax.

<sup>216</sup> Foucher, 4, p. 31

<sup>217</sup> *Bell. Afr.*, LXVII.

<sup>218</sup> *Ibid.*, LXXXIX, 2.

<sup>219</sup> Foucher 1964 a, p. 91.

<sup>220</sup> Polybe, III, 23,2 ; Scylax, 110 ; Solin, C, xxxvii, et Varron, *De re rustica*, I.

<sup>221</sup> Foucher 1964 a, p. 92.

<sup>222</sup> *Ibid.*, p. 93.

<sup>223</sup> *Ibid.*, p. 141.

L'enrichissement de la cité et l'amélioration de son niveau de vie ne s'expliquent que par l'accroissement des transactions et des exportations. Pour ce faire, il fallait également développer l'arrière-pays. La bourgeoisie hadrumétine composée d'armateurs, grands propriétaires terriens, marchand et usuriers et banquiers ont tiré profit de leurs négoce en servant d'intermédiaires entre les petits agriculteurs et producteurs et les marchands étrangers. Cela a mené à une mise en valeur de plus en plus intensive des terres<sup>224</sup>. Ces dernières ne sont pas adaptées à la culture des vignes et donnaient des rendements faibles. Jusqu'à la fin du I<sup>er</sup> siècle, le vin italien était maître du marché, d'autant plus que Domitien prit des mesures pour le protéger de la concurrence des provinces<sup>225</sup>.

Le blé, comme nous l'avons signalé, était tributaire des précipitations sous ces latitudes et par conséquent, il commença à s'essouffler, sans doute par l'appauvrissement des sols et leur surexploitation ainsi que la négligence de l'assolement<sup>226</sup>. Mais ce n'est pas pour autant que la céréaliculture fut abandonnée en amorçant celle de l'oléiculture<sup>227</sup>. En effet, cette dernière était à l'époque de César peu importante comme nous l'avons vu. Le développement de cette culture a démarré avec l'essor que connut la ville-entrepôt de *Thysdrus*, à la fin du I<sup>er</sup> siècle et le début du second de notre ère<sup>228</sup>. La cité se développa et son cadre géographique, certes assez aride, se prêta mieux à ce type de culture<sup>229</sup>. Son essor, sous les Flaviens, lui permit d'exporter son huile par les ports de Byzacène<sup>230</sup>. C'est ainsi que les négociants hadrumétins ont pu entretenir des rapports privilégiés avec elle malgré la rivalité des deux cités. C'est grâce aux Flaviens et à leurs mesures favorisant cette plantation que les oliveraies ont petit à petit conquis l'arrière-pays jusqu'aux plaines de *Sufetula*, qui détrônera, d'ailleurs plus tard *Thysdrus*, et celles de *Cillium*<sup>231</sup>. La *lex Manciana*, assurait aux *coloni* le droit de fructifier les terres qui n'avaient pas été centuriées, et de ne payer le tiers de leurs récoltes comme impôts que lorsque l'exploitation entraînait en phase de production<sup>232</sup>. Sous les règnes de Trajan et Hadrien, les incitations à la création des oliveries furent importantes et *Hadrumetum* fut une des villes qui en profita le plus<sup>233</sup>.

<sup>224</sup> *Ibid.*, p. 142.

<sup>225</sup> *Ibidem.*

<sup>226</sup> *Ibidem.*

<sup>227</sup> Despois, 1955, p. 108.

<sup>228</sup> Slim 1985, p. 67.

<sup>229</sup> *Ibidem.*

<sup>230</sup> Foucher 1964 a, p. 145.

<sup>231</sup> *Ibidem.*

<sup>232</sup> Gsell 1928, t.7, p. 86 et 98.

<sup>233</sup> Foucher 1964 a, p. 146.

Sous l'ère des Sévères, la situation de la cité d'*Hadrumetum* changea progressivement. Comme nous venons de voir, dans la deuxième moitié du II<sup>e</sup> siècle, la région côtière jouit d'une richesse grâce au développement de l'oléiculture et le blé également. *Thysdrus* prit plus d'importance et reliée à un réseau routier très dense, elle fournissait l'huile vers les ports d'*Acholla*, *Sullectum*, *Gummi*, et *Leptiminus*<sup>234</sup>. L. Foucher rajoute, à raison, qu'au retour de ces ports, les chariots transportaient de la pierre à construire des carrières littorales qui permirent l'érection de somptueux monuments thysdritains<sup>235</sup>.

Les *mercatores* de ces ports comme ceux d'*Hadrumetum* avaient su tirer profit sur deux fronts : le premier est le commerce avec des clients de Sicile et d'Orient qui réclamaient beaucoup d'huile africaine. Le deuxième est le besoin croissant à Rome de cette denrée malgré les quantités qu'envoyait *Leptis Magna*. Des empereurs comme Néron et Antonin en particulier ont procédé à des distributions gratuites d'huile. Sous Marc Aurèle et au moment de la crise, un fonctionnaire fut chargé spécialement de recenser l'huile d'Afrique et d'Espagne<sup>236</sup>. Cette situation permit à ces marchands de dégager des bénéfices très importants et d'accéder même au Sénat<sup>237</sup>. *Thysdrus* comme ces marchands et les ports de notre zone d'étude, d'où venaient ces derniers, ont connu une prospérité au cours de la deuxième moitié du second siècle<sup>238</sup>.

*Hadrumetum* tirait son épingle du jeu différemment. Depuis longtemps déjà, les commerçants exportaient vers les Balkans le blé qui leur manquait, ce qui les amena à maintenir cette culture en exploitant les productions des plaines de l'Ouest et du peu des terres qui restaient exploitables dans l'arrière-pays de la Byzacène<sup>239</sup>. L'oléiculture s'est intensifiée dans les abords immédiats d'*Hadrumetum* et dans les territoires de *Sufetula* et de *Cillium*<sup>240</sup>. Dans ce sens, les commerçants hadrumétins ont continué à honorer les besoins de leurs lointains clients, notamment l'Égypte et l'Asie, avec une certaine autonomie commerciale et les envois vers Rome étaient assez limités. Foucher explique que c'est pour cette raison qu'à la fin du second siècle et au début du III<sup>e</sup>, la cité « n'avait pas de bureau sur la place des corporations à Ostie, tandis que *Sullectum* et *Gummi* en avaient »<sup>241</sup>.

<sup>234</sup> *Ibid.*, p. 212 ; Slim 1985, p. 66-68.

<sup>235</sup> Voir notre recensement des carrières littorales plus loin dans ce travail.

<sup>236</sup> *CIL* II, 1180.

<sup>237</sup> Picard 1953.

<sup>238</sup> Foucher 1964 a, n° 212.

<sup>239</sup> *Ibidem*.

<sup>240</sup> Despois 1955, 106-107.

<sup>241</sup> Foucher 1964 a, p. 213 ; Romanelli 1960, p. 63-72.

L'organisation d'une flotte par Commode, destinée au transport de l'annone de l'Afrique mit les ports de la côte orientale comme ceux du Nord au service du ravitaillement de Rome. Quant à Septime Sévère, il entama des distributions gratuites quotidiennes. Cela a limité le commerce d'*Hadrumetum* avec le reste des cités méditerranéennes<sup>242</sup>. Afin de compter sur le dévouement, les Sévères allégèrent les charges fiscales à l'encontre des naviculaires<sup>243</sup>.

À la suite de la crise de 238, le soulèvement de *Thysdrus* et l'accès de Gordien au pouvoir, les *negotiatores* et les *navicularii* ont été frappés par une lourde répression fiscale. Le déclin économique s'amorce entraînant la décadence du port et la régression de l'activité commerciale de la cité<sup>244</sup>. Le *Stadiasme* rapporte que vers la fin du IV<sup>e</sup> et le début du Ve siècle n'a plus de port utilisable<sup>245</sup>. La découverte de nécropole dans une partie du quartier du port par Foucher le confirme<sup>246</sup>. Le port s'était peu à peu ensablé et, à l'époque arabe, la ville un nouveau port fut aménagé plus au sud. Néanmoins, cette désaffectation fut progressive puisque une épitaphe des Catacombes datable de 320-350 fut découverte, appartenant à un *navicularius* à *Hadrumetum*<sup>247</sup>.

Le dynamisme qu'a apporté l'imposition annonaire a généré un commerce libre très florissant. Une découverte récente d'une amphore de type Africaine IIC, dans une grotte sur la pente de l'Aventin, portant un *titulus pictus* fait référence aux Horrea d'*Hadrumetum* EX HOR HAD (*Ex Hor(reis) Had(rumentis)*). Selon Torres Costa, elle fait référence à l'organisme qui a expédié le produit, les entrepôts d'*Hadrumetum*. Elle aurait transporté de l'huile et la date du milieu ou la seconde moitié du III<sup>e</sup> siècle<sup>248</sup>. Ces Horrea ne sont pas encore identifiées avec certitude sur le terrain. C'est une preuve de plus de l'envergure économique de ce port.

À la fin du IV<sup>e</sup> siècle, on demandait plutôt à l'Afrique du blé plus que de l'huile dans le cadre de l'annone et c'est probablement pour cela que les ports de la côte orientale ont accusé une certaine décadence. C'est vraisemblablement les ports du Nord qui prirent le relais. La ville de *Sufetula* connut un essor important avec l'effondrement progressif d'*Hadrumetum* et *Thysdrus*. Plusieurs axes routiers menant vers cette dernière ne sont plus réparés comme au temps des Sévères et les routes de commerce se sont déplacées vers

<sup>242</sup> *Ibidem*.

<sup>243</sup> *Ibid.*, p. 213-214.

<sup>244</sup> *Ibid.*, p. 313-324.

<sup>245</sup> *Stadiasme*, p. 470.

<sup>246</sup> Foucher 1964 a, p. 320.

<sup>247</sup> *ILA*, 60, p. 21.

<sup>248</sup> Torres Costa 2007, p. 299-314.

l'intérieur de Carthage à *Theveste* et entre *Cillium*, *Thelepte* et *Theveste*. Les denrées furent orientées avec la chute de *Thysdrus* vers les ports de Carthage et de la côte septentrionale comme celui de *Thabraea*<sup>249</sup>. Il est probable aussi que les convois prenaient le chemin des ports de la Petite Syrte comme *Thaenae* qui resta encore en activité à cette époque.

---

<sup>249</sup> Foucher 1964 a, p. 322.



### Un présumé *Cothon* à Monastir (*Ruspina*)

Il s'agit d'un port découvert dans la presqu'île de Monastir sur l'un de ses îlots par Nataalka et N.C. Flemming au cours de leur expédition faite en 1966 immédiatement après l'expédition de Cambridge de la même année. Un port fut mis à jour derrière une falaise raide. Il était entaillé dans le roc et de forme rectangulaire. Ce port était abrité par un corridor de roches aménagé au cours de la taille servant de barres de protection de la houle<sup>250</sup>.

Pour notre part, nous considérons qu'au départ, ce lieu n'a pas servi de port ou de *Cothon* comme le prétend N.C. Flemming mais plutôt d'une carrière littorale. Les traces de blocs délogés sont peu visibles mais présentes. Cette carrière a pu donner peut être plus tard avec ce bourrelet gardé côté mer, caractéristique des carrières littorales, un abri pour quelques petites embarcations<sup>251</sup>.

---

<sup>250</sup> Flemming, 1971, p. 87.

<sup>251</sup> Slim *et al.*, 2004, p. 157.

**Leptiminus, Leptis Minus, Leptis Minor, Lemta** (de Fig. 17 à fig. 21)

AAT, Feuille LXVI, Moknine.

x : 588, 00 ; y : 265, 15

**Situation et toponyme**

*Leptiminus* est une importante cité portuaire antique sur la côte orientale de la Tunisie. Elle se trouve à 35 km au Sud de Sousse (*Hadrumentum*), 12 km au Sud de Monastir (*Ruspina*) et au Nord de deux autres cités portuaires antiques de grande importance, Ras Dimass (*Thapsus*) et Salakta (*Sullecthum*)<sup>252</sup>. Le site archéologique est bordé par la mer sur une distance supérieure à 1 km entre l'embouchure de l'oued Krezem et les premières maisons du village<sup>253</sup>.

Le toponyme de cette ville apparaît dans plusieurs ouvrages antiques sous différentes déclinaisons<sup>254</sup>. La *Table de Peutinger* la désigne comme *Lepte Minus* sans donner de distances<sup>255</sup>. L'*Itinéraire d'Antonin* la nomme *Lepti Minus Civitate*<sup>256</sup>. Le *Stadiasme*<sup>257</sup> comme Ptolémée<sup>258</sup> citent *Leptis Minor*.

Plusieurs auteurs anciens utilisent la forme courte *Leptis* comme Mela<sup>259</sup>, Pline<sup>260</sup>, Polybe ou encore l'auteur du *Bellum Africum*<sup>261</sup>.

**Histoire et statut**

*Leptiminus* a été citée la première fois dans le Périple de Scylax<sup>262</sup>. Des textes mentionnent cette ville vers le milieu et à la fin du III<sup>e</sup> Siècle<sup>263</sup>. Hannibal y débarqua en 203 avec son armée<sup>264</sup>. D'origine phénicienne, elle se range du côté de Rome lors de la troisième guerre punique et en fut récompensée en devenant cité libre<sup>265</sup>. Le *Bellum*

<sup>252</sup> Ben Lazreg et al., 1992, t.1, p. 9.

<sup>253</sup> Slim et al. 2004, p. 154.

<sup>254</sup> Voir Miller 1916. p. 903-904.

<sup>255</sup> *Table de Peutinger*, VI, 3.

<sup>256</sup> *Itinéraire Antonin*, 58, 6.

<sup>257</sup> *Stadiasme*, 113.

<sup>258</sup> IV, 3, 2. Il la positionne à 37° 10' de longitude et 32° 30' de latitude.

<sup>259</sup> I, 7, 2.

<sup>260</sup> Pline, *Hist. Nat.*, V, 4, 3.

<sup>261</sup> *Bell. Afr.*, C, 6, 7.

<sup>262</sup> *Périple*, 110.

<sup>263</sup> Polybe, I, 87 ; Tite-Live, XXX, 25.

<sup>264</sup> *Ibidem*.

<sup>265</sup> Appien, *Lib.*, 94.

*Africum* l'indique comme « *oppidum Leptim libera civitas et immunis*<sup>266</sup> ». La même source indique qu'elle avait un port<sup>267</sup>. Il était difficile d'accès à cause des bancs et du manque de profondeurs<sup>268</sup>. Elle était munie d'une muraille qui la protégeait<sup>269</sup>. Les bateaux devaient mouiller au large<sup>270</sup>. Pline la cite également comme ville libre<sup>271</sup>. Avant de se rendre à *Hadrumetum*, le général carthaginois Hannibal a en effet mouillé avec son vaisseau amiral à *Leptiminus*<sup>272</sup> en vue de préparer la riposte carthaginoise aux armées de Scipion qui opéraient à cette date dans le territoire africain. Au début de l'Empire la cité frappa des monnaies sur lesquelles elle inscrivait son nom en grec<sup>273</sup>.

Lors de la guerre de César en Afrique, 27 vaisseaux furent envoyés devant Thapsus, 13 devant *Hadrumetum* et d'autres plus nombreux devant *Leptiminus* afin de bloquer les ports des deux premières cités et assurer le passage des convois<sup>274</sup>. Cette cité a servi de campement pour César dans cette période avant de se déplacer plus au Nord sur le cap de *Ruspina* (l'actuelle Monastir). *Leptiminus* a été le théâtre d'une bataille entre les troupes de César et de Pompée avant la prise décisive de la ville portuaire voisine d'*Hadrumetum*<sup>275</sup>.

Sous Trajan, elle fut érigée au rang de colonie<sup>276</sup>. Dans la Notice des évêchés de la Byzacène, il est fait mention d'un *episcopus Leptiminensis*<sup>277</sup>. Sous Justinien, elle était l'une des résidences du commandant militaire de la Byzacène<sup>278</sup>. La cité fut abandonnée probablement à l'arrivée des Arabes.

### Le réseau routier (Fig. 76)

Dans l'*Itinéraire d'Antonin*, elle est citée sous le nom de *Lepti Minus Civitate*<sup>279</sup>, une des étapes sur la route allant de Carthage à *Thaenae* qui continue jusqu'à Alexandrie en passant par l'autre Leptis la grande, Leptis Magna. Cette route totalise 217 m.p. Le plus intéressant à retenir de cet itinéraire est le fait que *Leptiminus* se trouve connectée d'abord à

<sup>266</sup> *Bell. Afr.*, VII, 1 ; Gsell 1928, t. 7, p. 42 : « libre et exonérée » (sous la République) ; « Elles jouissaient (avec *Acholla*) d'une pleine autonomie municipale, elles conservaient leurs lois et leur juridiction ».

<sup>267</sup> *Ibid.*, LXII, 5 ; LXIII, 1.

<sup>268</sup> *Stadiasme*, 113.

<sup>269</sup> *Bell. Afr.*, XXIX, 2.

<sup>270</sup> *Ibid.*, LXII, 5.

<sup>271</sup> Pline, V, 4.

<sup>272</sup> Tite-Live, XXX, 25, 11 ; 29, 1.

<sup>273</sup> Gsell 1928, t. 7, p. 117.

<sup>274</sup> *Bell. Afr.*, LXII, 2 ; LXIII, 2 ; Gsell 1928, t. 8, p. 53, note 5.

<sup>275</sup> Gsell 1928, t. 8, p. 59-87 : Dans ce chapitre, on trouve la totalité du récit de la bataille autour de *Leptiminus* et le camp de *Ruspina*.

<sup>276</sup> Romanielli 1971, p. 16-17 ; Gasco 1972, p. 137-143 ; Beschaouch 1990, p. 107-116.

<sup>277</sup> Guérin 1862, p. 126.

<sup>278</sup> Justin, *Codex*, I, 27.

<sup>279</sup> *Itinéraire Antonin*, 58, 6.

la capitale (124 m.p.), mais surtout en liaison avec trois autres étapes importantes : l'entrepôt d'*Horrea Caelia* (36 m.p.), la cité voisine *Hadrumentum* (18 m.p.) et enfin desservie par une route qui arrive de *Thysdrus* (33 m.p.) un carrefour de commerce qui fournit céréales, huile d'olive et produits artisanaux.

L'Anonyme de Ravenne la situe sur le trajet remontant de *Sabrata* et *Adrimetion* (*Hadrumentum*) après *Sublecte* (Salakta)<sup>280</sup>. Elle figure aussi dans la même référence sous le nom *Tempi Minus* sur la route allant de *Maxula* à *Ruspe* et que J.Schnetz ramène au temple de *Leptiminus* qui identifie la ville aussi<sup>281</sup>.

*Guidonis* l'appelle *Lepti minus* et la situe sur le trajet après *Ruspina* (actuelle Monastir) et avant *Tapsum* (*Thapsus*, *Dimass*)<sup>282</sup>.

### Le port (de Fig. 17 à 21)

Le port de *Leptiminus* figure dans le récit de l'embarquement du général carthaginois Hannibal à son retour d'Italie en 203 avant notre ère. En effet, il a mouillé à *Leptiminus* avec son vaisseau amiral avant de se rendre à *Hadrumentum* dans l'attente d'une évolution des événements dans la guerre qui se déroulait avec Scipion<sup>283</sup>.

Le récit de la guerre d'Afrique parle d'un port dont les bas-fonds ont obligé les navires à mouiller au large en face de la ville bien protégée par des remparts<sup>284</sup>.

Le *Stadiasme* décrit un port d'une approche difficile à cause du manque de profondeurs<sup>285</sup> au point qu'on y aménagea un port « tant bien que mal » selon l'expression de S. Gsell, un fait mentionné dans le *Bellum Africum*<sup>286</sup>.

Dans ce dernier texte, on trouve des informations sur les vaisseaux qui occupaient ce port. En effet, César envoya 40 galères du port de *Leptiminus*, 27 à destination de *Thapsus* et 13 en direction d'*Hadrumentum* afin de bloquer ces deux ports et sécuriser le passage des navires qu'il attendait de Sicile. Varus, prit César en piège, brûla ses navires et en garda deux galères à cinq rames<sup>287</sup>. On ignore, en revanche, si toute la flotte de César était de ce même type de vaisseau, la quinquérème.

<sup>280</sup> *Rav.*, 37. 45.

<sup>281</sup> *Ibid.*, 88. 44, note 44.

<sup>282</sup> *Guido.*, 89. 25.

<sup>283</sup> Tite-Live, XXX, 25, 11 ; 29, 1.

<sup>284</sup> *Bell. Afr.*, LXII, 5 ; LXIII, 1.

<sup>285</sup> *Stadiasme* 113.

<sup>286</sup> *Bell. Afr.*, LXII, 5.

<sup>287</sup> *Ibidem*.

### État des connaissances du port antique de *Leptiminus*

La ville de *Leptiminus*, comme son port antique, en fait l'objet de plusieurs écrits et travaux aussi bien par des voyageurs que par des archéologues<sup>288</sup>. Nous en retenons ici quelques exemples.

R Guérin a fait allusion à ce port lors de son voyage et en a retenu deux éléments. Il a reconnu des quais le long du rivage et une jetée complètement submergée qu'on peut entrevoir par beau temps et mer calme qui protège le port des vents du Nord Est<sup>289</sup>.

Quelques années plus tard, Tissot établit exactement le même constat de Guérin mais il rajoute que la baie procure un mouillage très sûr et confortable : « c'est l'un des plus vastes et des plus sûrs de la côte<sup>290</sup> ».

L'équipe de Yorke a prospecté ce port sans donner de détails probants. Il s'agit d'une jetée de près de 500 m de longueur, constituée de parements en gros blocs remplis de moellons de blocage et complètement submergée même à marée basse<sup>291</sup>.

En 1973, Di Vita faisant partie d'une équipe italienne ayant procédé à un relevé topographique des ruines de *Leptiminus*, a conclu en s'appuyant sur une reconnaissance sous-marine ainsi qu'une carte marine des militaires français datant de 1884 que la jetée qui est perpendiculaire au rivage, était peut être rejointe par un môle de protection. Ce dernier s'est construit en mettant à profit des affleurements des bancs de sable et quelques rochers naturels déjà existants. Selon Di Vita, cela a permis vraisemblablement la fermeture totale du plan d'eau devant la ville matérialisant ainsi un port de type *cothon*<sup>292</sup>.

L'équipe tuniso-française de la prospection du littoral a reconnu dans les alignements de murs en moellons derrière le musée de la ville, identifiés comme traces de quais dans l'Atlas archéologique<sup>293</sup>, de possibles fondations d'entrepôts portuaires<sup>294</sup>. Ces murs s'étirent sur 150 m en bordure de mer selon deux alignements parallèles, l'un au Nord visible sur 20 m de longueur, le second au Sud et plus en retrait, conservé sur 60 m. Ces deux sections sont distantes de 80 m avec un espacement de 5 m<sup>295</sup>.

<sup>288</sup> Sur toutes ces occurrences, voir l'ouvrage de Ben Lazreg *et al.* 1995, t. 1, p. 9-62. C'est un article recueillant tous les travaux et remarques des tout premiers explorateurs jusqu'aux dernières fouilles scientifiques qui concernent l'ensemble des ruines de la cité.

<sup>289</sup> Guérin 1862, t. 1, p. 126.

<sup>290</sup> Tissot 1888, t. 2, p. 170-171.

<sup>291</sup> Yorke, Dallas 1968, p. 23.

<sup>292</sup> Caputo 1978, p. 174.

<sup>293</sup> AAT, feuille VII, *Lepti Minus*, n°16.

<sup>294</sup> Slim *et al.* 2004, p. 154.

<sup>295</sup> *Ibidem*.

La jetée de ce port est orientée vers l'Est. Elle est longue de près d'un demi-kilomètre et large d'une quinzaine de mètres. Elle est parementée de gros blocs dont il existe encore quelques témoins et rempli de moellons cimentés. À son extrémité, elle s'élargit et forme une plate-forme ronde en blocage qui portait peut être un phare. L'immersion d'orifices servant peut être à recevoir des poteaux d'amarrage dans 50 cm d'eau donne un indice sur le relèvement du niveau de la mer<sup>296</sup>.

Enfin, nous retenons ici les travaux de Davidson comme la seule référence scientifique, pour l'instant, fruit d'une prospection sous-marine ayant donné des résultats assez probants.

Les structures portuaires de *Leptiminius* sont beaucoup plus vastes qu'une jetée pointant vers le large, protégeant une baie ou un plan d'eau et offrant un tirant d'eau suffisant pour des navires. En effet, le premier critère, qu'il faut déjà souligner, du site est la faible profondeur dans toute la baie méridionale de Monastir. Les profondeurs ne dépassent guère les 2 à 3 m<sup>297</sup> dans la baie de *Leptiminius* et le couloir menant jusqu'aux îles Kuriate en face. Il n'y a pas d'indications que cette situation fut différente dans l'antiquité<sup>298</sup>. La structure et notamment la jetée se trouvent à l'est de l'embouchure de deux cours d'eau ayant provoqué un atterrissement. La profondeur dépasse à peine 0,30 m<sup>299</sup>.

Il est probable que dans les premiers temps de cette cité, les bateaux venaient s'échouer sur la grève et que l'embouchure du cours d'eau était plus profonde ce qui permettait un abri pour les embarcations. La construction de la jetée entreprise plus tard était une probable solution à l'augmentation du tirant d'eau pour des navires de plus grande capacité ainsi qu'à l'occurrence d'une crise érosive. L'ensablement de l'embouchure a rendu cette jetée cruciale. Il fallait donc disposer d'une plate-forme plus loin du rivage avec des profondeurs de 1,5 à 2 m ce qui peut être suffisant pour des navires de taille modeste. Des quais furent créés (70 x 100 m) pouvant recevoir plusieurs dizaines de petites barques<sup>300</sup>. Des traces de pavements ont été constatées dans l'extrême angle Nord de ces quais. Un accès d'une largeur de 10 m fut construit afin de relier le rivage à la structure. Il est fait en deux alignements de blocs avec un remplissage surmonté de pavements en

<sup>296</sup> *Ibidem*.

<sup>297</sup> Voir la carte marine, Fig. 17.

<sup>298</sup> La description que donne le *Stadiasme* de ce port ; les récits de la guerre d'Afrique de César entre *Ruspina* où il a installé son camp militaire et les batailles livrées dans les plaines qui se trouvent entre cette ville et *Leptiminius*.

<sup>299</sup> Ben Lazreg *et al.*, 1992, p. 163.

<sup>300</sup> *Ibid.*, p. 174.

surface. Deux chenaux flanquent l'accès pour permettre une circulation d'eau qui prévient l'ensablement. À l'Ouest de cet accès, se trouvent des bassins qui demeurent difficiles à identifier. Davidson suggère qu'il puisse s'agir de viviers sans en avoir la certitude<sup>301</sup>. Par ailleurs, des cavités circulaires ont été découvertes sur certains endroits du quai à 0.60 m en dessous du niveau actuel de la mer. Il estime que si ces trous ont servi pour l'amarrage des bateaux, ces derniers ne devaient pas être de grand gabarit puisque les blocs apparentement ne sont pas solidarisés entre eux<sup>302</sup>.

Toutes ces données aussi bien bathymétriques que celles relatives aux structures portuaires plaident plutôt pour des navires de modeste tonnage.

### Conditions naturelles (Fig. 4, Fig. 5, Fig. 6, Fig. 17)

#### Nature de la côte

Entre la presqu'île de Monastir et les bancs des Kuriate s'étend une baie de 8 milles de largeur sur 5 milles de profondeur environ. La côte de cette baie est marécageuse et basse dans sa partie septentrionale. Après ces zones lagunaires, et de là jusqu'à la cité de *Thapsus*, le cordon littoral est formé par des collines, de moyenne hauteur, dominées par quelques massifs visibles du large<sup>303</sup>.

#### Bathymétrie

Tout le fond de la baie de Monastir est bordé de fonds de sable vaseux et d'herbes dont une certaine étendue est à fleur d'eau et qui se soudent au banc des Kuriate. Devant *Leptiminus*, les fonds de 3 mètres restent à 1 mille de terre et les plateaux de moins de 1 m s'avancent en quelques points jusqu'à la même distance. Ces bancs amortissent complètement la houle et il n'y a jamais d'agitation au rivage quel que soit l'état de la mer<sup>304</sup>.

#### Mouillage

On lit dans les *Instructions Nautiques* la remarque suivante : « Cette baie (celle de Monastir) offre le meilleur refuge qu'on puisse trouver sur la côte Est de Tunisie entre le Cap Bon et Ras Kapoudia (Environs Chebba)<sup>305</sup> ». En effet, bien qu'elle soit ouverte

<sup>301</sup> *Ibid.*, 175.

<sup>302</sup> *Ibidem*.

<sup>303</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 308.

<sup>304</sup> *Ibid.*, p. 309.

<sup>305</sup> *Ibid.*, p. 308.

aux vents du Nord et du Nord Est, les bancs, les herbiers et les îles Kuriate la rendent absolument sûre.

Enfin, il existe une fosse au Sud de *Leptiminus*, à la hauteur de l'actuelle Teboulha, une fosse qui s'étire sur 3 milles de longueur et 1 mille de large profonde de 7 m. Elle constitue un mouillage sûr puisqu'elle est entourée des deux côtés, de bancs. De plus, elle s'approche de la côte et facilite l'accès au rivage pour les navires.

Il est vrai, en somme, que cette rade est assez perturbée par des bancs mais la connaissance de ces isobathes permet un accostage assez aisé.

### L'économie

Nous avons peu de témoignages sur l'économie de *Leptiminus* à l'époque punique. Il est vrai que sa situation sur la côte comme sa connexion à la route littorale longeant la côte dès l'époque punique ainsi que la proximité d'un arrière-pays de vergers lui a été bénéfique. Plus tard, César, en débarquant pour préparer la prise d'*Hadrumentum*, s'est rendu compte de la fertilité de cette cité. Il y a trouvé des quantités de blé assez suffisantes. En effet, au moment de son débarquement plusieurs envoyés de villages et de bourgs se sont présentés à César pour lui offrir du blé en signe de soumission<sup>306</sup>. Quand il se décida à ériger son camp militaire à *Ruspina*, il envoya dans les environs de *Leptiminus* quelques troupes légèrement équipées pour chercher du blé dans le voisinage pour ses soldats et il en revint avec de bonnes quantités<sup>307</sup>. Comme sa voisine *Hadrumentum*, le territoire de la ville de *Leptiminus*, assez réduit par rapport à celui de la première, produisit surtout du bétail, des fruits et de l'huile d'olive mais en quantités très modestes<sup>308</sup>. Il est vrai qu'au I<sup>er</sup> siècle, la production du blé l'emportait déjà de beaucoup sur celle de l'huile réduite aux besoins de la consommation locale<sup>309</sup>. Depuis la chute de Carthage, la culture du blé est devenue plus pratiquée<sup>310</sup>.

Le port de *Leptiminus* a commencé à profiter des flux commerciaux notamment le blé et la manne de l'huile d'olive avec l'essor de la ville de *Thysdrus*. En effet, il semble que la culture de l'olivier a commencé dans le Byzacium à prendre de l'importance sous les Flaviens déjà dès la fin du I<sup>er</sup> siècle et connu un essor fulgurant au III<sup>e</sup> siècle. *Thysdrus*

<sup>306</sup> *Bell. Afr.*, VI, 6.

<sup>307</sup> Gsell 1913-1930, t. 8, p. 66.

<sup>308</sup> Foucher 1964, p. 89-91.

<sup>309</sup> *Ibid.*, p. 91.

<sup>310</sup> Gsell 1913-1930, t. 4, p. 51.



exportait son huile par les ports d'*Acholla*, *Sullecthum* et aussi par celui de *Leptiminus*<sup>311</sup>. Dans la deuxième moitié du second siècle de notre ère, l'oléiculture s'est intensifiée et le grand marché de l'huile de *Thysdrus* expédiait les marchandises par les ports de Byzacène. Les *mercatores* de ces ports avaient des clients en Italie comme en Orient qui recevait déjà d'importantes quantités de *Lepcis Magna*<sup>312</sup>. La crise qui a sévit sous Marc Aurèle, fut profitable pour les négociants thysdritains et les armateurs africains dont les leptitains<sup>313</sup>.

Les timbres d'amphores étudiés par Zevi et Tchernia démontrent une dynamique commerciale entre les cités du Byzacium, Ostie et la côte méditerranéenne française et des Bouches de Bonifacio. Parmi ces cités, figure *Leptiminus* reconnue par plusieurs estampilles et timbres comme LEPMI, C.LEPT/SCD ou encore AVSPI/LEPTI (grandes amphores Africaines). Ces amphores de Byzacène attestent l'existence de relations économiques entre l'Afrique et la Gaule. Elles sont le témoins de l'exportation de l'huile de Byzacène vers la Gaule entre la seconde moitié du IIIe siècle et IV siècle de notre ère<sup>314</sup>.

Dans les environs de la cité de *Leptiminus*, divers ateliers de céramique antique romaine ont été reconnus dont un atelier d'amphores. Il s'agit d'imitations locales de Dressel 14, amphore communément datée du Ier siècle ap. ainsi que celle de type Dressel I (datée de la fin du Ier avant notre ère jusqu'au début du Ier siècle ap.). Des amphores plus tardives comme l'Africana Grande II B et D ont été reconnues à travers les jonchées autour de la zone de l'atelier<sup>315</sup>.

Dans son étude des cargaisons africaines présentes dans certaines épaves découvertes en Méditerranée et leurs rapports avec certains entrepôts portuaires, M. Bonifay cite l'exemple d'une cargaison d'amphores africaines II A tardives et II B. L'une d'entre elles porte un timbre HONO/RATI attesté dans un atelier de *Leptiminus*. Ces amphores proviennent de l'épave de Giglio Porto datée probablement du IIIe siècle<sup>316</sup>. Au vu de l'homogénéité de ces amphores, il pourrait s'agir vraisemblablement d'un chargement unique opéré à *Leptiminus*. Rappelons dans ce contexte, l'hypothèse, qui nous paraît fondée, émise par Troussset et son équipe quant aux deux alignements de murs

<sup>311</sup> Foucher 1964 a, p. 144-145.

<sup>312</sup> *Ibid.*, p. 212.

<sup>313</sup> *Ibidem*; note 786. Foucher a étudié les somptueuses maisons construites au dernier tiers du second siècle par ces commerçants enrichis.

<sup>314</sup> Zevi, Tchernia 1969, p. 209.

<sup>315</sup> Atelier n°4012, dans Stone et al., 1998, p. 311-312.

<sup>316</sup> Bonifay 2007, p. 256.

observés derrière le musée de la ville et qui ressemblent plutôt à des fondations d'un entrepôt<sup>317</sup>.

Le paysage économique de *Leptiminus* ne peut être complet sans la pêche et les industries qui en découlent. En effet, la configuration de la côte s'y prête parfaitement. Outre les zones lagunaires bien caractéristiques de cette portion de côte, le substrat sous-marin alterne herbier et chenaux qui favorisent des pêches d'espèces aussi bien benthiques que migratoires. La rade offrait donc une importante source de pêche en plus des îles Kuriate qui sont également une zone de passage des bancs migratoires de thons. Au Nord de *Leptiminus* à Sidi Mansour, un ensemble de sept bassins taillés dans le roc permet aisément d'être identifié comme des viviers mettant à profit un promontoire rocheux naturel<sup>318</sup>. Plus au Sud à El Mansourah, un groupe de fonds de cuves avec des restes d'enduits étanches semblent être les restes d'une unité de salaisons<sup>319</sup>. Outre ces vestiges, Davidson précise dans son rapport sur le port de *Leptiminus* que les structures jouxtant les quais peuvent être interprétées comme des viviers à poisson<sup>320</sup>.

Ainsi, le paysage de la ville portuaire de *Leptiminus* semble être le reflet d'une ville qui fut très dynamique dès l'époque punique aussi bien avec ses cultures qu'avec son commerce. Cette floraison économique va se renforcer avec l'arrivée des Romains qui ont mis en valeur l'agriculture, les ressources de la mer et l'impulsion d'un commerce dynamique incarné par l'envergure de son port durant toute l'antiquité jusqu'à une époque assez tardive.

<sup>317</sup> Slim *et al.* 2004, p. 154.

<sup>318</sup> *Ibid.*, p. 156.

<sup>319</sup> *Ibid.*, p. 155.

<sup>320</sup> Ben Lazreg *et al.*, 1992, p. 175.

**Thapsus/Ras Dimass** (de Fig. 22 à Fig. 25 bis, Fig. 76)

AAT, Feuille Moknine, n° LXVI, site n°75-78

**Situation et toponymie**

La ville de *Thapsus* fait partie du *Byzacium* qui correspond sommairement aujourd'hui à l'actuel Sahel. Elle est située sur un promontoire formant presque un angle droit avec la côte. Il annonce un changement très net dans la direction de la ligne du rivage. Elle est à environ 7 km de Mahdia et 18 km de Lemta (*Leptimimus*).

Le nom de la ville de *Thapsus* n'a presque pas changé depuis l'époque punique jusqu'au VIII/IX<sup>e</sup> siècle. Il comprend le radical « *Thaps* » et le suffixe grec « *os* », latin « *us* » et arabe « *ata* ». Au XII<sup>e</sup> siècle, le nom de *Thapsus* a été changé remplacé par Dimass et plus tard, à une époque difficile à préciser. Il acquiert le suffixe « Ras » qui signifie Cap en arabe. Il est à différencier d'autres homonymes *Thapsus* ou *Thapsos*<sup>321</sup>. *Thapsus* correspond aujourd'hui à une petite agglomération de 200 habitants appelée Ras-Dimass. Le territoire de la ville antique est occupé aujourd'hui par l'actuelle ville de Bekalta et ses quatre agglomérations rurales Sidi Zbidi, EL Bhira, Cheraf et Baghdadi.

Cette ville a connu une occupation depuis l'époque punique jusqu'à celle musulmane au XII<sup>e</sup> siècle. La date de son abandon au profit de la ville moderne Bekalta est difficile à définir. Cette dernière s'est fondée à l'intérieur des terres à l'abri des invasions venues de la mer.

Dans sa monographie dédiée à cette cité, A. Younès, émet l'hypothèse, assez pertinente de notre point de vue, que la ville de *Thapsus* a été abandonnée pour construire celle de Bekalta à l'époque musulmane, comme nous venons de le voir, puisque aucune trace de constructions musulmanes n'a été relevée sur le site antique.

Par ailleurs, il est probable également que les matériaux de la cité antique ont servi à la construction de Bekalta, comme il a souvent été le cas pour d'autres cités africaines.

<sup>321</sup> Cette ville antique du Sahel tunisien est à distinguer de celle de *Thapsus* mentionnée près de *Cirta* (Constantine) au temps de la guerre de Hannibal, du fleuve le *Thapsus* près de *Rusicade* et de la ville de *Thapsos* en Sicile, S. Gsell, 1928, t. 2, p. 151-152.

L'origine du toponyme de *Thapsus* a été évoquée dans plusieurs études de l'Afrique du Nord antique. Il existe deux thèses évoquant l'origine de ce toponyme : libyque<sup>322</sup> et phénicienne<sup>323</sup>. Cette dernière évoque le sens de « *Transitus* » pour ce toponyme, « lieu de passage » encore un « gué » pour S. Lancel. S. Gsell estime que ce toponyme était peut être phénicien mais sans nécessairement signifier « passage ». La thèse punique paraît plus plausible que celle d'origine libyque.

### Histoire et statut

L'histoire de la ville est difficile à reconstruire par l'épigraphie, la numismatique et les traces archéologiques. Par ailleurs, il est plus aisé de la lire à la lumière des infimes textes dont nous disposons.

La phase pré-romaine :

*Thapsus* faisait partie du territoire jalousement gardé par les Carthaginois depuis la 1<sup>ère</sup> moitié du IV<sup>e</sup> siècle avant notre ère. En effet, elle figurait dans cette zone interdite aux navires romains et leurs alliés en application du traité de 348<sup>324</sup>. La mention la plus ancienne de *Thapsus* remonte au IV<sup>e</sup> siècle avant notre ère dans le Périple de Scylax<sup>325</sup>.

Diodore de Sicile nous raconte que la ville a succombé vers 310 av. J.-C., à l'assaut du tyran de Syracuse Agathoclès dans sa guerre contre Carthage et son territoire<sup>326</sup>. En soumettant *Thapsus* avec l'appui des Libyens, le tyran a ouvert la route vers la Libye supérieure<sup>327</sup>.

Après la deuxième guerre punique, en 195 avant notre ère, *Thapsus* a vu débarquer Hannibal dans sa fuite organisée depuis Carthage en passant par *Cercina* en direction de Tyr puis Ephèse<sup>328</sup>.

En 146 av. J.-C., *Thapsus* est venue en aide aux Romains contre Carthage lors de la troisième guerre punique, événement rapporté par la *lex agraria* de *Suprius Thorius*, loi datée de 111 avant notre ère décrivant *Thapsus* comme ville amie<sup>329</sup>.

En 46 avant notre ère, cette cité a vu se dérouler à ses portes l'une des plus importantes batailles de la Tunisie antique, la bataille de César contre les Pompéiens<sup>330</sup>. Son

<sup>322</sup> G. Mercier et M. H. Fantar.

<sup>323</sup> Ch. Tissot ; A. Pellegrin, S. Lancel et S. Gsell.

<sup>324</sup> Polybe, III, 24, 11.

<sup>325</sup> 110, p. 187.

<sup>326</sup> Diodore de Sicile, XX, 17, 6.

<sup>327</sup> *Ibidem*

<sup>328</sup> Tite-Live, XXXIII, 48, 1, 4.

<sup>329</sup> *CIL*, I, 200, 79 ; Appien, *Lib.*, 94 ; Gsell 1928, t. 2.

port fut naturellement impliqué dans cette bataille aussi bien navale que terrestre, et dont nous parlerons plus loin. À la sortie de cette guerre, *Thapsus* fut lourdement châtiée par le vainqueur.

À l'époque vandale (439-533), *Thapsus* avait été un évêché sous le règne du roi Hunric et plus tard le roi Hildéric. Elle était présente au colloque des évêques catholiques d'Afrique à Carthage<sup>331</sup>.

Sous les Byzantins, *Thapsus* a vu la flotte de l'armée de Bélisaire longer son rivage, en partant de *Sullecthum* en direction de Carthage pour livrer bataille à Gélimer.<sup>332</sup> Grégoire de Chypre la cite parmi les villes importantes du littoral de la Byzacène à la fin du VI<sup>e</sup> siècle.<sup>333</sup>

À l'époque musulmane, *Thapsus* fut le théâtre de la bataille opposant le Normand Roger II de Sicile contre l'armée du jeune prince Ziride Al Hassan Ibn Ali Ibn Yahya en juillet 1123. La flotte normande débarqua à *Thapsus* pour surprendre et marcher sur Mahdia par voie terrestre mais les soldats musulmans aidés par les indigènes arabes ont réussi à anéantir l'ennemi, qui effrayé, hissa les voiles afin de regagner la Sicile<sup>334</sup>. Cette flotte comprendrait près de 300 navires de marchandise et de guerre selon M. Amari.<sup>335</sup>

Le statut juridique de la ville est peu connu à travers les différentes sources. À l'époque punique, elle faisait partie de ces villes portuaires qui dépendaient de Carthage selon la règle régie par les traités du VI et IV siècles avant notre ère interdisant des relations avec des étrangers<sup>336</sup>.

À la veille de la troisième guerre punique, *Thapsus* n'est plus dépendante de Carthage comme nous le rappelle la *Lex Thoria* susmentionnée. Elle acquit donc le statut d'une ville libre jusqu'à la victoire de César en 46 av.J-C. Plus tard, Pline l'Ancien nous apprend que *Thapsus* fait partie des *oppidum liberum* sous Auguste.<sup>337</sup> Une inscription funéraire datée de l'époque flavienne parle d'un défunt originaire de la colonie romaine de *Thapsus*.<sup>338</sup>

<sup>330</sup> *Bell. Afr.* ; Gsell 1928, t. 8.

<sup>331</sup> Mandouze 1982, p. 1320.

<sup>332</sup> Procope.

<sup>333</sup> Grégoire de Chypre.

<sup>334</sup> Al Idrissi, p. 335-336.

<sup>335</sup> Amari, 1937, p. 391.

<sup>336</sup> Polybe, III, 24, 11.

<sup>337</sup> Pline l'Ancien, V, 23.

<sup>338</sup> *CIL IX, 5087*[=6184] « *P(ublio) Fructuoso sic natus in Provincia Africa Colonia Tapsi Vixit annos III* » ; « Aux dieux Mânes, A Publius Fructus, né dans la province d'Afrique, colonie de Thapsus. Il a vécu trois ans ».

## Le port et les bâtiments annexes (de Fig. 22 à Fig. 25 bis)

### Occurrences dans les sources littéraires

Ptolémée, longitude 37°30' ; latitude 32°30'

*Stadiasme de la Grande mer*, 111

La *Table de Peutinger* l'indique à 8 miles de *Leptimimus*<sup>339</sup>

Pseudo-César : « *Thapsi oppido maritimo* »<sup>340</sup>

### État des connaissances sur le paysage portuaire de *Thapsus*

Dans le *AAT*, les auteurs rapportent une seule information sur le port de la ville de *Thapsus* en citant les termes « mole antique ». Aucune allusion n'est faite sur le fameux *cothon*, objet de controverse entre différents voyageurs et historiens. On y retrouve une panoplie de leurs noms et un renvoi à leurs travaux.

Le port ou « les ports » de cette ville ont donc fait l'objet de plusieurs remarques, suppositions et interprétations. Voici un bref état des lieux de cette question.

En 1830, M.D. Shaw parle au sujet du *cothon* en décrivant une grande partie en maçonnerie qu'il lui attribue. Il dit qu'elle est faite de cailloux et de mortier « si bien liés et si bien cimentés qu'un rocher ne saurait être plus dur et plus solide »<sup>341</sup>. En revanche, il ne le localise pas précisément.

En 1868, A. Daux<sup>342</sup> localise le *cothon* à 204 m au Sud-Ouest du môle entre les fortifications de la cité et de l'Acropole. Sur la question du port primitif de la cité, le même ingénieur, le situe entre l'île et la terre ferme. Il le décrit comme un bras de mer qui les sépare. Il le date de l'époque punique. Sur la question du môle apparent, A. Daux le décrit comme étant construit sur pilotis en cèdre, en blocage très dense. Il le date de l'époque punique et lui attribue la fonction de protection pour le *cothon* contre les vents du Nord et ceux du Nord Est, il nous fournit également une description de l'ouvrage en évoquant un système ingénieux de canaux transversaux et un canal longitudinal permettant d'affaiblir la force du ressac et ses coups de bélier. Il considère qu'il existait à l'origine trois séries de

<sup>339</sup> *Table de Peutinger*, VI, 3

<sup>340</sup> *Bell. Afr.*, 28, 1

<sup>341</sup> Shaw 1830, p. 245.

<sup>342</sup> Daux 1869, p. 169-171.

canaux disposés en rangées en damiers les unes par rapport aux autres. La troisième série a, selon lui, disparu. Les deux restantes sont existantes et traversent le môle de part en part. Les cavités sont de section rectangulaire et mesurent 0,25 m x 0,17 m. Elles sont espacées entre elles horizontalement de 1,44 m. Elles sont légèrement inclinées vers l'extérieur afin d'évacuer du côté de la mer ouverte le surplus d'eau introduite. Le canal longitudinal est aménagé au milieu du môle et relie les deux séries de cavités. Sur les mesures, A. Daux nous donne celles qu'il a relevées et celle qu'il estime à l'origine. La longueur est de 259 m, la largeur est de 10,75 m et la hauteur est de 2,45 m. Pour ces mêmes mesures, il propose celles d'origine qui sont respectivement L : 413 m, l : 12 m et H : 4,60 m sans le dallage et les parapets.

Pour ce qui en est du môle submergé, il estime sa longueur à 154 m. Pour lui, c'est le prolongement du premier sous l'eau.

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Reinach (1888), Tissot (1888) comme Toutain (1895) vont quasiment reprendre le même argumentaire et la localisation du *cothon*. En somme, ils l'ont situé au Sud Ouest du môle, non loin de la citadelle, dans une dépression de terrain. Il en est de même pour la question du port primitif où nous avons une similarité des propos parmi ces auteurs qui, en réalité se sont tous plus ou moins, alignés et répétés les affirmations de A. Daux. Le résumé des données émanant de ces auteurs concernant le port primitif est qu'il est situé au Nord-Nord-Est de la cité, entre l'île basse et la terre ferme. C'est un bras de mer qui se situe entre ces deux éléments et qui aurait un chenal communiquant avec la mer ouverte.

Concernant le grand môle et plus précisément sa partie émergée, plusieurs autres auteurs en plus de ceux cités plus haut se joignent à la discussion en apportant leurs témoignages. Un petit résumé de leurs points de vue s'impose ici. En 1862, V. Guérin<sup>343</sup> décrit dans son ouvrage la jetée de la ville de *Thapsus*. Il parle d'une digue « formée de béton, elle est pavée de petites pierres régulièrement taillées et agencées entre elles ». Elle protégeait « contre les vents et les vagues au large le port de l'antique Thapsus ». Sur ces mesures, et au moment où il l'a vu il parle de « cent soixante pas de long sur onze de large ». Il pense qu'elle se prolongeait beaucoup plus avant dans la mer jadis. En revanche, il ne propose pas de datation.

Quant à A. Daux, nous avons déjà présenté son étude plus haut concernant cette jetée. A. Choisy, parle d'un môle construit en blocage traversé par des chaînages de bois

<sup>343</sup> Guérin 1862, t. 2, p. 129.

qui, en disparaissant, ont laissé des cavités vides. Il considère que le môle est construit à l'époque romaine.<sup>344</sup>

Carton pense que le canal longitudinal est la cause de la destruction de ce môle. Le ressac démantèle ce point faible de la structure et l'effrite progressivement. Il ne propose pas de datation<sup>345</sup>.

En 1908, Cagnat et Saladin citent une jetée immense en blocage d'une centaine de mètres et d'époque romaine.<sup>346</sup> D. Aziani, parle d'une jetée d'environ 130 m, qui serait de 240 au moment de son fonctionnement. Il décrit à son tour ces séries de trous qui la traversent et constate que le port, protégé par cette jetée, est complètement ensablé. Aucune datation n'est proposée.<sup>347</sup>

A. Lézine a contribué avec sérieux et pertinence à ce débat en 1961.<sup>348</sup> Il sera le premier à proposer une datation précise même si elle demeure invérifiable. Il considère qu'en l'absence de fouilles, une comparaison du mode de construction du môle avec celui du mur de mer de Carthage lui permet de s'approcher de la première moitié du II<sup>e</sup> siècle de notre ère. La longueur du môle est de 147,5 m et d'une moyenne de 9 à 10 m. A. Lézine est plus précis sur la maçonnerie. En effet, il pense que le môle a été construit en blocage disposé sur un substrat rocheux dur par strates de 0,22 m d'épaisseur environ. La couche inférieure, d'environ 2,4 m, contient plus de pouzzolane que celle supérieure, de 1,30 m. Le blocage est traversé et porté par une charpente en bois. Cela explique les cavités correspondant aux emplacements de rondins aujourd'hui disparus. (0,19 x 0,22 m). Leur longueur fait 9 m ce qui explique leur existence d'un seul côté sur la troisième partie du môle qui fait 10 m de large. Il considère que le môle était revêtu de parements en pierre de taille aujourd'hui délabrés. Il a d'ailleurs identifié un parement qui mesure 0,37 m de long et une hauteur de 0,10 m. L'orientation du môle est Ouest-Est légèrement courbée vers le Sud. L'armature en bois traverse l'ouvrage en deux rangées transversales consolidées par des liens verticaux de section rectangulaire de 0,17 x 0,15 m. Cette armature est empruntée au mur d'enceinte et ayant pour objet de consolider l'ouvrage contre la force du ressac.

Les premières observations valables d'un point de vue archéologique ont été fournies par R.A. Yorke en 1967. Les observations de Yorke viennent confirmer celles de Lézine pour le principe de construction de la jetée en blocage consolidée par des rondins de

<sup>344</sup> Choisy 1899, p. 583.

<sup>345</sup> Carton 1904, p. 49.

<sup>346</sup> Cagnat et Saladin 1908, p. 298.

<sup>347</sup> Aziani 1912, p. 285.

<sup>348</sup> Lézine 1961, p. 143-150.



bois, même si Yorke semble plutôt avoir donné raison à A. Daux pour son idée d'une construction de la jetée sur pilotis. En effet, la jetée porte bien des excavations semi-circulaires « distantes en moyenne de 1,4 m, disposées horizontalement et sur deux rangs presque tout le long du môle ». R.A. Yorke confirme : « Dans l'une de ces excavations nous avons découvert l'empreinte d'un pieu en bois et des débris de bois calciné. »<sup>349</sup>

En ce qui concerne les mesures, pour la partie apparente Yorke donne 130 m de longueur. Pour le reste des mesures, il confirme celles de A. Daux et exclut ses estimations sur les dimensions originelles que cet ingénieur avait proposées. Par ailleurs, pour la jetée qui est submergée, Yorke fournit la distance de 870 m. Il la décrit comme étant une jetée s'étirant en arc de cercle avec des largeurs atteignant par endroit les 100 m. Les blocs qui le forment sont en béton carré de 1,5 X 0,8 m en moyenne. Le môle gît à 12 m de fond et couvert par une colonne d'eau, à compter de sa surface, de 4 à 6 m par endroit. Yorke estime qu'il s'agit du môle le plus long jamais découvert entièrement construit en pleine eau. Le môle constitue donc une remarquable protection pour le port contre les vents du Nord Est et en même temps une importante zone de mouillage assez sûre. À l'extrémité du môle, des blocs épars sur une superficie de 60 X 80 m semblent être les restes d'un ouvrage porté par la pointe du môle. Il propose un phare ou un ouvrage défensif.<sup>350</sup>

En 1999, A. Younès propose dans sa monographie un résumé de toutes les données que nous venons de citer et apporte sa contribution dans ce débat.

Sur l'existence du *cothon*, A. Younès dément l'existence de ce port grâce à une prospection qu'il a menée lui-même. En effet, il affirme n'avoir relevé aucune trace de cet ouvrage sur le terrain. Outre sa propre prospection, l'auteur nous explique que l'emplacement présumé de ce port est aujourd'hui une parcelle de terrain appartenant à deux propriétaires. Sur la première, les labours profonds et les travaux agricoles n'ont rien révélé et dans la deuxième, un sondage de l'INP a permis la découverte d'une nécropole<sup>351</sup>.

Quant au plan d'eau naturellement piégé entre la terre ferme et une île (un bras de terre) comme s'accorde à l'appeler tous les auteurs, A. Younès préfère l'appeler le port primitif. Il argumente sa préférence pour ce terme du fait qu'actuellement et en l'absence de tout autre port punique, il considère que ce fut le seul port probable de la cité à l'arrivée des

<sup>349</sup> Yorke 1968, p. 24.

<sup>350</sup> *Ibidem*.

<sup>351</sup> Younès 1999, p. 214.

Romains à *Thapsus*. Il abritait aussi bien des petites embarcations de pêche que de petits navires de commerce<sup>352</sup>.

A. Younès pense avoir reconnu des débris qu'il interprète comme l'entrée artificielle du port marchand. La nature du blocage indique qu'il s'agit d'époque romaine. Outre ces vestiges, d'importantes quantités de céramiques attestent l'emplacement de ce port notamment des cols, des panses et des pieds d'amphores côté plage. Côté mer, trois jas d'ancres en plomb ont été trouvés à en face du rivage de l'île basse (Fig. 26 et 27). Ce port offre donc un bon mouillage bien abrité. A. Younès conclut que ce port était probablement le premier à avoir servi pour les marins libyco-phéniciens et ceux qui les ont précédés<sup>353</sup>.

Au sujet du petit môle, il se trouve à 400 m au Sud est du port primitif, fait 91 m de longueur et une largeur variant de 4,7 m à son extrémité à 16,5 m à son milieu. Il est baigné d'une profondeur allant de 0,6 m à sa racine jusqu'à 3 m à son point le plus enfoncé dans le large. Il est disloqué et semble avoir souffert de la force de la mer. A. Younès déduit que d'après ses matériaux de construction, l'ouvrage a été bâti ou refait à l'époque romaine, certainement avant le grand môle. Il poursuit en considérant que face aux coups de béliers de la mer, ce môle n'a pas bien tenu alors que la maçonnerie du grand môle est restée soudée<sup>354</sup>.

À plus d'une centaine de mètres au Sud de ce môle se trouve le grand môle qui est lui-même composé d'un môle apparent et un autre le prolongeant sous l'eau. C'est cette partie visible qui a servi pour la construction du nouveau port de pêche de Ras-Dimass. Il cite le travail de A. Lézine, que nous avons étayé plus haut, et l'adopte comme référence<sup>355</sup>.

Sur la partie submergée, il donne comme longueur 936 m. Sa largeur est variable : 65 m au début de la maçonnerie, 87 m au milieu de l'ouvrage et 81 m à son extrémité. Les profondeurs, qui baignent l'ouvrage, sont plus importantes, côté mer ouverte soit son côté Nord que celui du Sud. Ces profondeurs démarrent à 1,7 m à la racine du môle jusqu'à 8 m vers sa pointe la plus en saillie vers le large.

Sur son côté protégé, le môle renferme deux espaces aménagés à la manière de deux plans d'eau protégés. R.A. Yorke les a présentés dans son relevé sans les commenter. Le premier est à 192 m de la racine du môle submergé. Son entrée est à l'Ouest et est de 4 m voire plus puisque que ce sont les débris effrités qui faussent les mesures<sup>356</sup>. La longueur

<sup>352</sup> *Ibid.*, note de bas de page n°166, p. 215.

<sup>353</sup> *Ibid.*, p. 216-217.

<sup>354</sup> *Ibid.*, p. 217-218.

<sup>355</sup> *Ibid.*, p. 218-224.

<sup>356</sup> Ce qui sous-entend que cette entrée de plan d'eau est plus importante à l'origine.

est de 124 m pour une largeur moyenne de 10 m. Le deuxième est à 180 m par rapport au premier. Son entrée est en revanche à l'est et est de moins de 7 m. Ses dimensions sont de 87 m X 22,5 m. Dans les deux cas de figure, les profondeurs sont entre 5 et 6 m.

D'une manière générale, ce qu'on peut remarquer quant aux faciès du grand môle du côté de la mer ouverte, c'est le fait d'être construit en gros blocs (environ 1,50 X 0,8 m) afin de mieux résister au ressac. En revanche, le côté opposé est majoritairement en pierres de petites tailles. Sa déviation en courbe est aussi une autre arme contre la force de la mer<sup>357</sup>.

Au sujet du présumé phare, ses restes seraient celles qui sont à 125 m de l'extrémité du môle. Il serait d'une forme circulaire et non pas ovale comme l'avait indiqué R.A. Yorke. La circonférence est de 197 m : l'axe Nord-Sud est de 59 et celui d'Est-Ouest est de 66,5 m. Il est fait de blocage parementé de gros blocs et identiques à ceux du môle. Il baigne dans une eau profonde de 7,5 m<sup>358</sup>.

À près de 600 m au Sud du grand môle et une centaine de mètres au Sud de la citadelle de *Thapsus*, il existe un môle submergé de 300 m de longueur et une largeur allant de 68 m à 45 m. Il s'étire de l'Ouest vers l'Est et d'après les matériaux qui le composent, il serait d'époque romaine. Il prolonge la muraille de l'enceinte Sud-Est de la ville en mer du côté d'un rivage de hauts fonds. Il est également la limite Sud du grand bassin du port créée après la construction du grand môle de *Thapsus*<sup>359</sup>.

Après ce résumé des différents points de vue des auteurs sur le paysage portuaire de la ville de *Thapsus*, passons en revue les conditions de navigation au large de ces installations portuaires.

#### La navigation dans les parages de *Thapsus* (Fig. 4, Fig. 5, Fig. 6, Fig. 21)

Les conditions naturelles sont déterminantes dans la définition des modes de navigations en partance ou en direction de cette cité. En voici un aperçu :

La bathymétrie<sup>360</sup> :

- La ligne bathymétrique de 5 m se trouve dans son point le plus proche à 250 m de la côte au Sud de la cité et à 1,5 km dans son point le plus éloigné face à « El Jazira », l'île basse qui protège naturellement le port primitif

<sup>357</sup> *Ibid.*, p. 230.

<sup>358</sup> *Ibid.*, p. 231.

<sup>359</sup> *Ibid.*, p. 232.

<sup>360</sup> Carte AAT, Feuille Moknine.

- La ligne de fond de 10 m est à environ 1,5 km du rivage de la cité de *Thapsus*. Le point le plus proche se trouve face à la pointe du promontoire qui porte le nom de Ras-Dimass. Son point le plus éloigné est à plus de 2 km, face à « El Jazira »
- Ce n'est qu'au-delà de 4 km de la côte qu'on retrouve une profondeur de 20 m

Nature de la côte :

La direction de la ligne du rivage change quasiment en angle droit au niveau de la ville de *Thapsus* et prend une direction progressive de Nord-Est vers Sud-Ouest.

Les *Instructions Nautiques* parlent d'un littoral assez régulier, vu du large, dominé par des collines basses. Ce cordon ininterrompu de collines s'étend en direction du Sud jusqu'à Ras Salakta. En somme, la côte est assez saine même si par moment elle présente quelques difficultés comme l'indique la même source : « Entre le Ras Dimas et Mahedia, la côte ne présente pas d'affleurements rocheux ; mais il existe sous l'eau des plateaux de gros blocs de roches orientés parallèlement au rivage et dans lesquels on pourrait craindre, si l'on mouillait, d'engager les ancres. Les profondeurs sont irrégulières ; à 1 mille au Sud du Ras Dimas, un plateau de 4 à 5 mètres, avec une tête de 2,70 m, fait saillie à 1/2 mille de terre, de sorte qu'il faut passer à une bonne distance du Ras Dimas, qu'on vienne du Nord ou du Sud<sup>361</sup> ».

Orographie et amers :

L'aspect bas de la côte ainsi que le manque de relief rend sa vue de la côte assez difficile. Les *Instructions Nautiques* en donnent la preuve en ces termes : « Le Ras Dimas est assez difficile à distinguer, malgré le petit morne qui le domine à la rencontre des collines du fond de la baie de Monastir et des collines plus basses qui longent la côte au Sud vers Mahedia<sup>362</sup> ».

Les vents :

La zone de Ras Dimass est soumise comme l'ensemble de la côte orientale aux vents dominants de secteur Est en été et celle de l'Ouest mais à degré moindre vue sa latitude assez méridionale par rapport à d'autres cités portuaires, plus au Nord, comme celles que nous venons d'étudier plus haut (*Clupea, Curubis..*). Les vents les plus redoutables sont ceux venant du Nord-Est et de l'Est. Mais il faut rappeler également que

<sup>361</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 311.

<sup>362</sup> *Ibid.*, p. 310.

les sautes de vents sont assez importantes ici comme sur l'ensemble de la côte orientale et nous pensons particulièrement à celles provoquées par les vents du Sud Est qui sont assez fréquents l'été et surtout à la fin de l'été et durant l'automne. Rappelons ici un passage des *Instructions Nautiques* où l'on parle de renverses : « Ces renverses sont très brusques, qu'elles aillent du S.E au N.E ou du S.E au N.O, et l'on ne saurait toujours dire pour le dernier cas dans quels sens elles se produisent. »<sup>363</sup>

Les marées et les courants :

Il n'existe pas de marées importantes dans ces parages qui dénotent de grands écarts. Il en est de même pour les courants qui, en revanche, sont tributaires des effets des vents dominants. Dans le cas de cette partie de la côte, les marées sont souvent de direction Nord-Est vers Sud-Ouest et plus généralement vers le Sud. La fosse de Teboulba<sup>364</sup>, même si elle est plus au Nord, dans la baie de Monastir, elle demeure limitée puisque la côte change de direction justement au Ras Dimass.

Les mouillages :

La zone de Thapsus est la zone des mouillages par définition. Le bras de mer qui se trouve entre « Al Jazira » et la terre ferme permet un bon ancrage. Outre, cette zone naturelle, une autre non moins importante est celle au Sud du Ras Dimass qui offre naturellement sous ce cap une bonne tenue et une protection contre les vents du Nord, « On peut trouver sous le Ras Dimas un mouillage assez bien abrité contre les vents du Nord... »<sup>365</sup>

La navigation :

Compte tenu des données que nous venons de voir, le premier fait qui attire l'attention de tout observateur est tout d'abord la position de *Thapsus* sur les voies de navigation. Une prééminence de la côte avec un changement aussi brusque de sa direction ne peut laisser cette zone à l'écart des caboteurs et des hauturiers.

En effet, pour un navire se dirigeant vers le Sud, le dépassement de ce cap est annonciateur d'une entrée imminente dans un paysage plat dominant le reste du littoral

<sup>363</sup> *Ibid.*, p. 241.

<sup>364</sup> *Ibid.*, p. 313.

<sup>365</sup> *Ibid.*, p. 311.

jusqu'en Tripolitaine, dépourvu d'amers et de repères. C'est également annonciateur du changement du climat qui devient de plus en plus aride en s'enfonçant vers le Sud.

La négociation du cap est périlleuse si un navire le longe trop près par mégarde et poussé par les redoutables vents du Nord et Nord-Est en faisant route vers le Sud. Il en est de même si le trajet se fait dans le sens inverse par vent soufflant du Sud Est et par brise de mer venant de l'Est. A ce propos, les *Instructions Nautiques* mettent en garde : « Le Ras Dimas est assez difficile à distinguer, malgré le petit morne qui le domine... un banc de roche s'étend au Nord du cap dans l'Est de l'île de Thapsus jusqu'à près de 1 mille, par des fonds de moins de 5 mètres... il faut passer à une bonne distance du Ras Dimas, qu'on vienne du Nord ou du Sud (en parlant de l'irrégularité des profondeurs) ». Rappelons ici, que les *Instructions Nautiques* donnent des recommandations orientées plus pour des bateaux à moteur. Le péril est d'autant plus majoré pour ceux à voiles comme le rappelle, d'ailleurs, le même ouvrage.

L'emplacement d'« Al Jazira », cette île basse et son ouverture naturelle vers le Nord peut servir de premier refuge, assez appréciable pour ceux qui redoutent les vents du Nord Est mais également les renverses, dont nous avons parlé, venant du Sud-Est Il va sans dire que ce mouillage naturel aurait servi, dans sa partie la méridionale, comme premier port pour la cité.

Un navire quittant le mouillage face à *Thapsus* et se dirigeant vers le Nord, peut facilement reprendre sa navigation sans trop de manœuvres en prenant soin d'éviter les îles qui se trouvent au Nord-Ouest de l'île basse, s'il s'agit d'un navire important ou nécessitant un bon tirant d'eau. Autrement par temps calme, une petite embarcation peut parfaitement quitter le mouillage qu'offre l'île, en se dirigeant vers le Nord en passant entre les îlots et le rivage sans trop d'encombres. L'été, la navigation vers le Nord est plus aisée comme, nous l'avons vu ailleurs, pour d'autres sites dans notre zone d'étude.

L'avantage que présente la configuration de la côte de *Thapsus* réside dans sa bathymétrie également. En effet, rejoindre la mer ouverte est très aisée puisque la ligne de fond de 5 m n'est qu'à 250 m plus ou moins du rivage. Si un navire reste en mouillage sous le cap même de Ras-Dimass ou accosté à l'un de ces môles, il est déjà beaucoup plus proche de cette ligne de fond.

### Les installations portuaires et l'économie de *Thapsus*

L'économie de la ville de *Thapsus* est peu attestée dans les sources littéraires et l'apport de l'archéologie, concernant cette question, demeure minime.

La production agricole reposait dans cette cité, comme dans l'ensemble de celles du Byzacium, sur les céréales l'huile d'olive et également le vin. Dans son texte sur la fertilité de ces villes, Pline l'Ancien parle d'un rendement exceptionnel des céréales et ce depuis l'époque punique dans ce passage fort connu : « Ainsi est appelé un pays de deux cents cinquante milles tour (en définissant le Byzacium), d'une fertilité hors de pair, puisque le sol donne aux agriculteurs un rendement de cent grains pour un. En cet endroit, on trouve les villes libres de Leptis, Hadrumète, Ruspina, Thapsus. »<sup>366</sup>

Dans son Histoire romaine, Appien nous apprend que les deux consuls romains, Manilius et Censorinus, étaient inquiets des ravitaillements de l'armée qui provenaient seulement d'*Hadrumète*, *Leptis Minus*, de *Thapsus*, d'*Utique* et *Acholla*<sup>367</sup>. On peut deviner qu'il s'agit de céréales destinées à nourrir les garnisons.

Lors de la prospection menée par A. Younés, aucune trace de cette activité n'a été révélée mis à part deux *dolia* qui, selon l'auteur, auraient été utilisées pour conserver une grande partie des céréales même si nous émettons des réserves sur cette information puisqu'il est difficile de démontrer leur contenance<sup>368</sup> ce que, par ailleurs, reconnaît l'auteur. En revanche, il affirme que les sols arables argilo-calcaires de la cité auraient été plus favorables à la céréaliculture, en se basant sur l'avis de Ph. Leveau<sup>369</sup> qui estime que les sols calcaires sont plus adaptés à cette activité. A. Younés conclut qu'à l'époque romaine, les terres arables du plateau et de la colline avaient été vraisemblablement cultivées en céréales, comme de nos jours<sup>370</sup>.

En somme, tout laisse à penser que cette cité a pu produire des céréales aussi bien à l'époque punique, à petites quantités, qu'à l'époque romaine, logiquement en quantités supérieures, puisque la topographie, la nature des sols et les conditions climatiques le permettent. Le nombre de la population a également augmenté avec la romanisation. En

<sup>366</sup> Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, V, 3.

<sup>367</sup> Appien, *Histoire Romaine*, 2, 14, 95.

<sup>368</sup> Le contexte archéologique des ces deux *dolia* a complètement disparu puisque leur lieu de découverte se trouve aujourd'hui sous les fondations de deux maisons récemment construites. Il n'est donc pas exclu qu'elles furent employées aussi pour conserver l'huile d'olive. L'un de ces récipients se trouve aujourd'hui à l'entrée du musée de Lemta.

<sup>369</sup> Leveau *et al.*, 1993, p. 82-83.

<sup>370</sup> Younés 1999, p. 360-361.

revanche, rien ne nous permet de quantifier cette culture ni celle de l'oléiculture. À propos de cette dernière, elle a pu être attestée par la découverte de vestiges d'une huilerie. En effet, A. Younès dans sa prospection au Sud du site antique, déclare avoir reconnu des éléments architectoniques assez frustes avec un fragment d'auge de décantation d'huile<sup>371</sup>. En revanche, la petite quantité de céramique, notamment deux amphores : Africaine I et Keay XXV réservées au conditionnement de l'huile, ne permet pas l'affirmation d'une importante activité.

D'un autre côté, le sol léger qui se trouve autour de la cité permet de croire qu'il y a eu un essor de la culture de l'olivier puisque ce type de sol s'y prête fort bien comme cela est le cas de nos jours. Par ailleurs, historiquement nous savons que cette activité fut impulsée et intensifiée en Afrique romaine avec l'arrivée des Antonins<sup>372</sup>.

En revanche, nous sommes face à l'une des cités les plus connues dans le monde antique par le gigantisme de son port et ses différents mûles. Le fait d'avoir des installations portuaires de cette envergure, ne conforte-t-il pas l'idée d'un port annonaire pouvant recevoir des navires de fort tonnage surtout qu'il s'agit de l'un des rares ports profonds de la côte orientale de la Tunisie ? Rien ne nous permet aujourd'hui d'affirmer cela dans l'absence de preuves archéologiques.

Une autre entrave nous interpelle dans l'étude de l'aspect économique de cette cité en rapport avec son activité portuaire est l'absence de traces d'installations de transformations de produits halieutiques. Comme nos prédécesseurs, lors de notre prospection, nous n'avons décelé aucun témoignage tangible sur cette activité à *Thapsus*. Le potentiel maritime de cette cité n'est pas démontré. L'étendue de l'interface terre-mer, l'accessibilité au rivage et aux zones de hauts-fonds tout comme la facilité de l'accès au large nous procurent plutôt une quasi-certitude quant à l'existence de cette activité dans l'antiquité.

En revanche, des amphores connues pour être utilisées pour des produits dérivés de la pêche ont été découvertes à *Thapsus*, de type Africaine IIC, Keay XXV et LXII. À cela, nous ajoutons les quelques pesons de filets de pêche découverts çà et là et fabriqués en terre cuite.

En l'absence de ces données, il nous est impossible d'estimer l'envergure de cette activité et la place qu'elle occupait dans la cité.

<sup>371</sup> *Ibid.*, p.168.

<sup>372</sup> Camps-Fabrer 1953, p. 23.



Le commerce extérieur peut être attesté à travers la céramique retrouvée dans la cité. Quelques amphores ont été identifiées dans le port antique de la ville. Celles transportant du vin de type Dressel 1a ; 2 et Dressel 2-4. Selon A. Younés, qui les a trouvées dans *l'anteportum*, la ville de *Thapsus* a fait venir le vin d'Italie du début du dernier tiers du IIe siècle à la deuxième décennie du Ier siècle avant notre ère. Il se réfère à la datation proposée par la typologie adoptée pour ces amphores<sup>373</sup>.

Quant aux amphores trouvées dans le même endroit de type Africaine I, II et Keay XXV, le même auteur propose une datation d'exportation d'huile (pour le 1<sup>er</sup> type) et de produits dérivés de la pêche (pour le deuxième) allant de 230 au Ve siècle, période correspondant à l'apogée de ces produits pour la Proconsulaire<sup>374</sup>.

### L'évolution des installations portuaires à travers l'histoire

À résumer les différents témoignages et l'état des connaissances que nous avons établi pour les installations portuaires de cette cité, le paysage portuaire de *Thapsus* n'a quasiment pas arrêté de se modifier tout en maintenant la pérennité de son fonctionnement et ce, dès l'époque punique jusqu'à l'islamisation du pays.

En effet, les structures du port n'ont cessé d'évoluer d'un simple port profitant d'une configuration naturelle favorable à une structure plus complexe. Cela a dû convenir naturellement aux libyco-phéniciens comme zone de mouillage assez bien protégée et immense (un rivage de près de 2 km sur une largeur atteignant 500 m par endroit). En l'absence de témoignages archéologiques d'époque punique, nous ne sommes pas en mesure de savoir si ce port a fait l'objet d'aménagement. En tout cas, il semble être capable de recevoir des navires de pêche, de commerce et aussi de guerre de petits et moyens gabarits puisqu'il offre tout de même un tirant d'eau allant de 1 m à près de 2,5 m actuellement. Nous pensons au débarquement d'Agathocle en 311-310 avant notre ère qui s'amarra avec sa flotte en provenance du Nord après avoir soumis *Hadrumentum*.

À l'arrivée des Romains, ce même port a probablement bénéficié dans sa partie Sud Ouest d'une ouverture artificielle dont quelques vestiges demeurent du côté de la terre ferme aujourd'hui. À l'Est de ce chenal, à 350 m en direction du large, l'avant port pourrait y être identifié puisque des amas de débris de céramique que nous avons remarqués au cours de notre plongée en juillet 2006 peuvent plaider pour cette zone de chargement et de

<sup>373</sup> Younés 1999, p. 379.

<sup>374</sup> *Ibid.*, p. 380.

déchargement pour les navires de grand tonnage ne pouvant accéder au port primitif et qui devaient rester au mouillage à l'extérieur, mais nous rapportons cela avec prudence même si A. Younès l'avance avec plus de certitude<sup>375</sup>. Rappelons que c'est à cet endroit que les trois jas d'ancre en plomb, se trouvant aujourd'hui dans la réserve de Bekalta ont été découverts. La céramique est datable du II<sup>e</sup> avant notre ère jusqu'au Ve siècle après J.-C. Le cap de Ras-Dimass, lui-même présente une bonne tenue pour les petits navires par vents venant du Nord Ouest et du Nord.

Le petit môle fut probablement bâti par les Romains plus tard afin d'augmenter la profondeur et faciliter l'accostage tout en protégeant des vents dominants du Nord Est. Il nous paraît être le premier ouvrage bâti dans l'eau pour cette ville et favorisant un bon appontement, en tous cas, meilleur que le port primitif de moyenne profondeur (3 m aujourd'hui avec l'ensablement) et certainement plus à l'époque.

À la fin du Haut-Empire et le début du Bas-Empire, nous pouvons lire dans l'extension du territoire de la ville de *Thapsus* grâce à la croissance de l'espace bâti et du périmètre de la cité des côtés Sud-est, Sud-Ouest et Nord-est<sup>376</sup> et par conséquent une extension de ses nécropoles, un accroissement de la population, de son activité et de ses besoins également. Ces éléments permettent d'émettre l'hypothèse que le grand môle aurait vu le jour dans cette période. La technique a du bénéficier probablement de l'expérience tirée du premier petit môle de la cité, en renforçant ses parements et en l'orientant plus vers le Sud avec une courbe plus franche contre les coups de béliers de la mer. Les bâtisseurs ont du certainement tenir compte de l'ancien ouvrage et certainement d'autres dans le monde romain à notre avis. Selon A. Barkaoui<sup>377</sup>, il est plausible d'admettre que le port de *Thapsus* a servi d'escale et d'abri aussi bien pour les bâtiments de transport que les navires de guerre. En effet, ce port disposait d'une assez bonne infrastructure pour remplir cette tâche, capable de fournir le ravitaillement, la réparation et le repos aux navires. Cela est d'autant plus vrai si on tient compte du rôle qu'a joué ce port quand *Thapsus* s'allia à la cause romaine contre Carthage comme nous l'apprend la *lex agraria* de 111 avant notre ère.

D'ailleurs, les indications des *Instructions Nautiques* sur la difficulté de reconnaître le Ras-Dimass<sup>378</sup> concordent avec nos observations effectuées en arrivant du large en 2006. En effet, la platitude et la monotonie du paysage due aux collines basses ont dû

<sup>375</sup> *Ibid.*, p. 233.

<sup>376</sup> *Ibid.*, p. 212.

<sup>377</sup> Barkaoui 2003, p. 121.

<sup>378</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 310.

probablement donner naissance à l'idée de doter la structure d'un amer. Il serait vraisemblablement cet ouvrage à l'extrémité du môle que certains auteurs<sup>379</sup> définissent comme phare ou ouvrage de défense. Par conséquent, ce même repère pourrait permettre aux navigateurs venant du Nord d'identifier l'entrée du *portus novus* en dépassant le Cap Dimass ainsi que ceux qui arriveraient du Nord Est. Il indique également l'entrée aussi pour ceux arrivant du Sud afin de leur éviter un large détour surtout que le deuxième amer semblait être à l'extrémité du môle prolongeant la muraille de la cité au Sud du *portus novus*. Le faux problème posé par A. Younés, dans sa monographie sur la cité de *Thapsus*, n'a pas lieu d'exister quant à ce qu'il considère comme « [...] le problème [...] du grand espace vide (950 m environ) entre le phare et le môle qui prolonge les murailles de la cité ». Il a proposé comme première hypothèse « [...] de longues chaînes auraient été utilisées de préférence à une jetée en blocage pour éviter l'ensablement du bassin... » pour l'infirmier plus loin. Plus loin, dans cette hypothèse, pour le moins, farfelue, une méconnaissance des conditions naturelles de la côte orientale semble avoir induit l'auteur en erreur quant à l'inexistence de risque de sautes de vents en provenance du Sud : « Le vent du Sud-est ne présente aucun danger pour les navires amarrés ». Il est utile de rappeler ici ce que nous avons dit plus haut sur les renverses des vents du secteur Sud et Est<sup>380</sup>.

De plus, les vents dominants l'été sont ceux soufflants du Sud-Est et qui deviennent particulièrement vigoureux dans la période intermédiaire entre août et septembre, sans compter les renverses suivant le Sirocco et leur violence, ou encore les brises de mer en provenance de l'Est, l'été, certaines nuits.

Mais qu'en est-il alors réellement si ces vents du Sud s'avèrent dangereux pour ce port ?

Il est, en effet, difficile de répondre à cette question en l'absence d'une prospection dans cette immense zone de près de 1 km entre la pointe du môle prolongeant la muraille de la cité et celle du grand môle. D'un autre côté, la bathymétrie de ce port indique bien qu'une profondeur relativement faible, non pas pour les navires puisqu'elle est largement suffisante même pour des paquebots d'aujourd'hui (près de 8 m aux environs du présumé phare), mais en réalité, le Sud du port, et en allant en direction de Mahdia, est parsemé de bancs au point que la ligne de fond de 5 m se trouve à plus de 1,2 km de la côte (au large de Qasbit Hmid et au Sud de Lahjar)<sup>381</sup>. À l'Est du grand môle, il faut s'enfoncer 2,2 km en

<sup>379</sup> Cf. § État des connaissances sur le paysage portuaire de *Thapsus*.

<sup>380</sup> Cf. § La navigation dans les parages de *Thapsus* à propos de la direction des vents.

<sup>381</sup> Cf. carte bathymétrique

direction du large pour arriver à un fond de 10 m. Il semble donc plus logique d'accepter ce 'vide' que constitue l'ouverture de ce port du côté Sud du fait que les bancs de cette rade amortissent la houle. À ce propos, on lit dans les *Instructions Nautiques* sur ces bancs au Sud du port de *Thapsus* : « entre le Ras Dimas et Mahedia, [...] les profondeurs sont irrégulières ; à 1 mille au Sud du Ras Dimas, un plateau de 4 à 5 mètres, avec une tête de 2,70 m, fait saillie à ½ mille de terre...<sup>382</sup> ». La végétation sous-marine parfois à fleur de la surface atténue complètement les effets des vents du Sud Est. Les courants descendants contrent à leur tour ces mêmes effets<sup>383</sup>.

---

<sup>382</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 311.

<sup>383</sup> Cette zone est connue pour des frêndues de posidonies que nous avons nous même remarquées lors de nos plongées dans le secteur.

## Le *cothon* de *Gummi* (Fig. 30 Fig. 31, Fig. 76)

### Mahdia

La ville de *Gummi* pose un problème particulier dans le paysage portuaire de la côte orientale de Tunisie. En effet, sa localisation précise et sa toponymie nous sont inconnues. De plus, son évolution chronologique est absente dans l'historiographie antique.

H. Ben Younés a soulevé cette question lors de son étude du port de Mahdia en signalant que malgré l'absence de sources épigraphiques éclairant sur son toponyme, quatre nous sont parvenus : *Aphrodisium*, *Alipota*, *Zella* et *Gummi*<sup>384</sup>. Dans ce dernier toponyme, Ben Younés y voit un rapprochement frappant<sup>385</sup> avec le nom médiéval arabe de la cité : *Joumma* ou *Jemma*<sup>386</sup>.

En revanche, nous savons que cette ville a existé dans l'antiquité. En effet, plusieurs vestiges d'époque punique ont été découverts notamment les nécropoles<sup>387</sup> et le *cothon*. À l'époque romaine, son nom figure dans la liste épiscopale du concile de Carthage de V<sup>e</sup> siècle<sup>388</sup> ainsi que sur une mosaïque de la place des Corporations d'Ostie<sup>389</sup>.

### L'emplacement du port :

Au Sud de Ras Dimass, le littoral forme une presqu'île rocheuse de plus de 1400 m de longueur sur près de 400 m de largeur. Cette presqu'île étagée par deux hauteurs, renferme à son extrémité basse, la pointe qu'on appelle communément le Cap d'Afrique<sup>390</sup>. Le *cothon* de Mahdia se trouve donc au Sud de celui de *Thapsus* et au Nord de celui de *Sullecthum*.

Ce *cothon* a été aménagé sur la côte méridionale de la presqu'île dans une roche du pliocène, dans sa partie la plus basse donnant sur le rivage et offrant un espace assez étendu pour sa réalisation<sup>391</sup>.

Cet emplacement donne à ce port une protection des vents du Nord et du Nord Est assez forts et dominants. De plus, selon A. Younés, le choix de cet emplacement s'explique

<sup>384</sup> Ben Younés 1982, p. 254.

<sup>385</sup> *Ibid.* 1985, p. 12.

<sup>386</sup> Les textes arabes ayant attesté ce toponyme sont ceux d'Al-Maliki, Al-Bakri et Attijani.

<sup>387</sup> Premier ensemble de tombes à auges se trouve sur un col rocheux entre Mahdia et Borj Arif ; deuxième ensemble se trouve au Nord-Est de Hiboun et continue jusqu'à Mnakaâ au Nord de *Sullecthum*. Ben Younés 1985, p. 12-13.

<sup>388</sup> Mandouze 1981, p. 1265 ; Lancel 1991, t. 4, p. 1389.

<sup>389</sup> Romanelli 1960, p. 66-67.

<sup>390</sup> Ben Younés 1985, p. 10.

<sup>391</sup> Oueslati 2001, p. 234.

par le fait que ce port est assez proche d'un bas fond, ce qui permet de réduire la distance à creuser en mer après la passe et de s'éloigner du fond marin sablonneux pour éviter un ensablement rapide du port<sup>392</sup>.

De récents travaux de dragage de ce port furent entrepris sous la supervision du Conservateur du Musée de Mahdia. M.R. Bousouffara. Le remblai dégagé contient du matériel pré-romain<sup>393</sup>. Pour sa part, M.A. Younès a entrepris, sur une période étalée sur deux années, des prospections dans le port et ses environs en profitant des effets des intempéries qui ont sévi dans la région et qui ont permis un dégagement de quelques structures<sup>394</sup>.

#### État des connaissances sur le *cothon* de Mahdia

Tout comme la toponymie et la localisation de *Gummi*, l'identification du port a retenu l'attention de plusieurs auteurs, voyageurs, historiens et archéologues. Cette polémique a généré plusieurs points de vue que nous présentons dans un tableau (Fig. 28) que nous reprenons à A. Younès<sup>395</sup>.

Nous retiendrons ici les trois points de vue qui nous paraissent, les plus fondés scientifiquement et les plus récents.

En 1967, R.A. Yorke et son équipe ont prospecté le *cothon* de Mahdia et en ont donné les mesures suivantes : 125 de longueur et 62,50 m de largeur. Le port est creusé dans le roc. Il est de forme rectangulaire. Il est relié à la mer par un large chenal permettant leur communication. Aujourd'hui la moitié du port est ensablé, probablement parce que le second canal assurant la circulation de l'eau a été obturé plus tard. Aujourd'hui, il demeure utilisé par les pêcheurs locaux et leurs petites embarcations. Il s'agit bien d'un ouvrage d'époque punique de type *cothon*<sup>396</sup>. Yorke rappelle au passage les mesures proposées par Tissot<sup>397</sup> 70 m x 50 m en 1888 et Whitaker<sup>398</sup> en 1921, 147 m x 73 m qui ne correspondent pas avec les mesures que propose son équipe.

H. Ben Younès reprend le problème du *cothon* dans sa thèse de doctorat en 1982<sup>399</sup> puis indépendamment dans un article paru en 1985<sup>400</sup>. Il y reprend les différentes opinions

<sup>392</sup> Younès 2005, p. 22.

<sup>393</sup> Barkaoui 2003, p. 124.

<sup>394</sup> Younès 2005, p. 17.

<sup>395</sup> *Ibid.*, p. 18-21. Cf. Figure à la fin de la fiche *Gummi*.

<sup>396</sup> Yorke 1968, p. 24-25.

<sup>397</sup> Tissot 1888, p. 176-177.

<sup>398</sup> Whitaker 1921.

<sup>399</sup> Ben Younès 1982, p. 254.

avec une analyse contradictoire de l'étude de A. Lézine qui a vu dans cet ouvrage une réalisation de l'époque de Obeid Allah Al Mahdi, calife fatimide du X<sup>e</sup> siècle<sup>401</sup>.

Enfin nous retenons ici la mise à jour des données relatives à ce *cothon* par l'étude de terrain effectuée par A. Younés<sup>402</sup>. Il donne avec précision de nouvelles mesures à la suite de travaux de dragage. Tout d'abord l'éloignement du bassin de la mer est de 41,50 m. La longueur du côté méridional mesure 127,50 m et celle septentrionale est de 128 m. Quant au côté oriental, il fait 66,70 m et celui occidental fait 56,50 m.

Le bassin est doté d'une passe du côté Sud Ouest, d'un chenal du côté Sud Est ainsi que d'une petite encoche ou niche et deux ouvertures du côté Nord Ouest. La passe a été creusée au Sud Ouest du bassin et orientée Nord Sud. Sa longueur est de 41,50 m et sa largeur diffère à l'intérieur du bassin (22,15 m) alors qu'elle n'est que de 15,32 m côté mer. Sa profondeur est de 1,90 m. A l'intérieur du bassin, des alignements de blocs semblent prolonger la passe. Ils se divisent en deux ensembles : le premier s'étale sur près de 6m et paraît à fleur d'eau alors que le deuxième qui prolonge le premier est plus imposant et dépasse le plan d'eau de plus de 2,50 m. Il s'étire sur 8,85 m. Ce mur qui fait donc au total près de 15 m à l'intérieur du bassin, semble appartenir à la passe et pourrait offrir sur sa face Nord un refuge aux bateaux du remous de la passe.

Cette passe a subi des transformations à l'époque fatimide et a été flanquée de deux tours<sup>403</sup>. Des fragments de fûts de colonnes en marbre ont été réutilisés pour consolider vraisemblablement leurs structures. Des fragments identiques ont été trouvés lors du dragage.

Une avant-passe a été creusée côté mer avant l'entrée puisqu'il existe un banc de substrat rocheux naturel. L'entaille est rectangulaire et mesure plus de 21 m. La largeur varie ce qui semble être dû à une difficulté de réalisation sous l'eau. Ce passage a été probablement creusé afin de faciliter aux bateaux d'accéder au port au moment de franchir ce seuil. D'ailleurs, la profondeur côté mer est de 3,20 m et 2,15 m côté passe.

Quant au chenal, il est creusé au Sud Est du bassin, soit le côté opposé de la passe. Son tracé est assez sommaire. Il s'étire sur près de 30 m. La largeur varie beaucoup selon les endroits : 6,10 m du côté du bassin et 5,20 m du côté de la mer. Sa profondeur est de 1,25 m.

<sup>400</sup> *Ibid.* 1985, p. 10-19.

<sup>401</sup> Lézine 1965, p. 38-42.

<sup>402</sup> Younés 2005, p. 17-36.

<sup>403</sup> Al-Bakri et Attijani la citent dans leurs récits.

Enfin, A. Younès émet l'hypothèse de l'existence d'un second bassin ou en tout cas, une zone d'un arrière-port<sup>404</sup>. Il identifie deux ouvertures espacées entre elles de près de 10 m. Ces ouvertures calqueraient les mêmes fonctions que la passe et le chenal par leurs dimensions respectives de 30,20 m et 8,50 m. De plus, cette zone d'arrière-port qui est maintenant un échouage pour les petites embarcations des pêcheurs locaux semble se présenter topographiquement comme une dépression. Sa forme est difficile à cerner et elle est entièrement en sable, du moins en surface.

Sur la certitude de l'origine punique de ce port, il est important de rappeler ici les remarques rapportées par les géomorphologues en 1991, quant à l'existence d'une encoche d'érosion marine dont l'importance (hauteur 60 cm, profondeur 0,4 à 1,1 m) n'a jamais été atteinte en Tunisie sur des sites plus tardifs<sup>405</sup>. Cela plaide pour l'hypothèse que ce port fut taillé à l'époque punique.

**Les conditions naturelles et la navigation dans les parages de Mahdia (*Gummi* ?) (Fig. 4, Fig. 5, Fig. 6 et 7)**

À partir de Ras Dimass, et en direction de Mahdia un cordon non interrompu de collines, ayant presque la même hauteur, s'étend jusqu'à Ras Salakta suivant une direction du Nord au Sud. Ces collines sont entrecoupées parfois par des Sebkhas et des plages sablonneuses. La presqu'île de Mahdia, étroite et rocheuse, s'avance perpendiculairement au rivage. Dans l'ensemble, la côte ne présente pas d'affleurements rocheux. En revanche, il existe sous l'eau des plateaux de gros blocs de roches parallèles au rivage<sup>406</sup>.

D'un point de vue bathymétrique, entre le Ras Dimass et le Nord de la presqu'île les hauts-fonds sont redoutables et à éviter. À 1 mille de la côte, on trouve des fonds de 4 m avec une tête en saillie de 2,7 m à un demi mille de la côte. Dans la face Sud de la presqu'île il existe de grands fonds devant l'ancien port<sup>407</sup>. Les marées ne sont pas d'une grande amplitude dans cette portion de côte.

Le mouillage autour de Cap d'Afrique, la presqu'île rocheuse sur laquelle furent construits la ville et son port, est possible aussi bien à son côté septentrional que méridional. En effet, cela est assujéti aux vents. Dans le Nord, par des vents soufflant du

<sup>404</sup> Younès 2005, p. 25-26.

<sup>405</sup> Paskoff *et al.*, 1991, p. 533-534.

<sup>406</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 311.

<sup>407</sup> *Ibid.*, p. 312.



Sud, il est possible de mouiller mais la tenue reste mauvaise par manque de tirant d'eau et d'un fond rocheux peu sûr.

Par vents du Nord Est et du Nord, la tenue est meilleure et la protection du navire est plus assurée si on s'enfonce un peu plus au fond de la rade que forme la presqu'île et la suffisance du tirant d'eau<sup>408</sup>.

Il existe une fosse au Sud Est de la presqu'île qui permet une bonne tenue du navire à l'ancrage puisque la profondeur est de plus de 6 m au milieu de cette fosse et parce que des bancs la limite au Sud avec un grand herbier assez étendu qui brise la houle par tout temps<sup>409</sup>.

### Conclusion

En somme, la partie méridionale de la presqu'île sur laquelle fut creusé le *cothon*, semble présenter de bonnes conditions aussi bien d'accès au port que le mouillage qui peut s'opérer en face de lui. Si l'on se tient à la bathymétrie, les navires de faible et moyen tonnage peuvent traverser une passe de près de 2 m. En effet, outre les caboteurs, on peut retenir les navires de moins d'environ 70 t (10 000 *modii*) qui selon les textes est le seuil inférieur des bateaux dont le tonnage était suffisant pour le service de l'annonne<sup>410</sup>. Pour appuyer notre propos, nous citons ici l'exemple du navire dont l'épave *Port-Vendres I* présente un port en lourd d'environ 68 t avec 16,41 m de longueur et 8 m de largeur (rapport L/l = 2,05), nécessitant un tirant d'eau pour un déplacement en lourd de 109 t (déplacement avec charge) de 1,89 m<sup>411</sup>. De plus, nous confortons notre hypothèse qu'un tel gabarit de navire était parfaitement en mesure d'accéder au plan d'eau du port sans difficultés. En effet, on peut admettre que le plus contraignant dans un *cothon* sont la largeur de sa passe et sa profondeur. Or, la largeur de la passe du port de *Gummi* est de 15,32 m du côté de la mer et de 22,15 m à l'intérieur du bassin avec une longueur de 41,50 m.

Enfin, il est clair que nous sommes avec ce tonnage à la limite des capacités de ce *cothon* si nous retenons ces dimensions. Nous sommes également à la limite inférieure du tonnage des navires annonaires, ce qui placerait parfaitement *Gummi* dans son rôle de port annonaire comme en témoigne la mosaïque de sa représentation commerciale à Ostie. Nous

<sup>408</sup> *Ibidem*.

<sup>409</sup> *Ibidem*.

<sup>410</sup> Pomey 1997 a, p. 88-89.

<sup>411</sup> Roman 1997, p. 159.

espérons que cela pourrait être un argument de plus pour confondre définitivement la ville de *Gummi* avec la cité antique qui s'étalait autour du *cothon*, occupée aujourd'hui par Mahdia.

En revanche, les gros porteurs nécessitant plus de tirant d'eau, peuvent rester au mouillage si les vents du Sud ne sont pas très vigoureux. Il en est ainsi dans la période hivernale et quelques jours dans les saisons intermédiaires. Il est tout à fait logique, à notre avis, que ces gros porteurs ne s'arrêtent pas à un port aussi contraignant pour leur gabarit puisque à moins de 15 milles nautiques au Sud de *Gummi* se trouve le port de *Sullectum*, qui comme nous le verrons est à même de recevoir les *muriophore*<sup>412</sup>.

Quel rôle économique pour ce port dans l'antiquité ?

Au vu des données que nous venons d'étayer, si nous admettons définitivement que ce port est un *cothon*, il faut tout d'abord le ramener à sa fonction principale à l'époque punique à savoir un port militaire. La configuration naturelle de ce cap a permis vraisemblablement à ce port de participer à l'effort militaire carthaginois. En observant sa situation par rapport au reste de la côte orientale, on peut se rendre compte que ce Cap d'Afrique se positionne à mi-chemin entre un territoire au Nord (le Sahel et le Cap) assez fertile, assez bien peuplé et celui du Sud, territoire des *Emporia* jusqu'aux confins de la Tripolitaine. Il constitue à nos yeux une position stratégique par son partage de cette côte qui lui permet une proximité géographique, un moyen de contrôle et une base d'intervention dans les deux territoires. Il peut être considéré comme un point de contrôle du trafic au même titre que le port d'*Aspis* à la pointe du Cap Bon. Plus au Sud, le « goulot d'étranglement » naturel entre l'île de *Cercina* et le cap de *Thaenae* est à nos yeux un autre point de contrôle des comptoirs du Sud. On sait que les Carthaginois ont truffé de vigies et de postes de garde la côte dont la tâche principale était d'avertir l'île de l'Amirauté de tout danger provenant de la mer et ce probablement dès le V<sup>e</sup> siècle avant notre ère dans le contexte du traité de 509 interdisant aux Romains de naviguer au-delà du Cap Bon<sup>413</sup>. D'un autre côté, c'est de cette île de l'Amirauté qu'émanaient les ordres concernant les mouvements aussi bien de la flotte de guerre que de la flotte marchande. Nous citons à titre d'exemple le mouvement de l'escadre en direction de *Leptis Magna* après avoir été informée par les tours sentinelles du débarquement de Dorieus le Spartiate en 510 av. J.-

<sup>412</sup> Cf. Fiche *Sullectum* ; Pomey 1982.

<sup>413</sup> Lancel 1992, p. 104.

C.<sup>414</sup> ou encore celui du convoi marchand dont la mission était de ramener des provisions de la région des Emporia lors de la guerre d'Afrique en 239 avant notre ère<sup>415</sup>. C'est également grâce à ces tours que Carthage fut informée de la fuite d'Hannibal en Orient en 195 av. J.-C.<sup>416</sup>. Tout comme dans les comptoirs voisins, ce port a du naturellement servir aux puniques pour le commerce aussi bien des produits artisanaux, dont ils étaient maîtres, que celui des produits agricoles (céréales, arboriculture et élevage). Il faut rappeler ici, que les conditions naturelles des territoires proches s'apparentent plutôt à ceux Byzacium assez fertile que celles de la Petite Syrte semi-aride. Nous avons malheureusement peu de données sur cette activité.

À l'époque romaine, les données manquent également à l'étude de l'aspect économique. Il est par ailleurs évident que ce port a participé à la vie économique de la côte même à échelle locale. En effet, il est à une faible distance de la florissante cité *Thysdrus* qui a joué un rôle économique régional important. C'était un point de jonction entre la côte et l'Hinterland et il serait tout à fait logique d'admettre que le port de *Gummi* a tiré profit de cette campagne proche<sup>417</sup>. Un réseau de routes et de pistes en toile d'araignée partaient de la ville de *Thysdrus* en direction des ports de la côte pour y acheminer dans un premier temps le blé (dès le I<sup>er</sup> siècle) et plus tard l'huile d'olive qui va connaître un essor fort important un siècle plus tard<sup>418</sup>. À ce propos, la ville portuaire de *Gummi* faisait partie des villes africaines présentes à Ostie. Meiggs considère que ces villes étaient concernées par le commerce du grain<sup>419</sup>. Sur trois de ces inscriptions on peut lire *navicularii* et *negotiantes*. Pour le cas de *Gummi*, on n'y trouve que la première mention (*navicularii*). Ces derniers, se chargeaient d'acheminer ce que les *negotiantes* achetaient et ramassaient dans leurs pays d'origine en direction d'Ostie. Pour Meiggs, il s'agit là vraisemblablement d'une entreprise privée même s'il s'agit d'acheminer un produit aussi important pour le compte de l'État<sup>420</sup>. La mention « *de suo* » conforterait cela. Dans cette colonnade d'Ostie, que Meiggs pense être aménagée pour des commerçants étrangers privés, *Gummi* possédait un bureau dans lequel on recevait les commandes. Il ajoute qu'il n'y a ici aucune raison de penser qu'ils sont là par obligation ou invitation de l'État et de son *procurator annonae* mais plutôt pour

<sup>414</sup> Hérodote, V, 42 et 48.

<sup>415</sup> Polybe, I, 82, 6.

<sup>416</sup> Tite-Live, XXXIII, 48, 4.

<sup>417</sup> Slim 1985, p. 66.

<sup>418</sup> *Ibidem*.

<sup>419</sup> Meiggs 1960, p. 286.

<sup>420</sup> *Ibid.*, p. 287.

contracter et conclure des affaires<sup>421</sup>. Sur cette mosaïque, on voit un *modius* entre deux épis selon la lecture de Romanelli et qui conforte une certaine « spécialisation » de cet armateur<sup>422</sup>. En revanche, il est évident que le contexte littoral dans lequel se trouve *Gummi* a permis de fournir des produits halieutiques comme les sauces et les salaisons. Nous citons ici, le récent inventaire de A. Younès qui, pense avoir identifié plusieurs bassins sur les rivages de la presqu'île de l'actuelle Mahdia<sup>423</sup>. Il n'est donc pas exclu que les armateurs, comme le pense à raison J. Nieto, aient pu charger des amphores de ces produits en complément de la cargaison principale de leurs navires<sup>424</sup>. Enfin, il est évident que l'essor de l'oléiculture a favorisé l'enrichissement de ces armateurs Gummitains. En effet, à partir de la fin du second siècle, voire un peu avant, le marché de l'huile se situait à *Thysdrus*. Les négociants thysdriatins fournissaient les ports de la Byzacène tout comme ceux d'*Acholla*, *Leptiminus*, *Sullecthum* et *Thapsus*<sup>425</sup>.

<sup>421</sup> *Ibidem.*

<sup>422</sup> Romanelli 1960, p. 69.

<sup>423</sup> Younès 2005, p. 59-63.

<sup>424</sup> Pomey 1997 a, p. 149.

<sup>425</sup> Foucher 1964, p. 211-212 ; Slim 1985, p. 66.

**Sullectum/Syllectum/Salakta** (Fig. 33, Fig. 34, Fig. 76)

A.A.T, Feuille LXXIV, Mahdia

X : 604,30 ; y : 233,00

**Localisation, toponyme et histoire**

Nous disposons de peu d'informations sur l'histoire de la ville antique de *Sullectum*. L'*Atlas Archéologique de la Tunisie* la situe à l'actuelle Salakta<sup>426</sup>. Elle se situe à près de 15 km au sud de Mahdia. Elle est limitée au sud par la ville de Chebba. La ville et son port s'organisent autour d'un promontoire rocheux ouvert en direction du Sud. Elle est actuellement un petit village de pêcheurs.

Pline la cite comme *oppidum liberum*<sup>427</sup>. Le *Stadiasme* précise que son port se situe à 120 stades après *Acholla*<sup>428</sup>. La *Table de Peutinger* (fig. 32) l'appelle *Sullecti* et donne la distance de 12 milles entre *Acholla* et cette cité<sup>429</sup>. Quant à Ptolémée, il l'indique à 36°45' de longitude et 31°45' de latitude.

Procopé nous apprend que *Sullectum* fut la première ville libérée par Bélisaire lors de sa campagne contre les Vandales<sup>430</sup>. La cité était donc encore habitée au VI<sup>e</sup> siècle. Elle est citée à deux reprises dans la *Cosmographie de l'Anonyme de Ravenne* sous le nom de *Sublecte*<sup>431</sup>. Guido la cite une fois sous le nom de *Subjecte*<sup>432</sup>. Dans la *Notitia* de Hunéric, proclamée le 8 février 484, on retrouve dans la liste des évêchés catholiques *Propicius sublectinus*<sup>433</sup>.

Les ruines de cette ville sont très confuses. Elles s'étirent sur plusieurs centaines de mètres au-dessus d'un grès pliocène qui affleure largement le long de cette portion de côte soumise à une très forte érosion marine venant de l'Est à cause de l'absence de hauts-fonds freinant la houle<sup>434</sup>.

<sup>426</sup> A.A.T, feuille Mahdia LXXIV, site n°136.

<sup>427</sup> Pline, *Hist.Nat.*, V, 4, 30.

<sup>428</sup> *Stadiasme* 110. Il indique le nom d'*Alipota*, probablement le nom phénicien, qui pourrait correspondre à *Sullectum* ou à Mahdia, voir Gsell 1913-1930, t. 2, p. 131-132 et note n°2.

<sup>429</sup> *Table de Peutinger*, VI, 3.

<sup>430</sup> Procope, *Bell. Vand.*, I, 16, 9 et 11 ; 17, 6.

<sup>431</sup> III, 5, 11 et V, 5, 15.

<sup>432</sup> 89, I.

<sup>433</sup> « *Notitia provinciarum et civitatum Africae* », *Monumenta Germaniae Historica*, III, I, 68.

<sup>434</sup> Slim *et al.*, 2004, p. 145.

## Le port (Fig. 33, Fig. 34)

Ch. Tissot est parmi les premiers voyageurs à avoir attesté la présence du port de *Sullethum*<sup>435</sup>. Il décrit la jetée comme suit : « une ligne inclinée vers le sud-est et reliant une chaîne de récifs au Ras-Djeboura (ou Ras Salakta) protégeait une petite anse, ouverte du sud qui formait le port principal de Salakta ». À cet endroit, on peut voir effectivement cette jetée s'avancant vers la mer ainsi que des constructions autour de la racine de l'ouvrage, notamment des citernes. Du Sud au Nord, les vestiges les plus remarquables sont d'abord des alignements de murs submergés qui peuvent se suivre en mer jusqu'à plus de vingt mètres du trait de côte.

De part et d'autre de ce môle, se remarquent des cuves ou des citernes démantelées par la mer. Celles du Nord, à 300 m environ du musée, semble être le prolongement de l'usine de salaisons. Sur la terre ferme, un ancien rempart construit en moellons avec renforts de pierres de taille enveloppait ce secteur de côte face à ce môle<sup>436</sup>. Il a été identifié comme l'enceinte urbaine byzantine<sup>437</sup> et plus récemment à un ribat aghlabide<sup>438</sup>.

Le môle de cette cité semble être construit de la même manière que celui de *Leptiminos*. Ce site a été prospecté par l'équipe de R. A. Yorke<sup>439</sup> mais nous n'avons pas de détails ni de relevés précis : « Le port est partagé en deux criques, chacune abritée des vents du nord-est par des jetées en béton de 260 m ». Pour notre part, nous avons remarqué une seule jetée dont la racine part de l'enceinte que nous avons signalée. Cette racine est immergée par marée basse. Sa longueur est de près de 20 m et sa largeur varie entre 8,70 m et 9 m. Elle est faite de blocage bétonné. Ses mêmes mesures ont été rapportées par l'équipe tuniso-française de la prospection du littoral<sup>440</sup>. L'exploration sous-marine a apporté son lot d'informations. Nous n'avons malheureusement pas été autorisé à prendre des photos et de procéder à un ramassage de surface des tessons de céramique. En revanche, nous avons remarqué que la jetée présente un parfait état de conservation même si la corrosion a entamé certaines parties du parement sont pour autant le démanteler. Il est certain qu'il s'agit d'un port très prometteur en terme de résultats de prospections et de fouilles. Nous avons plongé à l'intérieur du plan d'eau protégé par cette jetée. Les tessons de céramique sont nombreux au pied du môle mais de moindre densité par rapport au môle

<sup>435</sup> Tissot 1888, t.2, p.179.

<sup>436</sup> Slim *et al.*, 2004, p. 146.

<sup>437</sup> Hannezo 1890, p. 445-448.

<sup>438</sup> Djelloul 1988, p. 541.

<sup>439</sup> Yorke, 1967, p. 24.

<sup>440</sup> Slim *et al.*, p. 146.

d'Acholla, la cité voisine. La profondeur est assez suffisante et s'accroît en direction du large. Nous n'avons pas pu aller jusqu'à la pointe du môle où l'on dépasse vraisemblablement les 7 à 8 m de profondeur, étant autorisé à plonger sans bouteilles. À proximité du rivage, plusieurs gros blocs de calcaire bien équarris, des fûts de colonnes et d'autres éléments architectoniques plaident pour un ouvrage à portiques effondrés sur place.

À 50 m environ au Sud du môle, s'observe un premier groupe de citerne ou de cuves comportant une évacuation voûtée. À 12 m plus au Nord, on peut voir une évacuation creusée dans le roc. À l'aplomb de l'usine de salaisons, s'échelonnent plusieurs groupes de citernes bien visibles. Un premier groupe est formé de 5 citernes et 15 m plus au Nord, se trouve un deuxième groupe de 4 citernes communiquant entre elles. Toutes ces installations autour du môle témoignent de l'importance des activités industrielles et portuaires de *Sullecthum*<sup>441</sup>.

#### La navigation dans les parages de *Sullecthum* (Fig. 33, Fig. 34)

En partant de *Gummi* en direction du Sud, la côte se prolonge jusqu'au Ras Salakta par une plage de sable continue. À l'approche de *Sullecthum*, des collines viennent former la côte et la plage est remplacée par une muraille verticale rocheuse<sup>442</sup>. Le Ras Salakta est une pointe rocheuse qui forme l'extrémité orientale du massif de Ksour Essaf, un village voisin de la cité antique. Avec les deux îlots qui le prolongent dans le sud-est, il dessine une petite anse abritée des vents du Nord. Un plateau de petits fonds entoure la pointe<sup>443</sup>.

Sur cette partie de la côte et surtout jusqu'à 2 milles au sud de *Gummi* en direction de *Sullecthum*, les fonds sont irréguliers. En revanche, l'anse de Salakta « offre des facilités d'accostage assez grandes » selon les *Instructions Nautiques*<sup>444</sup>. Nous avons remarqué qu'au-delà de 150 m de la racine du môle, la profondeur dépasse 4 m environ.

Au sud de *Sullecthum*, le rivage rocheux continue jusqu'aux environs de Khemara où les affleurements rocheux cèdent la place peu à peu aux grandes dunes de sable qui se rattachent au plateau de Chebba<sup>445</sup>.

<sup>441</sup> *Ibidem*.

<sup>442</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 313.

<sup>443</sup> *Ibid.*, p. 314.

<sup>444</sup> *Ibidem*.

<sup>445</sup> *Ibidem*.

La côte de Salakta est, comme celle du centre de la Tunisie, soumise aux vents d'Est dominants en été et ceux du Nord-Ouest rigoureux en hiver.

L'arrière-pays de cette portion de côte est dominé par des sebkhas et des plaines très fertiles. En revanche, un grand intérêt pour la navigation réside dans l'existence de massif, pouvant servir d'amers. Il s'agit du massif de Ksour Essef dont le Ras Salakta constitue son extrémité orientale. Au sud de ce Ras, à près de 600 m se trouve le port antique de *Sullecthum* sur une pointe qui s'appelle aujourd'hui Ras El Bled. Le massif de Ksour Essef se voit de loin au large. On l'aborde en premier, en venant du Nord et on le remarque quand on est dans le Sud avec deux sommets distincts, le plus culminant est pointu (Sidi Bou Alouah, 82 m) et un autre plus aplati (Hmadet Ahmed Saïd, 56 m)<sup>446</sup>. À cela on peut supposer l'existence d'un phare signalant l'extrémité de la jetée au large à l'instar de celui attesté à *Thapsus*<sup>447</sup>.

#### L'organisation économique du port de *Sullecthum*

Il est important de considérer la situation de *Sullecthum* et ses connexions aux différentes routes qui traversent son arrière-pays. Tout comme les autres villes portuaires de la Byzacène, ce port était connecté à l'ancienne route littorale punique, reliant les comptoirs et entretenue plus tard avec l'arrivée des Romains<sup>448</sup>. Cette route est signalée par la *Table de Peutinger* et desservait *Hadrumentum*, *Ruspina*, *Leptiminus*, *Sullecthum*, *Acholla*, *Ruspe*, *Usulla*, *Thaenae*, *Macomades-lunci*, *Tacape* et continue le long du littoral de la Tripolitaine<sup>449</sup>. Une deuxième route, ayant joué un rôle capital dans l'histoire de *Sullecthum*, relie cette dernière à Thysdrus, un des plus grands centres économiques de la Byzacène au point de rencontre de plusieurs routes, comme nous l'avons vu précédemment avec *Hadrumentum* ou encore *Leptiminus*. Ces routes ont assuré des liaisons intenses entre la cité portuaire et son arrière-pays. Si nous adoptons le partage de la Tunisie suivant la quantité des précipitations, l'arrière-pays immédiat de *Sullecthum* se trouve dans la zone qui cultive l'arboriculture plus que les céréales. En effet, J. Despois<sup>450</sup>, comme A. Carandini<sup>451</sup> considèrent que cette zone se prête mieux à l'oléiculture. Nous avons malheureusement peu d'éléments sur l'économie

<sup>446</sup> *Ibidem*.

<sup>447</sup> Yorke 1967, p. 24.

<sup>448</sup> Foucher 1964 a, p. 131.

<sup>449</sup> *Table de Peutinger*, VI, 3 ; Cf. carte à la fin du texte.

<sup>450</sup> Despois 1955, p. 106-107.

<sup>451</sup> Carandini 1970, p. 98.



à l'époque punique, mais nous pouvons considérer que la similarité du climat avec la cité de *Thapsus* au Nord ou *Acholla* au Sud conjuguée au savoir-faire punique ont donné lieu au développement de l'élevage, de la céréaliculture à petite échelle et l'arboriculture. À cela, les puniques ont exploité les ressources du rivage comme nous l'avons vu pour le reste des villes littorales de notre zone d'étude.

Après la destruction de Carthage, la structure économique a changé et la céréaliculture est devenue la priorité du nouveau conquérant. La Byzacène a subi cette nouvelle orientation comme la Zeugitane<sup>452</sup>. Outre le Nord de la Tunisie, les zones les plus propices étaient celles qui se trouvent au nord de la Byzacène comme aux environs d'*Hadrumentum*, *Ruspina*, *Aggar* ou encore à *Horrea Caelia*<sup>453</sup>. L'exploitation dans ces environs était limitée aux poches les plus humides. Ce n'était donc pas le cas de la Byzacène méridionale dont faisait partie *Sullectum*. Sous les Flaviens et surtout sous l'ère de Trajan et d'Hadrien, l'arboriculture a recommencé à être pratiquée de manière progressive<sup>454</sup>. La culture de l'olivier a pris de l'importance dès la fin du I<sup>er</sup> siècle. En effet, le développement de *Thysdrus*, bientôt nouvelle capitale de l'huile, va donner une impulsion aux villes portuaires voisines. La première à en avoir tirer profit est *Hadrumentum*<sup>455</sup>. *Sullectum* semble avoir eu également une certaine « spécialisation » de cette denrée comme le suggère R. Meiggs<sup>456</sup> : « Sur la place de la corporation d'Ostie, les villes africaines représentées sont concernées par le commerce du blé. C'est le cas de Carthage, *Missua*, *Hippo Diarrytus*, *Gummi*, et *Curubis*. *Sullectum*, elle, ne paraît pas en faire partie, ses naviculaires semblent transporter plutôt de l'huile. »

La production de l'huile doit être considérée dans un contexte d'accroissement de la demande de cette denrée à Rome. Les crises liées à son manque se faisaient déjà ressentir en Italie dès la deuxième moitié du I<sup>er</sup> siècle et rejoignent un point culminant dans la période allant de Trajan à Hadrien<sup>457</sup>. Le système annonaire prend de l'envergure sous Antonin le Pieux qui procéda déjà à des distributions d'huile à côté de celles du blé et du vin et qui s'accrurent sous les Sévères<sup>458</sup>. À la fin du second siècle à côté du commerce libre de l'huile, un autre était contrôlé par l'État au moment où les distributions sont devenues régulières.

<sup>452</sup> Desanges 1963, p. 20.

<sup>453</sup> Carandini 1970, p. 99.

<sup>454</sup> *Ibidem*.

<sup>455</sup> Foucher 1964, p. 145.

<sup>456</sup> Meiggs 1960, p. 287.

<sup>457</sup> Carandini 1970, p. 101.

<sup>458</sup> Morel 1995, p. 60.

Le succès de *Sullectum* semble être lié à celui de deux villes intérieures dans deux époques différentes. Il s'agit de celui de *Thysdrus* et plus tard de *Sufetula*. *Thysdrus* a joué un rôle économique très important, grâce à sa situation en un point de jonction entre la côte et l'arrière-pays. De cette position privilégiée est née la vocation commerciale de cette ville déjà affirmée à l'époque de César<sup>459</sup> où des marchands et cultivateurs italiens avaient réussi à y stocker d'importantes quantités de blé (300 000 boisseaux) en provenance de l'intérieur des terres et des régions lointaines<sup>460</sup>. *Thysdrus* apparaît donc comme un important centre de collecte de blé dès le milieu du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère. Pour cela, elle devait disposer d'un réseau de pistes tracées par l'usage et qui avaient servi aux puniques puis aux romains. Plus tard ce réseau va connaître un développement avec celui de l'oléiculture (fin du I<sup>er</sup> siècle – début du second siècle de notre ère), plus adaptée aux conditions climatiques de la steppe et de beaucoup de régions du Sahel<sup>461</sup> dans un climat de paix et de sécurité favorable à l'élévation de *Thysdrus* au rang de capitale de l'huile. La *Lex Manciana* puis les avantages accordés par Trajan et Hadrien permirent à *Thysdrus* de se trouver à la tête d'un important réseau routier rayonnant en toile d'araignée, la mettant en relation avec tous les ports importants de la Byzacène dont celui de *Sullectum* et avec un grand nombre de cités de l'intérieur<sup>462</sup>. La vitalité économique de *Thysdrus* a continué jusqu'aux troubles de 238 mais dès la fin du III<sup>e</sup> siècle elle commença à péricliter au profit de *Sufetula* qui prendra aussitôt le relais. La vie urbaine à *Sufetula* a continué à être prospère sous l'occupation vandale et au début de l'ère byzantine<sup>463</sup>. Cette prospérité semble correspondre à l'époque où *Hadrumentum* n'a plus de port et c'est ainsi que les produits provenant de la Tunisie centrale ont cessé d'être dirigés vers le port hadrumétain au profit d'autres ports de la Byzacène méridionale comme *Thaenae* et *Tacape*, encore en plein essor au IV<sup>e</sup> siècle<sup>464</sup> et à degré moindre, celui de *Sullectum*<sup>465</sup>. Enfin, si on considère une carte du réseau routier antique de la Byzacène, on remarque que la cité de *Sullectum* fut reliée à *Sufetula* par une route directe. *Sullectum* a probablement profité des premières décennies de l'essor de *Sufetula* mais au-delà, l'identification des ateliers d'amphores dans l'arrière-pays de *Sullectum* ne permet pas pour l'instant de penser que cette cité a continué à exporter de

<sup>459</sup> *Bell. Afr.*, XXXVI.

<sup>460</sup> Slim 1985, p. 66.

<sup>461</sup> Despois 1955, p. 107-108.

<sup>462</sup> Slim 1985, p. 66.

<sup>463</sup> Carandini 1970, p. 103.

<sup>464</sup> Foucher 1964 a, p. 321-322.

<sup>465</sup> Nous verrons plus loin dans le texte, que les amphores d'huile fabriquées dans les ateliers sullectains semblent s'arrêter au-delà du début du IV<sup>e</sup> siècle. D'autres types d'amphores virent le jour et sont plutôt des conteneurs de vin et de salaisons selon J. Nacef, 2007, p. 41-54.

l'huile. Mais avant de traiter la question des céramiques, il est important de signaler qu'à l'apogée du commerce de l'huile, *Sullectum* était présente sur la place des corporations d'Ostie (Fig. 35) comme l'atteste une mosaïque sur laquelle figurent deux grands porteurs<sup>466</sup> affrontés autour du phare de cette ville<sup>467</sup>. Au deuxième plan, on y voit deux poissons, probablement des thons, dévorant un poulpe. On y lit la mention (*navic*)*ulari Syllecti(ni)* et au-dessus, entre les deux bateaux, N(AVICULARIIS) F(ELICITER)<sup>468</sup>. Cette mosaïque atteste la présence d'armateurs syllectains qui comme le reste des naviculaires, acheminaient les produits nécessaires à l'alimentation de Rome. Ces armateurs, qui exportaient l'huile, pratiquaient un transport au service de l'État, en participant à l'effort annonaire mis en place par ce dernier, mais aussi pour leur propre compte<sup>469</sup>. À l'époque tardive, ils étaient soumis de plus en plus au contrôle de l'État par rapport aux premiers siècles de l'Empire où ils ont bénéficié de privilèges et immunités importants<sup>470</sup>. Un autre témoignage du commerce entre *Sullectum* et Ostie est l'inscription funéraire d'un *Civis Sullectensis* enterré à Ostie<sup>471</sup> et qui serait vraisemblablement un armateur<sup>472</sup>. Enfin nous citons également Leontinus, un personnage local de la ville de *Sullectum* qui serait un armateur ayant fait construire à *Sullectum* des thermes luxueux au début du III<sup>e</sup> siècle après J.-C. d'après la découverte d'un édifice paré de mosaïques dit « l'édifice au lion de *Sullectum* »<sup>473</sup>. Dans cet édifice, aujourd'hui disparu, on a découvert une mosaïque représentant des bateaux<sup>474</sup>, une deuxième sur laquelle figure un dieu marin et une autre un lion. Sur la première mosaïque, on peut voir deux navires, un de chaque côté, occupant presque toute la largeur, dessinés sur chaque moitié et leurs voiles se touchaient presque. Au-dessus de la poupe du premier, dont la coque est ornée d'un lion, on lisait LEONTIUS ; au-dessous de la poupe du second dont la coque est ornée d'un chien, on lisait CANEIUS<sup>475</sup>. Le premier bateau était dessiné avec la proue tournée vers la mer. Au centre, sur le pont, et en arrière du grand mât, se dressait un *gubernator* levant un bras en l'air et tenant de l'autre un bâton, en regardant vers la mer. À l'avant, apparaît un éperon pointu et

<sup>466</sup> Pomey 1982, p. 144.

<sup>467</sup> Meiggs 1960, pl. XXIV

<sup>468</sup> *Ibidem* ; Foucher lit : M(*ultum*) F(*elicit*) dans Foucher 1968, p. 20.

<sup>469</sup> Meiggs 1960, p. 287.

<sup>470</sup> Rougé 1956, p. 245-268. Les privilèges ont commencé avec Claude et ont été renforcés par ses successeurs. Ils consistaient surtout en privilèges juridiques et en exemptions de charges municipales. Les naviculaires eurent également des garanties contre les risques de la mer.

<sup>471</sup> *Cl. XIV*, 477.

<sup>472</sup> Meiggs 1960, pl. XXIV.

<sup>473</sup> Morel-Deledalle 1982, p. 105-110.

<sup>474</sup> Foucher 1959, p. 215-224.

<sup>475</sup> *Ibid.*, p. 216.

le lion peint sur la coque. À l'arrière, on y voit un timonier assis actionnant des gouvernails avec des barres articulées<sup>476</sup>.

Ces trois mosaïques et les thèmes qu'elles représentent, seraient le témoignage de la richesse de cet armateur de *Sullecthum*, accumulée grâce au commerce maritime. Selon M. Morel Deledalle qui a fouillé l'édifice, ce dernier correspond au III<sup>e</sup> siècle dans lequel la province africaine a connu un grand essor. Elle considère qu'il n'a pu être construit après l'avènement de Dioclétien (vers 284 après J.C.) puisque la profession des *navicularii* devient une charge municipale<sup>477</sup>.

#### Les ressources littorales dans l'économie de *Sullecthum* (Fig. 51, de Fig. 57 à 61)

La ville de *Sullecthum* se situe entre les îles Kuriate au Nord et le Ras Kapoudia au Sud. Entre ces deux postes de guet, les *tanoscopeia* de Strabon<sup>478</sup>, passent les bancs des thonidés et d'autres petites espèces migratrices comme les sardines et les anchois en direction de la Petite Syrte. L'alternance des petits caps et des plages au nord et au sud de *Sullecthum* favorise la pêche de ces poissons qui s'approchent de la côte chaque année à la même période. Cela a constitué un réservoir aux riverains s'adonnant à l'exploitation de ces ressources et leur transformation.

Signalé par L. Foucher<sup>479</sup>, les centres de salaisons ont été reconnaissables grâce à leur mode de groupement en série parallèle et perpendiculaire. Les cuves étaient construites en *opus africanum*, plus ou moins profondes, selon une technique attestée dans d'autres sites de la Méditerranée et toujours identique : des murs armés et consolidés contre la réaction du sel et des poussées des masses de poissons. Les angles des bassins étaient arrondis, les arrêtes horizontales renforcées par un solin d'étanchéité en quart de rond.

Les bétons et les enduits étaient étanches disposés en plusieurs couches sur les parois. Les matériaux utilisés sont à bases de tuileau broyé et de poussière de terre cuites (*opus signinum*) et bien d'autres matériaux provenant de l'environnement lui-même comme les coquillages marins broyés ou des granules de calcaire qui abondent sur l'estran ou encore des fragments d'amphores posés de chant (*opus figlinum*).

<sup>476</sup> *Ibidem*.

<sup>477</sup> Morel-Deledalle 1982, p. 107-108.

<sup>478</sup> Strabon XVII, 16.

<sup>479</sup> Foucher 1970, p. 17-21.

Les citernes (ou batteries de cuves) juxtaposant les usines de salaisons n'étaient pas voûtées pour garder un espace autour des cuves facilitant le travail et la circulation. Un dispositif de chaufferie a été décelé, sur ce site également. Les cuves en question entourent une citerne voûtée<sup>480</sup>.

Deux murs parallèles en retour d'équerre, submergés actuellement pourraient être des viviers. Les vestiges en question, sont en effet, en rapport étroit avec les bassins de salaisons signalés plus haut et qui furent mentionnés par L. Foucher en 1970.

À ces installations de salaisons et le transport de l'huile, font écho l'étude des amphores et l'identification des ateliers jouxtant la cité antique (Fig. 36 et de Fig. 82 à 99). En effet, l'intérêt porté aux productions amphoriques de *Sullectum* est grandissant depuis des années. Après le signalement des cols d'amphores portant les timbres ASYL par L. Foucher<sup>481</sup>, l'intérêt scientifique porté aux amphores produites à *Sullectum* débute avec l'étude menée par F. Zevi et A. Tchernia<sup>482</sup>. Ils ont établi pour la première fois la relation entre les timbres des amphores et les ateliers producteurs, notamment ceux de Salakta. C'est un témoin de plus des liens commerciaux entre Rome et cette cité portuaire, surtout pour le commerce de l'huile. L'établissement des typologies à partir des contextes de consommation est venu compléter le tableau des céramiques de la cité. Ce fut le cas avec C. Panella<sup>483</sup>, D. Manacorda<sup>484</sup> et plus tard, au début des années quatre vingt, avec S. Keay<sup>485</sup> pour les amphores tardives. L'étude des amphores à partir de leur lieu de production a commencé avec la prospection tuniso-anglaise<sup>486</sup>, puis canadienne<sup>487</sup> et enfin a donné lieu à une thèse de doctorat de notre collègue J. Nacef<sup>488</sup>.

Les résultats de ces études convergent à peu près vers la même direction. D'abord, il existe des ateliers urbains et des ateliers ruraux dans le territoire environnant Salakta<sup>489</sup>. À cela, il faut considérer une large chronologie couvrant la fabrication d'amphores dès l'époque punique avec les deux formes Uzita 3 (IV/III<sup>e</sup>-II<sup>e</sup> siècles av. J.-C.) et Uzita 2

<sup>480</sup> Psekoff et Troussel, 1991, p. 541-544.

<sup>481</sup> Foucher 1970, p. 17-21.

<sup>482</sup> Zevi et Tchernia 1969, p. 181-182.

<sup>483</sup> Panella 1973, p. 462-633.

<sup>484</sup> Manacorda 1977, p. 116-227.

<sup>485</sup> Keay 1984.

<sup>486</sup> Peacock *et al.* 1989, p. 179-222.

<sup>487</sup> Lavoie 1989, p. 91-109.

<sup>488</sup> Nacef 2007.

<sup>489</sup> Peacock *et al.* 1989, p. 199 ; Nacef 2007, p. 42.

(seconde moitié du II<sup>e</sup>-I<sup>er</sup> siècle av. J.-C.), destinées au transport du vin<sup>490</sup> et signalées majoritairement dans l'ensemble du matériel de l'atelier de Maklouba (environ 7 km au nord-ouest du port). Un autre constat important est l'élan de la production d'amphores qui s'observe dans la grande diffusion des amphores romaines dites Africaines Classiques qui se divisent en deux familles avec leurs variantes : Africaine I (Petite Africaine) et II (Grande Africaine).

La production de la première catégorie a commencé dès la fin du second siècle de notre ère, ou peu avant jusqu'au milieu du III<sup>e</sup> siècle<sup>491</sup>. La variante tardive atteint la deuxième moitié du III<sup>e</sup> et le début du IV<sup>e</sup> siècles. L'amphore Africaine I, dominante dans la région de Salakta et Ksour Essaf<sup>492</sup>, est le conteneur d'huile par excellence<sup>493</sup> même si elles ont pu servir pour le transport de salaisons puisque ces conteneurs ont été découverts au voisinage de l'usine de salaisons de Salakta<sup>494</sup>. Les Africaines IIA, datées de la fin du II<sup>e</sup> siècle et la première moitié du III<sup>e</sup> voire la fin du même siècle pour les variantes tardives identifiées à Salakta, ont pu transporter des salaisons de poissons sans exclure le vin pour celles découvertes poissées<sup>495</sup>. D'autres types d'amphores ont été produits à Salakta comme le type Leptimirus I (III<sup>e</sup>-IV<sup>e</sup> siècles) ayant servi au transport des *salsamenta*, et Dressel 30 (fin II<sup>e</sup> et début III<sup>e</sup> siècles) imitation de l'amphore vinaire Gauloise 4 et attestée sur l'épave *Plemmirio B*<sup>496</sup>. Enfin, nous citons les amphores tardives de Sullectum Keay 25-1 et 25-3 (fin III<sup>e</sup>-IV<sup>e</sup> siècles) ayant un contenu vinaire puisque majoritairement poissées. Ce même type d'amphores a constitué le chargement principal de l'épave *Héliopolis I*<sup>497</sup>. Au-delà de cette date et du type Keay 25, les amphores allant du V<sup>e</sup> au VII<sup>e</sup> vont marquer une tendance vers le « gigantisme des formes » selon l'expression de M. Bonifay et sont majoritairement poissées, du moins celles de l'atelier de Henchir Eh Chekat<sup>498</sup>, ce qui exclut *a priori* l'huile comme contenu.

Toutes ces données que nous venons d'étayer semblent indiquer certains traits du paysage économique de *Sullectum*. Tout d'abord, il faut remarquer que cette cité portuaire offre une multitude de produits commerciaux et non pas exclusivement l'huile de l'olive.

<sup>490</sup> Fentress 2001, p. 249-268.

<sup>491</sup> Panella 2001, p. 209.

<sup>492</sup> Peacock *et al.* 1989, p. 199.

<sup>493</sup> Bonifay 2004, p. 471.

<sup>494</sup> Ben Lazreg *et al.* 1995, p. 120.

<sup>495</sup> Bonifay 2004, p. 111.

<sup>496</sup> Gibbins 2001, p. 331.

<sup>497</sup> Bonifay *et al.* 2002, p. 196.

<sup>498</sup> Nacef 2007, p. 45-46.

L'usine de salaisons et les ateliers d'amphores destinées aux sauces et salaisons, en plus de la prédisposition du littoral de cette ville à s'adonner aux activités halieutiques sont des preuves irréfutables. À cela, nous avons vu que la production des amphores vinaires avait démarré dès l'époque punique et a continué jusqu'à l'époque romaine tardive. À ce sujet, nous citons ici une épave chargée entièrement à *Sullectum* et ayant transporté du vin. Cette épave a été découverte dans le chenal séparant les îles de Port-Cros et du Levant et fouillée entre 1991 et 1992<sup>499</sup>. Elle renferme un chargement homogène d'environ soixante dix exemplaires d'amphores africaines cylindriques de moyennes dimensions de type Keay 25A, (sous-type I). Ces amphores peuvent être classées parmi les premières variantes de d'amphores cylindriques de moyennes dimensions, Keay 25A ou B, Ostia IV. Dans ce lot, on a trouvé également 14 exemplaires portant des timbres anépigraphes, des rouelles formées de petits points cantonnés de deux cercles concentriques<sup>500</sup>.

D'autres éléments constituent cette cargaison à savoir deux amphores orientales différentes du reste du lot de type Agora M 240/M 255 dont une était remplie de poix (probablement pour le calfatage du navire) et un lot de céramiques culinaires africaines Hayes 196 et 197. Ces éléments appartenaient vraisemblablement au matériel du bord.

La datation de l'ensemble est estimée entre la fin du III<sup>e</sup> et le début du IV<sup>e</sup> siècles<sup>501</sup>.

Les estampilles<sup>502</sup>, les analyses pétrographiques, l'observation des pâtes et la typologie plaident pour une provenance de l'atelier de Salakta. Ces amphores majoritairement poissées auraient probablement été des conteneurs à vin<sup>503</sup>. Il s'agit d'un chargement principal originaire de *Sullectum*. Le chargement est estimé à 720 amphores et la longueur du bateau est d'environ 14 m selon J-P. Joncheray<sup>504</sup>. Ce bateau interprété comme un caboteur, peut être considéré, de par son origine africaine et l'homogénéité de sa cargaison, comme un petit navire de ligne en provenance directe du port de *Sullectum*<sup>505</sup>.

Il est certain que le port de *Sullectum* a participé à l'effort de ravitaillement de Rome dans le cadre de l'annone comme l'explique de nombreuses études<sup>506</sup>. En revanche, depuis ces études de nouvelles données viennent chambouler cette certitude quant à l'exclusivité de l'huile d'olive. D'abord, on a réussi grâce aux analyses à rectifier le postulat de Zevi qui en

<sup>499</sup> Joncheray 1997.

<sup>500</sup> Bonifay *et al.* 2002, p. 196.

<sup>501</sup> *Ibidem*.

<sup>502</sup> Peacock *et al.* 1989.

<sup>503</sup> Bonifay *et al.* 2002, p. 196.

<sup>504</sup> Joncheray 1997, p. 164.

<sup>505</sup> Bonifay *et al.* 2002, p. 196.

<sup>506</sup> Carandini 1970.

196<sup>0</sup> avait émis l'hypothèse que les Africaines grandes (Africaines II) servaient de conteneurs pour l'huile d'olive et que les petites (Africaine I) restaient sans réponses quant à leur contenu. Cette hypothèse se trouvait donc inversée : les Africaines I auraient transporté principalement de l'huile et les Africaines II une denrée différente, peut-être des salaisons de poissons<sup>507</sup>. À cela, s'ajoute l'incompatibilité de la poix avec l'huile<sup>508</sup> découverte sur un certain nombre d'amphores africaines (Africaine II, Keay 25). Ce qui les destine plus à transporter le vin et les *salsamenta*. Les *tituli picti* ne nous sont pas d'un grand secours puisque sur les amphores africaines, tous types confondus, leur nombre est limité et ne peut constituer une base de statistiques. Enfin, l'approche archéométrique, efficace et déjà utilisée sur des amphores de l'époque de la *Madrague de Giens*, a permis à N. Garnier de confirmer l'absence de traces de poix sur les Keay 25<sup>509</sup>. M. Bonifay considère qu'il s'avère nécessaire à ce stade des connaissances de réviser l'opinion généralement admise d'un « olive boom » survenu, pour reprendre les termes de D. Mattingly, au sein des importations d'huiles africaines dans la phase sévérienne. À la lumière de ces nouvelles données, les comptages d'amphores à huile africaines présentent les chiffres les plus bas à Ostie. Ils restent à peu près constants de l'époque d'Hadrien à la fin du IV<sup>e</sup> siècle<sup>510</sup>. Sur le *Monte Testaccio*, l'augmentation de la proportion des amphores africaines concernent les amphores tripolitaines plutôt que celles de Byzacène<sup>511</sup>.

D'un autre côté, à Ostie on atteste le recul des amphores vinaires italiennes au III<sup>e</sup> et orientales au IV<sup>e</sup> avec une augmentation globale des amphores africaines (hors Tripolitaine) à la même période. Cela sous-entend l'arrivée de nouvelles denrées dont le vin africain pourrait en faire partie<sup>512</sup>. D'ailleurs, on remarque que la diffusion de l'africaine Keay 25 prend de l'ampleur à la fin du III<sup>e</sup> et surtout au IV<sup>e</sup>.

Tout cela devrait nous permettre de porter un nouveau regard sur l'activité du port de *Sullethum*, longtemps décrit comme port exportateur d'huile. Désormais, on peut admettre que ce port a parfaitement expédié à côté de l'huile d'olive, du vin, des *salsamenta*, des olives (souvent en rapport avec le vin<sup>513</sup>), d'autres types de conserves mais aussi du blé en

<sup>507</sup> A. Tchernia a organisé en 1980 un programme d'analyse sur les tessons d'amphores de type I et II, rapport non publié.

<sup>508</sup> Les exemplaires contenant des traces oléagineuses ont pu servir pour le transport d'huile lampante non alimentaire ou tout simplement réutilisés. À ce sujet, voir les analyses de N. Garnier dans l'annexe de Bonifay 2007, p. 25-31.

<sup>509</sup> Bonifay 2007, p. 19.

<sup>510</sup> *Ibidem*.

<sup>511</sup> Revilla Calvo 2001.

<sup>512</sup> Bonifay 2007, p. 22.

<sup>513</sup> Leguilloux 1988, p. 175.



provenance directement des terres intérieures ou de la cité-carrefour de *Thysdrus* comme nous l'avons déjà expliqué.

Si ce profil que nous donnons à ce port est assez commun à ceux des villes portuaires de la Byzacène septentrionale et de la Zeugitane, il présente, en revanche, une particularité qui le distingue des ports voisins et de ceux de la Petite Syrte. En tenant compte de l'aisance d'accostage et la bathymétrie suffisante qui caractérise cette portion de côte, nous pouvons nous autoriser à le désigner comme un port de type profond. Trois éléments nous permettent d'argumenter cette constatation. Le premier est celui de l'importance relative des profondeurs autour de ce môle qui restent suffisantes même si on retire la valeur de la colonne d'eau de 0,80 m (le marnage de 0,60 m à marée haute de vives-eaux<sup>514</sup>) due au relèvement du niveau de la mer dans la zone de Salakta. Nous avons observé au cours de notre plongée ce qui nous a rendu la tâche plus difficile une fois ayant dépassé la moitié du môle. Quant au deuxième élément, nous avons observé la surface du tablier qui paraît lisse et pavée. Nous pouvons donc parler d'une « chaussée » en bon état de conservation par endroit et qui permet de considérer qu'elle a facilité la circulation entre les navires et la terre ferme. Nous n'avons pas vu d'autres ouvrages ou digues là où nous n'avons prospecté, c'est-à-dire dans le plan d'eau protégé par la jetée. En revanche, à quelques dizaines de mètres du rivage, il existe de gros blocs de calcaire bien équarris, des fûts de colonnes, des voussoirs et d'autres éléments architectoniques décorés dont l'homogénéité plaident pour une structure monumentale à portiques écroulée sur place. De telles conditions sont dignes d'un grand port pouvant accueillir de gros porteurs que la littérature signale sous le nom de *myriophoroi*. Dans ce sens voit également les remarques de P. Pomey qui a examiné des mosaïques sur lesquelles figurent de grands voiliers de commerce romains. En effet, sur la mosaïque des Syllectains de la place des Corporations d'Ostie, figurent deux navires, affrontés sous le phare de cette ville, l'un à trois mâts et à étrave concave à taillemer, l'autre à deux mâts et à étrave convexe, caractéristiques des gros porteurs romains<sup>515</sup>. Le premier type de navire correspond aux caractéristiques que présente l'épave de la *Madrague de Giens*, navire daté du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère<sup>516</sup>. Il s'agit d'une épave gisant à près de 21 m de profondeur, découverte au large du petit port de la Madrague de Giens qui a fait l'objet de plusieurs campagnes de fouilles sous la direction de Patrice Pomey et André Tchermia. La cargaison de ce navire renfermait plus de 6000

<sup>514</sup> Slim *et al.* 2004, p. 146.

<sup>515</sup> Pomey 1982, p. 133-154.

<sup>516</sup> Tchermia *et al.* 1978.

amphores à vin de type Dressel I B. Les dimensions restituées du navire sont de 40 m de longueur sur 9 m de largeur avec une profondeur de cale de 4,50 m<sup>517</sup>. Ce sont les formes du navire qui ont permis son rapprochement avec l'iconographie. En effet, dans sa partie centrale, il se caractérise par des fonds pincés et une quille proéminente. À l'arrière, sa poupe très élancée est doublée par un aileron de dérive. Vers l'avant, la quille se prolonge par un brion élancé, qui s'achève par une étrave concave, inclinée vers l'arrière que vient renforcer sur l'avant un important taillemer en forme d'éperon. C'est sa proue concave qui distingue ce navire et qui le singularise du reste des épaves de bateaux marchands connus jusqu'à présent et à proue convexe. On trouve cette forme sur la mosaïque du seuil du *frigidarium* des thermes de Thémétra, ville voisine d'*Hadrumentum*, datée du III<sup>e</sup> siècle de notre ère<sup>518</sup> où on remarque sans ambiguïté un profil précis de la carène qui présente de nombreuses similarités avec celle de la *Madrague de Giens* tant en terme de proportions que de physiologie. Il en est de même pour la mosaïque des Syllectains de la place des Corporations d'Ostie qui présente un profil de proue concave et une quille de l'étambot plus imposante que sur les autres navires marchands classiques (symétriques). Ces deux documents iconographiques permettent aussi de restituer le gréement souvent mal conservé ou disparu. L'importance de la voilure caractérisée par deux voiles carrées très développées sur la mosaïque de Thémétra ou encore un gréement de trois-mâts sur celle des Syllectains avec la forme de l'étrave plaident pour une bonne stabilité et des capacités nautiques très satisfaisantes pour un aussi gros porteur<sup>519</sup>.

<sup>517</sup> Pomey 1982, p. 145-146.

<sup>518</sup> Foucher 1957, p. 7-23.

<sup>519</sup> Pomey 1982, p. 150-151.

**Acholla** (Fig. 37, Fig. 76)

AAT, feuille LXXIV, Ras Botria

**Situation et toponyme**

La cité d'*Acholla* se trouve aujourd'hui à Henchir Botria au bord de la mer, au Sud-Ouest de Ras Kapoudia (*Caput Vada*), à 40 km au Nord de Sfax, 40 km de l'ancienne cité portuaire *Sullecthum* et 60 km de Mahdia. Elle est limitée au Nord par Henchir Ben Othmane et au Sud par la ville d'Elouza. Les auteurs de l'AAT la placent à Henchir Budria<sup>520</sup>.

On ignorait le nom de cette cité jusqu'aux fouilles de 1947 qui ont rendu une inscription nommant le peuple d'*Acholla* : *populus acholitanius / e[ex pol]licitatione / a. ter[enii] felicitis*<sup>521</sup>. Le toponyme d'*Acholla* semble d'origine phénicienne et signifierait « la Ronde » ou « la ville ronde »<sup>522</sup>.

**Histoire et statut**

Au dire de Stéphane de Byzance, *Acholla* fut fondée par des colons phéniciens établis à Malte<sup>523</sup>. Elle était de langue et mœurs phéniciennes<sup>524</sup>. Elle se rangea du côté de Rome au cours de la troisième guerre punique<sup>525</sup>. Après la chute de Carthage, elle devint indépendante<sup>526</sup> (cité libre) et battit monnaie<sup>527</sup>.

Pendant la campagne de César en Afrique, elle se rallia au dictateur. Elle y fut poussée sans doute par son commerce maritime. En effet, César étant maître de la mer à l'époque, a soumis les îles Kerkenna, entrepôt d'importance vitale pour les Achollitains, dont la monnaie même portait en contremarque le nom de ces îles. Elle était aussi en concurrence féroce avec les autres cités maritimes *Hadrumentum*, *Thapsus* et *Leptis Minus*<sup>528</sup>. La ville fut assiégée par *Considius Longus* commandant pompéien<sup>529</sup> mais son ralliement permit à César d'en faire une base décisive contribuant ainsi à son succès

<sup>520</sup> AAT, Feuille de Mahdia, LXXIV, site n° 142-145, p. 2.

<sup>521</sup> Picard 1947, p. 557.

<sup>522</sup> Tissot 1888, t. 2, p. 180 ; Gsell 1928, t. 1, p. 372, note 5.

<sup>523</sup> Gsell 1928, t. 1, p. 372.

<sup>524</sup> Tissot 1888, t. 2, p. 180.

<sup>525</sup> Appien, *Lib.*, 95, 446.

<sup>526</sup> Strabon, XVII, 831 ; Pline, *Hist. Nat.*, V, 40, 3.

<sup>527</sup> Muller 1860-74, p. 43.

<sup>528</sup> Picard 1947, p. 529.

<sup>529</sup> *Bell. Afr.*, XXIII.

militaire. Cette victoire fut bénéfique pour *Acholla* durant les deux siècles qui suivirent. Le monnayage est particulièrement abondant sous Auguste et plusieurs monuments somptueux attestent de cette richesse datée de la fin du I<sup>er</sup> siècle et le début du second<sup>530</sup>. Ce luxe dans la décoration, assez répandu dans le Sahel à la deuxième du second siècle, reflète la richesse de la bourgeoisie marchande et ses rapports avec les capitales d'Orient, d'Occident, Alexandrie et Rome<sup>531</sup>.

Elle fut *municipium aelium augustum Achullitanum* sous Hadrien et ne s'éleva plus dans l'échelle juridique<sup>532</sup>. Elle n'accédera donc pas au rang de *colonia*. Il est possible que les rivalités qui l'opposèrent à *Thaenae* et *Leptis* lui portèrent préjudice quand l'Empire fut dirigé par un préfet du prétoire thaenite, Aemilius Laetus et les Sévères, les leptitains<sup>533</sup>. La cité conservait un *ordo* en 321 bien organisé et avait des flamines perpétuels<sup>534</sup>. À cette époque, la ville était déjà chrétienne puisqu'un des *duoviri* portait le *cognomen* chrétien *Renatus*. Deux évêques Achollitains sont connus *Restitutus* en 484 et *Quintus* en 641<sup>535</sup>.

La ville a certainement souffert des Maures qui dévastèrent sa voisine *Ruspe* après la reconquête byzantine même si le christianisme subsistait encore comme on l'a vu en 641.

Le site fut probablement abandonné lors de l'arrivée des Arabes et nous n'avons pas d'occurrences de ce toponyme dans les sources arabes médiévales.

### État des connaissances sur les installations portuaires d'*Acholla*

Le signalement des installations portuaires de la cité antique d'*Acholla* s'est fait assez tôt vu l'importance du site et son envergure imposante<sup>536</sup>. Il est vrai que la polémique<sup>537</sup> autour de l'identification du site a occupé le premier plan jusqu'en 1947 où G. Picard nous apprend qu'une correction d'une tablette de patronat<sup>538</sup> par L. Deroche a

<sup>530</sup> Picard 1947, p. 559.

<sup>531</sup> *Ibid.*, p. 561.

<sup>532</sup> *CIL*, VI, 1684.

<sup>533</sup> Picard 1947, p. 562.

<sup>534</sup> *Ibidem.*

<sup>535</sup> *Ibidem.*

<sup>536</sup> Près de 200 ha de superficie.

<sup>537</sup> Plusieurs auteurs ont émis des avis différents quant à l'identification de cette cité à part Wilmans, *CIL*, VIII, p. 12. La majorité de ces auteurs ont pensé à *Ruspe*, ville voisine (R. Guérin, 1888, t. 1, p. 163), ou au Nord de la Chebba S. Gsell, t. 2, p. 131 ou à El Alia comme Ch. Tissot, J. Mesnage, p. 16 et D. Anziani 1912, p. 259. Ce sont aussi des erreurs dans Ptolémée, IV, 3 et dans la *Table de Peutinger* également qui ont rendu l'identification difficile avec une absence de documents épigraphiques.

<sup>538</sup> *CIL*, VI, 1684.

permis de confondre la cité d'*Acholla*<sup>539</sup>. Picard parle déjà de ces môles imposants et visibles encore en mer<sup>540</sup>.

En 1966 et 1967, les membres de l'équipe de Cambridge University Underwater Exploration Group ont prospecté le port d'*Acholla*<sup>541</sup>.

En 1991, les premiers travaux de l'équipe tuniso-française de l'étude du littoral de la Tunisie ont donné leurs premiers résultats<sup>542</sup> qui vont se concrétiser plus tard dans un ouvrage paru en 2004. Une étude de la cité d'*Acholla* et de son port y figure.

A. Barkaoui s'est intéressé à ce site comme ceux de la Petite Syrte en 1999 et a également prospecté son port sans recourir à la plongée sous-marine<sup>543</sup>.

Enfin, dans l'été 2006, nous avons nous même procédé à une prospection sous-marine au large du site et tout le long du môle.

## Le port

L'installation portuaire d'*Acholla* est aujourd'hui totalement submergée mais à faible profondeur (près de 1 m). La structure principale assez bien conservée est celle d'une jetée dirigée vers le large. Elle est en béton et construite en blocage de moellons parementés de blocs taillés. Elle avance à plus de 500 m vers le large<sup>544</sup>. Sa largeur est d'une trentaine de mètres dans sa partie distale, et une plate forme de 100 x 70 m se trouve à son extrémité<sup>545</sup>. Sur la photographie aérienne, elle se dessine en forme de L. La faible profondeur la laisse visible sur les clichés des photos aériennes. La jetée de Botria est, en effet, un moyen rendant l'accostage des bâtiments et les manutentions plus faciles, du moment que les hauts-fonds caractérisent cette partie du littoral. Ce môle n'a jamais fait l'objet de fouilles.

Il s'agit donc d'un port d'un type élémentaire avec un môle ou peut être une jetée puisqu'il est difficile de la reconnaître avec un tel état de délabrement et surtout une vase assez envahissante qui a complètement perturbé le site et l'a désorganisé. L'ouvrage prend son départ au rivage et nous avons remarqué que sa largeur n'est pas identique sur toute la distance. Elle varie et atteint plus de 2 m. Cela est assez difficile à déterminer. R.A. Yorke

<sup>539</sup> Picard 1947, p. 557-558 et 561-562.

<sup>540</sup> *Ibid.*, p. 559.

<sup>541</sup> Yorke 1967, p. 22 ; Dallas et Yorke, 1968, p. 23.

<sup>542</sup> Paskoff *et al.* 1991 ; Slim *et al.* 2004.

<sup>543</sup> Barkaoui 2001, p. 22 et Barkaoui 2003, p. 130.

<sup>544</sup> Slim *et al.* 2004, p. 138.

<sup>545</sup> *Ibidem.*

parle d'une jetée d'environ 500 m sans parler de sa largeur dans les deux rapports publiés de 1967 et 1968. L'orientation de cette construction est dirigée vers le Sud-Est. Nous avons passé plusieurs jours à nager en suivant sa longueur dans un premier temps. Ce qui est frappant, ce sont les jonchées de céramiques qui parsèment ses flancs avec une densité très forte du côté Sud c'est à dire du côté de la zone protégée par l'ouvrage. D'ailleurs, ce plan d'eau protégé ne présente pas la même profondeur (entre 0,50 et 0,70 m) que de l'autre côté de la mer ouverte en direction de Chebba (plus de 1 m).

À l'extérieur du plan d'eau protégé et à peine 4 m du parement de cet ouvrage, à plus de 200 m dans le large, de sa racine, nous avons trouvé un ensemble de blocs de grand appareil disposé en carré de près de 2 m x 2 m. Son état est très fruste et difficile à identifier. Il est envahi par les algues et à peine identifiable sous l'eau trouble et peu profonde (à peine 1,50 m). Les blocs forment donc un ensemble plus ou moins clos et de forme carrée, creux à l'intérieur. Son emplacement à la moitié de la longueur totale de l'ouvrage et son écartement de ce dernier de quelques mètres nous rend son interprétation difficile. En revanche, il peut être accolé à l'ouvrage si on admet que sa largeur, malheureusement difficile à identifier, est plus importante et inclut donc les 4 m d'écartement dont on parlait plus haut. S'il s'avère que c'est le cas, et à notre avis tout porte à le croire, et qu'on arrive à restituer la trajectoire du parement en grand appareil du côté de la mer ouverte, il est légitime de se poser la question s'il s'agit d'un bassin ou d'une citerne d'eau courante comme c'est le cas à *Leptis Minus* mais à moindre échelle. Nous ne sommes malheureusement pas en mesure de répondre à cette question en l'absence de moyens de prospections et de fouilles plus appropriés.

Sur la céramique abondante que nous avons trouvée sur place mais que nous n'étions pas autorisé<sup>546</sup> à ramasser, des modèles assez courants et faciles à reconnaître sont facilement identifiables *in situ*. En réalité, il n'y a que des débris en quantité importante d'amphores (pieds, panses, anses et lèvres). Nous avons reconnu sous l'eau facilement des amphores africaines de différents types : surtout les Africaines II A avec gradin, type 22 A2 portant le timbre C, propres aux ateliers de Salakta, des Africaines II D avec leur pâte à cœur noir spécifique de Salakta aussi, des Keay XXV, des Africaines I et II difficiles à identifier masquées par les concrétions. Il y a également des pieds innombrables d'Africaines II B avec leur forme assez reconnaissable, avec une base plate et une pâte bien

<sup>546</sup> L'autorisation que nous avons eue des autorités de l'INP ne nous permettait pas de procéder à des ramassages de surface. Néanmoins, nous tenons à remercier ici l'INP qui a bien voulu nous accorder la possibilité de prospecter ce site.

rouge malgré le masque de concrétions assez avancé. Il y a plusieurs autres types d'amphores africaines difficiles à identifier et quelques pesons en terre cuite de pâte grise.

Découverte inédite : (Fig. 38 et 38 bis)

Vers le Nord du site et à 200 m de la partie distale du môle non loin de traces de thermes ou citernes sur le rivage, et en s'enfonçant à peine 30 m dans l'eau, nous avons découvert un ensemble assez curieux d'amas de moellons submergés de forme sphérique.

L'ensemble renferme 14 unités plus ou moins semblables. Il s'étale sur une zone plus ou moins rectangulaire 95 m x 65 m. L'importance de la superficie est assez conséquente et il a fallu beaucoup de temps pour pouvoir baliser ces « bases circulaires » afin de prendre leurs propres mesures (leurs diamètres) et dans un temps les mesures qui les distancient. La disposition spatiale de ces ouvrages ne correspond à aucune fonction connue de premier abord. L'ensemble de ces ouvrages baigne dans une eau allant de 0,60 m à 1,20-1,30 m en partant du rivage vers le large. Sur les quatorze ouvrages, tous quasiment circulaires d'apparence, puisque nous n'avons aucun alignement de blocs de grand appareil ni un début de forme de maçonnerie en élévation, un seul présente une forme différente assez elliptique, plus étirée tendant vers une forme rectangulaire avec des angles arrondis. Même dans ce cas de figure, nous n'avons pas de maçonnerie en élévation. Autre élément, il n'y a aucune communication entre les quatorze éléments en question, et pas de céramique dans les parages contrairement aux immenses jonchées que nous avons observées au pied du môle. Un dernier élément, est le fait que l'un de ces quatorze ouvrages, toujours de forme circulaire, se trouve comme « coincé » sous la berge dans la zone de la tangente plage/Eau. En effet, en l'observant, on se rend compte que les moellons continuent sous la berge, qui n'est en réalité, autre que la limite du nouveau rivage qui a progradé depuis l'antiquité comme l'a démontré Paskoff<sup>547</sup>. Voici quelques diamètres de ces ouvrages circulaires en petits moellons bien resserrés entre eux et ne présentant pas un effrèment particulier puisque nous sommes dans une zone intertidale, certes, mais avec un fetch quasi nul à cause de la faiblesse des profondeurs et l'importance des banes qui se caractérisent par une barre de sable qui délimite le site à 5 m, plus loin vers le large, du dernier ouvrage sphérique. Nous avons des mesures allant de 2,70 m à 3,30 m pour les plus petits (4 unités), 3,50 à 5,60 m (6 unités) pour les moyens et 7,30 m à 10,40 m (3 unités) pour les plus grands, le bassin plus ou moins rectangulaire avec des angles arrondis est de 3,50 x 7,80 m.

<sup>547</sup> Paskoff et Troussot 1997, Slim *et al.* 2004, p. 138 : « le développement de la flèche (sableuse qui caractérise Ras Botria), qui recouvre la racine du môle et sur laquelle on ne relève aucune ruine ancienne, est postérieure à l'antiquité. Il y a donc eu ici une progradation du rivage depuis l'époque romaine en dépit d'un relèvement du niveau de la mer supérieur à 1 m ».



**Interprétation :**

Nous partons de trois principes afin d'essayer d'identifier ces structures.

1. Le relèvement du niveau marin est avéré dans cette zone et estimé à près de 1 m selon Paskoff et plus tard Oueslati et Trouset. Actuellement ces structures se trouvent baignées par des eaux variant entre 0,5 m et 1,10 à 1,20 m.
2. Les mêmes auteurs ont remarqué une progradation de la côte et donc un avancement de la terre sur la mer.
3. La nature de leur construction. La composante essentielle de ces ouvrages dans l'état de leur découverte semble se constituer de petits moellons bien resserrés entre eux et assez bien serrés. Le liant qui les tient entre semble assez résistant même si nous n'avons pas réussi à l'analyser.

Au vu de ces trois éléments et des observations *in situ*, nous devons déjà classer ce type d'installations dans la catégorie de celles qui sont bâties originellement dans un contexte à vocation maritime. Si nous tenons compte des deux premiers éléments, ces structures furent bâties en dehors de l'eau d'une part et à proximité immédiate du rivage d'autre part. Cela réduit déjà l'éventail de nos recherches et nous mène vers les sites à vocation maritime de type viviers et unités de traitement des produits en provenance de la mer.

Sur la nature des composants, les moellons sont souvent utilisés comme base pour ce genre d'établissements<sup>548</sup>.

Sur l'hypothèse des viviers, le fait que ces ouvrages étaient hors de l'eau et le niveau de la mer était plus bas que celui de nos jours, nous voyons mal en l'absence d'un dénivelé suffisant permettant le renouvellement de l'eau dans les bassins d'élevage, la viabilité de ce système. De plus, ces « bassins » ne semblent pas être adossés les uns aux autres et ne forment pas des îlots comme on le voit d'habitude pour ce genre de site. Les distances les moins importantes que nous ayons relevées entre les bassins sont de 11 m.

Nous n'avons pas non plus décelé de traces de communication ou de canalisations entre eux, du moins dans l'état dans lequel nous avons découvert le site. Nous n'avons pas remarqué de platiers rocheux qui pourraient être mis à profit pour ce genre d'activité même si cela n'est pas systématique. Enfin le manque de proximité et l'absence de dénivelé ne plaident pas en faveur de cette hypothèse.

<sup>548</sup> Voir les résultats de la prospection du littoral effectuée par l'équipe tuniso-française dans Slim et *al.* 2004.

En revanche, le site se prête bien à une activité de transformation des produits halieutiques. Cette activité a besoin d'un contexte assez bien défini pour se développer. Une richesse halieutique, ce qui est le cas de ce site où l'accès à la matière première est assez aisé (murex, poissons et une importante colonie de poulpe qui continue à occuper des habitats assez favorables dans ces parages). L'eau douce est à disposition et non loin de ce point puisque sur l'estran et à quelques centaines de mètres au Sud, en direction du môle, il y a sur l'estran les restes de citernes et de thermes à part ce qui se trouve en retrait du rivage. Et enfin, ce genre d'activité se développe presque systématiquement aux environs des ports afin d'assurer la commercialisation. Le site est à quelques deux cents mètres au Nord du môle. Pour finir, les quantités d'amphores que nous avons vues tout le long du môle ne laisse pas de doute sur l'existence de cette activité dans cette zone. Aujourd'hui encore, les pêcheurs et leurs embarcations peuplent le rivage. Cette population s'adonne à l'activité de la pêche non loin d'un port moderne dédié à cette activité (le port d'El Louza).

Il est également possible que certains de ces bassins aient servi de viviers pour certains pêcheurs qui gardaient leurs prises pour la transformer plus tard ou pour la revendre.

### Les conditions naturelles autour du port d'*Acholla* (Fig. 4, Fig. 5, Fig. 7)

La frange littorale sur laquelle s'étend la cité d'*Acholla* présente les mêmes caractéristiques du Nord (la pointe de Ras Kapoudia, La Chebba) au Sud (l'entrée de la Rade de Sfax). En effet, les îles Kerkenna se trouvent presque en face de la cité d'*Acholla*, à son Sud Est et elle est encombrée par leurs bancs. Ces îles plates sont connues pour être un vaste plateau de 40 milles de longueur de 33 milles de largeurs avec des fonds de moins de 5 mètres tout autour<sup>549</sup>.

Cette zone est donc encombrée par des hauts fonds qui dépassent rarement les 5 m et qui peut atteindre 0,70 m sur les pointes de certains bancs<sup>550</sup>. La bathymétrie est donc assez particulière et les profondeurs sont minimales.

Le relief de la côte est très faible, peu visible du large. Nous rapportons ici les remarques données aux navigateurs par les *Instructions Nautiques* : « A partir de Ras Kapoudia, la côte qui prend vers Sfax la direction générale du S.S.O., ne présente pas

<sup>549</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 317-318.

<sup>550</sup> *Ibid.*, p. 325.

beaucoup d'intérêt ; elle est d'un faible relief, peu visible et par conséquent et, de plus en plus bordée de hauts-fonds étendus qui en interdisent l'approche des grands bâtiments et qu'il y a lieu de décrire tout d'abord, puisqu'on les rencontre généralement avant d'apercevoir la terre<sup>551</sup> ».

Une description sans équivoque d'un rivage peu propice à la navigation de gros porteurs et de navires de gros ou même moyen tonnage.

Le mouillage n'est pas non plus le point fort de cette zone puisqu'elle est exposée aux vents du Nord et du Nord Est. Cela explique d'ailleurs pourquoi on a procédé à la construction de cette jetée dans une orientation contrant ces vents dominants et un musoir en retour d'équerre vers le Sud<sup>552</sup>.

Les bancs sont creusés par des oueds et des fosses plus profondes, navigables mais de très faibles largeurs comme la Fosse d'El Louza qui sépare le littoral du continent de celui occidental des îles et ce jusqu'à la Rade de Sfax. Ces chenaux se prêtent très mal à la navigation de moyens et gros navires et ne sont praticables que par les petites embarcations<sup>553</sup>.

### L'activité économique

Les textes classiques comme l'archéologie nous renseignent peu sur l'activité économique de la cité antique d'*Acholla*. Si on tient compte des accords passés entre Rome et Carthage, on peut penser que ce port était interdit aux navires romains selon le traité de 348 avant notre ère<sup>554</sup>.

Le port d'*Acholla* faisait partie du réseau portuaire carthaginois. Très tôt, ce port fut connecté au réseau routier littoral qui descendait de Carthage au Nord en direction de la Tripolitaine au Sud<sup>555</sup>. À l'époque punique, il a vraisemblablement servi comme point de collecte des richesses intérieures du pays même si elles étaient plus modestes que sous l'ère romaine. Les produits agricoles ramassés à l'intérieur du pays, suite au défrichement entrepris par les Carthaginois, permit de développer des exploitations agricoles, de l'élevage et des cultures de fruits et de vignes après avoir soumis, du moins dans l'arrière-

<sup>551</sup> *Ibid.*, p. 317.

<sup>552</sup> Voir le relevé de D. P. Davidson dans Ben Lazreg *et al.* 1992, p. 172.

<sup>553</sup> Sur le canal de Kerkenna, voir *Instructions Nautiques*, p. 325.

<sup>554</sup> Tite Live, XXXIII, 48, 1, 4.

<sup>555</sup> Gsell 1928, t. 4, p. 129-130.

pays proche du littoral, l'élément autochtone<sup>556</sup>. Cette population berbère s'est trouvée contrainte à fournir du blé à Carthage sous forme d'impôt en nature<sup>557</sup>. Le blé cultivé dans les zones les plus humides, de cet arrière-pays, servit aussi bien à la propre consommation de Carthage qu'à la revente à l'extérieur<sup>558</sup>. Comme nous le savons, c'est grâce à cette revente de produits agricoles que Carthage menait son commerce en Méditerranée. Elles les revendaient et notamment le blé, dans le Levant, en Grèce, en Égypte et en Espagne où les céréales restaient insuffisantes par moment<sup>559</sup>. En retour, elle ramenait les matières premières destinées à la propre consommation de Carthage (les métaux d'Espagne, le pourpre de la Grèce, les huiles et vins fins de Sicile, des céramiques, des objets d'art et de verreries de Rhodes et d'Égypte). Les matières premières ont également permis de développer l'artisanat carthaginois à grande échelle, ce qui a généré des voies de commerces avec aussi bien avec la Méditerranée orientale qu'occidentale.

De ce fait, le port d'*Acholla*, a probablement servi de point de collecte, comme ses pairs de la côte orientale et notamment sa voisine *Cercina*, de produits agricoles acheminés vers la métropole, à petite échelle, mais il a participé aussi dans le commerce des produits de l'artisanat et des matières premières importées d'ailleurs, qui servaient à leur fabrication. C'était donc le modèle-type d'un port de comptoir punique. *Acholla* était donc un port de commerce basé sur le transit qui profitait au commerçant plus que les autochtones<sup>560</sup>.

Avec l'arrivée des Romains, l'exploitation agricole fut accentuée en favorisant le blé là où il est possible de le planter jusqu'au second siècle de notre ère et qui continue jusqu'au développement de la culture de l'olivier qui va connaître une extension importante vers le III<sup>e</sup> siècle. Le port d'*Acholla* recevait de l'arrière-pays fertile et surtout de *Thysdrus*, carrefour commercial et centre de collecte de blé depuis l'époque de César<sup>561</sup>, et d'huile d'olive plus tard, des quantités de produits grâce au réseau de pistes tracées par l'usage et qui avaient servi de voies de pénétration aux Puniques puis aux Romains et qui s'est développée à partir de *Thysdrus* vers les ports de Byzacène, débouchés logiques de ces marchandises<sup>562</sup>.

Un fragment de marbre avec les lettres,....QVILLIT....est lu par P. Romanelli comme A]quillit[jani en référence aux habitants de la cité et à la forme utilisée pour les nommer

<sup>556</sup> Chaouache 1964, p. 41-42.

<sup>557</sup> *Ibidem*.

<sup>558</sup> *Ibidem*.

<sup>559</sup> *Ibid.*, p. 42..

<sup>560</sup> *Ibid.* p. 43.

<sup>561</sup> *Bull. Afr.*, XXXVI.

<sup>562</sup> Slim 1985, p. 66.

dans la *lex agraria* de 111<sup>563</sup>. Nous ne saurons dire avec certitude si ce port était vraiment présent sur la dite place des corporations d'Ostie. En revanche, la richesse de la cité et l'opulence de ses maisons remontent à la fin du 1er siècle et le début du second<sup>564</sup>. Faudrait-il y avoir une prospérité coïncidant avec la phase de demande accrue du blé lors de la fin de la troisième guerre punique et le passage forcé à la monoculture depuis la chute de Carthage ? Rappelons ici que l'Italie s'est transformée en un pays d'arboriculture et d'élevage alors que le blé venait d'outre mer<sup>565</sup>. La Sicile, la Sardaigne et l'Afrique n'étaient pas appelées par Cicéron et Varron « les provinces frumentaires<sup>566</sup> » ?

L'activité liée à la pêche et à la transformation des produits de la mer a servi également de ressource importante pour le trafic de ce port. L'iconographie des mosaïques de la fontaine de la maison du Triomphe de Neptune découverte dans ce site représente la richesse de la faune marine<sup>567</sup>. Les quantités d'amphores que nous avons vues au pied du môle et les traces d'exploitation des ressources de la mer sont visibles sur toute la frange littorale de El Louza jusqu'à proximité de la Chebba en plus de la richesse de l'île voisine de Kerkenna<sup>568</sup>.

En somme, compte tenu des faibles profondeurs dues aux bancs et l'étroitesse des chenaux qui sillonnent ces bancs, il nous paraît difficile d'imaginer que des navires de moyens et de gros tonnages nécessitant des tirants d'eau suffisants, ont pu aborder ce port même avec un appontement assez imposant comme le môle dont nous venons de faire la description plus haut. Par conséquent, ce port a tout l'air d'un port-relais et de collecte pour embarcations de faible tonnage<sup>569</sup> et ne peut par conséquent être un port annonaire ou du moins accessible aux navires de fort tonnage. En revanche, il a sans doute servi de port de collecte au service de cette redevance en acheminant par petites quantités les marchandises, tout type confondu, vers d'autres ports plus profonds notamment le port voisin de *Sullecthum*, d'*Hadrumetum* ou celui de la métropole.

La zone des hauts-fonds allant de Ras Kapoudia (*Caput Vada*) jusqu'aux îles Kerkenna était depuis l'antiquité difficile à naviguer. Son contournement semble avoir perdurer avec un témoignage d'Al'Bakri au X<sup>e</sup> siècle sur un trajet de Mahdia, capitale du

<sup>563</sup> Romanelli 1960, p. 66 et note 6.

<sup>564</sup> Picard 1947, p. 559 et 561.

<sup>565</sup> Gsell 1913-1930, t.7, p. 101-103.

<sup>566</sup> Cicéron, *De imp.*, 12, 34 ; Varron, *Rust.*, II, 3 ; Gsell 1913-1930, t.7, p. 101.

<sup>567</sup> Gozlan 1975, p. 119.

<sup>568</sup> Slim *et al.* p. 287-288.

<sup>569</sup> Ben Lazreg *et al.* 1992, p. 172-174.

Califat, vers l'Orient lointain. En effet, ce dernier donne un itinéraire de navigation qui évite ces parages et surtout celle en face de Ras Botria (*Acholla*) qui annonce le début de toute une zone dangereuse et difficile, réservée non seulement aux petites embarcations mais surtout pour les navigateurs qui doivent jouir d'une connaissance parfaite de ces endroits. C'est une connaissance empirique certes, puisqu'elle a été acquise à force de pratique. En effet, le texte d'Al-Bakri donne une idée claire des choses. Pour aller en Orient (Syrie et Alexandrie), les navigateurs ifriqiyens du X<sup>e</sup> siècle devaient en partance de Mahdia se diriger vers Salakta (*Sullectum*), puis Ras Kapoudia (*Caput Vada*) puis Ras Botria (*Acholla*). De ce dernier, il faut virer vers l'Est et contourner les îles Kerkenna en longeant leur côte orientale afin de pouvoir, soit se diriger vers Sfax soit continuer vers le grand Sud<sup>570</sup>.

Par conséquent, deux conclusions sont à retenir de ce passage. La première est la dangerosité de naviguer dans la zone des hauts-fonds qui s'accroît au niveau de la cité antique d'*Acholla*, qui n'est en réalité que le début d'une zone qui s'étend entre les côtes occidentales des îles Kerkenna et le continent. À ce sujet, nous avons vu, plus haut, que les *instructions Nautiques* déconseillent ce trajet.

La deuxième conclusion à mettre en exergue, est le fait que les navigateurs, pour s'y frayer un chemin, doivent avoir une parfaite connaissance de la configuration du substrat sous-marin qui baigne dans quelques centimètres d'eau jusqu'à *Ithaenae* et au-delà comme nous l'avons vu avec *Macomades Iunci* et les parages de *Tacape*. C'est cette connaissance empirique qui donc favorise les locaux plus que les étrangers. C'est aussi une affirmation que ces bancs, traversés par des chenaux étroits et par moment, profonds de quelques mètres, ne procurent aucun droit à l'erreur au cours de la navigation. C'est ainsi qu'on peut, d'emblée, exclure des gros porteurs, comme les *muriophore*, qui ont servi pour le ravitaillement de Rome. Il est également possible d'exclure des navires de tonnages moyens, comme ceux de la flotte annonaire (le seuil minimum de 10 000 *modii* soit près de 70 t) nécessitant un tirant d'eau supérieur à quelques centimètres d'eau et qui ne peuvent sillonner des chenaux incommodes malgré une certaine profondeur.

<sup>570</sup> Al-Bakri, p. 171-172.

## Les sites portuaires et les mouillages du Nord de la Petite Syrte

*Taparura*

*Thaenae*

*Cercina*

*Macomades Iunci*

*Tacapae*

### Introduction

Le manque cruel de données archéologiques sur cette partie septentrionale de la Petite Syrte, nous a conduit à présenter ces sites et à les étudier en un seul groupe. À voir leur disposition sur la carte, ils se présentent comme un triangle renversé vers le bas, ayant une base s'étalant de *Taparura* au Nord Est à l'île de *Cercina* à l'Ouest et une pointe prenant naissance à *Tacapae*.

Ce manque de données du moins en ce qui concerne le volet de l'organisation portuaire contraste avec une richesse avérée dans la tradition littéraire qui renferme intrinsèquement beaucoup de contradictions et de lacunes.

Nous allons donc traiter ces sites en groupe puisqu'ils n'étaient pas dans leur totalité des ports d'une part et parce qu'ils ont appartenu à une région ayant vécu des échanges économiques assez importants que nous dévoilent la littérature et quelques traces archéologiques. En revanche, un autre dénominateur commun, malheureusement, de la majorité des sites de cette région est la disparition totale aujourd'hui de leurs structures portuaires. Nous dérogerons donc à l'enchaînement de la méthode que nous avons imposée jusqu'ici à tous les sites du corpus.

### *Thaenae et Taparura* (Fig. 39, Fig. 76)

#### Situation et Toponyme

*Thaenae* (Henchir Thina) se trouve sur le littoral à dix kilomètres au Sud de Sfax. Nous avons peu d'éléments sur son toponyme<sup>571</sup> et son histoire punique. *Taparura* serait

<sup>571</sup> Il semble avoir des origines phéniciennes. En revanche, Movers avait proposé le sens « Figuerie » mais Gsell 1928, T. 2., p. 129 ne l'admet pas.

plus au Nord, sous les constructions modernes de l'actuelle Sfax. Nous n'avons pas d'éléments sur son histoire<sup>572</sup>.

### Histoire et Statut

Sur le peu d'indices qui attestent de l'origine punique de ce port, nous pouvons citer ici les monnaies attestant l'emploi officiel de la langue punique en ce lieu et portant l'inscription Tainat<sup>573</sup>. À croire Ératosthène, qui écrit entre le III<sup>e</sup> et le II<sup>e</sup> siècle avant notre ère, les liaisons maritimes entre les ports de *Thaenae* et *Cercina* (Kerkennah), dateraient de l'époque punique<sup>574</sup>.

Strabon<sup>575</sup> place le commencement de la Petite Syrte à *Thaenne* tout comme Ptolémée<sup>576</sup>. C'était à *Thaenae* qu'en 149 avant notre ère, la frontière de la contrée appartenant à Carthage dans l'intérieur de la Tunisie actuelle venait atteindre le littoral<sup>577</sup>. Toutes les villes maritimes situées plus au Nord étaient donc en bordure du territoire punique proprement dit<sup>578</sup>. Les empiètements de Massinissa durant la première moitié du second siècle réduisirent Carthage au territoire dont les Romains firent en 146 leur province d'Afrique<sup>579</sup>. C'était la limite de la *Fossa Regia* creusé par Scipion comme limite du territoire numide<sup>580</sup>.

La cité fut annexée dès 146 avant notre ère. Elle se trouvait à la limite méridionale de l'*Africa Vetus*. Elle resta en dehors de ce territoire<sup>581</sup> appartenant au royaume de Juba I<sup>er</sup>. En 88, Hiempsal possédait le littoral de la Petite Syrte. Redevenu roi, il recouvra naturellement cette région. En 46, Juba était maître de *Thaenae*, située à l'entrée septentrionale de la Petite Syrte et tout près de la frontière romaine et portait le toponyme *Thabena*<sup>582</sup>. César l'occupa à la demande de ses habitants qui massacrèrent une garnison du roi<sup>583</sup>. Strabon la décrit comme une petite ville. Elle fut détruite au moins en partie lors de

<sup>572</sup> AAT, Feuille Environs de Sfax.

<sup>573</sup> Gsell 1928, t. 2, p. 129.

<sup>574</sup> Barkaoui 2003, p. 132.

<sup>575</sup> XVII, 3, 17.

<sup>576</sup> IV, 3.

<sup>577</sup> Gsell 1928, t. 2, p. 127.

<sup>578</sup> *Ibidem*.

<sup>579</sup> Salluste, *Jug.*, XIX, 7 ; Strabon, XVII, 3, 15 et Appien, *Bell. Civ.*, IV, 53 indiquent que l'étendue de la province romaine fut la même que celle du territoire carthaginois.

<sup>580</sup> Gsell 1928, t. 2, p. 103.

<sup>581</sup> *Ibid.*, t. 7, p. 9.

<sup>582</sup> *Ibid.*, t. 5, p. 247.

<sup>583</sup> *Ibidem*.



la campagne de César. Des *Iulii* apparaissent sur les inscriptions de *Thaenae*<sup>584</sup> : César donna peut être la citoyenneté romaine à des habitants de la ville qui se seraient rangés de son côté<sup>585</sup>. Selon Pline, *Thaenae* était un *oppidum liberum*<sup>586</sup>. Le seul document qui nous permette de connaître l'évolution municipale postérieure est une table de patronat retrouvée à Rome<sup>587</sup>. Ce document révèle le nom de la cité au IV<sup>e</sup> siècle : *Colonia Aelia Augusta Mercurialis Thaeuntanorum*. Elle fut donc promue au rang de colonie honoraire par Hadrien<sup>588</sup>. On ignore si la cité obtint auparavant le statut de municipes.

À l'époque chrétienne, *Thaenae* était la résidence d'un évêque<sup>589</sup> et son occupation aurait continué jusqu'au VII<sup>e</sup> siècle jusqu'à l'arrivée des Arabes qui l'abandonnèrent pour Sfax après l'avoir habitée pour quelque temps comme en témoignent quelques tombes musulmanes relevées par R. Guérin dans la partie méridionale du site<sup>590</sup>.

### Le port (Fig. 39)

Aucune trace de port n'est visible aujourd'hui. Une indication de R. Guérin n'est pas possible à vérifier aujourd'hui vu l'état du site. En effet, nous allons nous contenter de rapporter sa remarque suivante : « Située en bord de la mer, elle avait un port de forme elliptique qui est aujourd'hui aux trois quart ensablé. Ce port du reste, n'a jamais dû recevoir que les petits bâtiments, qui choisissaient pour y entrer le moment de la marée montante : les plus gros étaient contraints de mouiller au large, à cause des bas-fonds de la côte<sup>591</sup>. »

En 1908, Bureau aurait aperçu les traces de quais au Sud des nécropoles. En effet, l'obliquité du site et son orientation par rapport à la ligne du rivage l'a laissé suggérer que la troisième porte de la ville, les deux autres ayant une orientation vers *Taparura* au Nord et *Tacapae* en direction du Sud, a été celle donnant sur le port de la ville, dans une zone où les autochtones de l'époque appelaient cette partie du site El Mersa (le port en arabe)<sup>592</sup>.

Tout cela, bien entendu, relève de la pure spéculation et l'existence de quai dans cette cité nous paraît assez farfelue. Cette cité n'a jamais pu avoir cette structure. Si on se réfère aux sérieuses études géoarchéologiques qui ont eu lieu, on se rend compte que d'une part, le

<sup>584</sup> *ILAf.*, 38.

<sup>585</sup> Lepelley 1981, p. 313-315.

<sup>586</sup> Pline, H.N., V, 25.

<sup>587</sup> *ILS*, 6111.

<sup>588</sup> Lepelley 1981, p. 313, note 7.

<sup>589</sup> Guérin 1888, t. I, p. 179.

<sup>590</sup> *Ibidem*.

<sup>591</sup> Guérin 1862, p. 178.

<sup>592</sup> Bureau 1908, p. 211-212.

niveau de la mer était déjà encore plus bas qu'il l'est aujourd'hui. Pour le site de Thyna on parle de quelques 0,60m de relèvement<sup>593</sup>. Rajoutons à cela une configuration de côte basse avec des hauts-fonds et des bancs qui empêchent une navigation « conventionnelle » et par conséquent, R. Guérin a eu le mérite de faire une observation de bon sens qui s'applique encore aujourd'hui. Dans ces parages, comme plus au Sud au niveau de *Macomadès Iunci* (actuelle Mahrès), la navigation ne concerne que les petites embarcations qui doivent se plier au gré des marées qui régissent cette zone, un phénomène assez unique en Méditerranée<sup>594</sup>. A cela, il faut signaler que cette navigation suit des chenaux sinueux qui traversent les bancs et cela, ne peut concerner des navires même de moyen tonnage. Et pour finir, même moins répulsif qu'aujourd'hui, ce site se trouve sur une zone de sebkha alimentée par un apport terrigène du à Oued Agareb qui a peu à peu colmaté le site<sup>595</sup>. En somme la configuration du site ne se prête pas à des installations portuaires munies de quai et ayant des anneaux pour attacher des galères, comme a cru le voir Bureau dans les murs proches de la présumée troisième porte donnant sur le port<sup>596</sup>.

En revanche, le site de *Thaenae* se prête plus à une configuration d'un port de comptoir, petit de taille, héritier d'un cabotage punique et menu d'une simple jetée puisque la profondeur y est médiocre, encombré par des hauts-fonds, comme d'ailleurs pour la plus part des ports du Byzacium et des Emporia<sup>597</sup>. Dans le golfe de Gabès, la bathymétrie est faible à cause de l'extension de la plate-forme continentale ainsi que l'importance des bancs. L'isobathe de -10 par exemple, se trouve fréquemment à plus de 15 km et parfois à plus de 40 km du rivage<sup>598</sup>. Comme la plupart des fondations syrtiques retranchées derrière des presqu'îles (*Rus*)<sup>599</sup> afin de se protéger des vents, le port de *Thaenae* n'était qu'un modeste abri qui drainait les productions plutôt pastorales et moins céréalières que celles des cités du Byzacium et de la Zeugitane<sup>600</sup>. La politique romaine a favorisé le monnayage propre dans cette cité symbole de son autonomie municipale<sup>601</sup>. Ce fut un avantage puisqu'il permit à la cité de contrôler le numéraire. Auguste s'efforça de gagner la sympathie des ports syrtiques en ne modifiant pas les institutions municipales : il n'y a pas eu de déductions dans ces villes et c'est sous la forme de colonies honoraires qu'elles sont

<sup>593</sup> Slim et al. 2004, p. 246

<sup>594</sup> Oueslati 2004, p. 20.

<sup>595</sup> *Ibidem*.

<sup>596</sup> Bureau 1908, p. 211-212.

<sup>597</sup> Lassère 1977, p. 371.

<sup>598</sup> Oueslati 2004, p. 19-20.

<sup>599</sup> Despois 1955, p. 104.

<sup>600</sup> Lassère 1977, p. 371.

<sup>601</sup> *Ibidem*.

devenues les égales des fondations juliennes<sup>602</sup>. Ce qui fut le cas de *Thaenae*<sup>603</sup>. Le soutien pour l'Empire est assez important. Les résultats de cette politique sont visibles dans l'expansion urbaine de la cité, comme tout port drainant des populations de l'intérieur<sup>604</sup>.

Mais même en admettant cette posture de ville portuaire de type élémentaire comme on rencontre partout en Méditerranée, munie d'une jetée orientée en fonction des vents dominants, nous n'avons décelé aucune trace de cette structure contrairement au cas de la cité d'*Acholla* 40 km plus au Nord de Henchir Thina. La subsidence spécifique à cette zone, l'ensablement très accentué et l'alimentation des bancs par l'apport, aussi bien terrigène que les oueds sous-marins qui, profitant du profil topographique bas des côtes et des ravins créés par oued Agareb, ont pu grâce aux marais maritimes générer un atterrissement important. Le port de *Thaenae* serait-il la réplique en phase avancée de la situation actuelle de celui d'*Acholla*, située plus au Nord et donc préservé encore pour quelque temps ? Nous n'avons malheureusement aucun élément de réponse à ces questions qui nous paraissent répondre en partie à la problématique de ce site.

Nous ne voyons d'ailleurs pas dans les mosaïques des salles V et VI du musée de Sfax<sup>605</sup>, présentant des médaillons avec des navires marchands et militaires et des barques de pêche, une suggestion d'un *portus* aux services mixtes comme l'a suggéré A. Barkaoui<sup>606</sup>. Hormis les barques de pêche, nous ne pouvons pas admettre que des navires de moyen et fort tonnage ont pu aborder le port de *Thaenae*, à moins de rester au mouillage bien loin au large, face au port et qu'un service de transbordement opérait pour remédier au manque de profondeur paralysante pour ce genre de navire. Cette deuxième hypothèse pourrait expliquer à ce moment là, l'absence aujourd'hui d'une jetée puisque cette dernière est souvent construite aussi bien pour permettre un point d'appontement au large loin du rivage inaccessible mais aussi pour éviter les transbordements<sup>607</sup>. Nous rappelons ici un fait actuel que nous avons filmé<sup>608</sup> nous même sur la grève de Sidi Mans sur à une dizaine de

<sup>602</sup> Gasco 1972.

<sup>603</sup> Elle fut promue au rang de colonie honoraire par Hadrien.

<sup>604</sup> Lassère 1977, p. 370 ; dans son étude sur le développement et le déplacement des populations et des allogènes, Lassère démontre la capacité qu'ont eu les façades maritimes, en l'occurrence les villes portuaires à drainer des populations pour y travailler, s'installer et mourir.

<sup>605</sup> Le musée de Sfax était l'objet de notre mémoire de maîtrise d'Histoire en septembre 2000 au sein de la Faculté des Lettres de Sfax, sous la direction de M. A. Barkaoui.

<sup>606</sup> Barkaoui 2003, p. 132-133.

<sup>607</sup> Ceci est le cas de plusieurs ports que nous avons étudiés, équipés de jetées comme c'est le cas de *Thapsus*, d'*Acholla*, *Sullecthum* ou aussi *Lepti Minus*.

<sup>608</sup> Nous avons entamé depuis 3 ans le tournage d'un petit reportage pédagogique, avec une approche anthropologique qui tente d'étudier la pérennité de certaines pratiques de pêche artisanales, de constructions de petites embarcations de pêche en bois et de navigation à voile dans la zone allant de la Chebba (Ras

kilomètres au Nord de Sfax, perpétué vraisemblablement depuis l'antiquité, où on voit un charretier s'enfoncer dans l'eau en direction du mouillage pour récupérer les prises des pêcheurs qui l'attendent sur leurs embarcations et qui du haut de leurs ponts chargent la charrette qui rebrousse chemin vers la plage où se tient à quelques mètres un petit marché local de poissons. Ce même charretier revient au moment du jusant, en fin d'après-midi, pour bien redresser les petites embarcations afin qu'ils ne soient pas très obliques à la vase au moment du retrait de la marée et pour que ces embarcations se redressent à l'arrivée progressive des flots, de nouveau, à l'aube. Rappelons au passage que nous sommes dans un système de marée semi-diurne, spécifique à la zone du golfe de Gabès<sup>609</sup>.

Au regard de la deuxième hypothèse que nous avons développée, faudrait-il tenir compte des constructions remarquées par M. Fendri et identifiées comme entrepôts en liaison avec le port<sup>610</sup> ?

Une seconde fois, aucun élément de réponse ne parvient à nous éclairer tant qu'on n'entreprend pas de fouilles.

En ce qui concerne la céramique récoltée en région, la datation semble assez large au regard de ce que recèle le musée de Sfax aujourd'hui dans ses vitrines. Cela va de l'époque punique à l'époque chrétienne. En revanche, sur site en dehors du très large échantillonnage de céramiques, propre à tout site de ce type, il convient d'insister sur les traces d'ateliers<sup>611</sup> : une zone au Sud Ouest de la ville en bordure de mer jonchée de tessons et de traces de cuisson (cendre) et une deuxième à l'intérieur de l'enceinte en direction du Sud-Ouest avec des scories, beaucoup de tessons et des ratés de cuissons<sup>612</sup>.

P. Troussel y a décelé un ensemble d'établissements industriels voués au traitement des produits de la mer avec les vestiges d'une cuve de salaison bien identifiable avec ses angles arrondis et son béton étanche<sup>613</sup>. Il y a trouvé également, dans un ravin, à environ 1m du niveau de la mer, une couche épaisse de fragments de murex<sup>614</sup>. D'un autre côté, la prédisposition du site à la fabrication du sel est flagrante puisque sa configuration y est favorable et d'un autre côté, aujourd'hui la Compagnie Tunisienne du Sel y a pris ses

---

Kapoudia) jusqu'à Zarzis y compris les îles de Kerkennah et Djerba. La constitution d'un glossaire maritime en langue arabe tunisien est également une des finalités de ce travail.

<sup>609</sup> Oueslati 2004, p. 20.

<sup>610</sup> Fendri 1964, p. 47-57.

<sup>611</sup> Jeddi 1990, p. 14-52.

<sup>612</sup> Slim *et al.* 2004, p. 123-124.

<sup>613</sup> *Ibidem.*

<sup>614</sup> *Ibid.*, p. 123.

quartiers en perpétuant une activité entamée du temps du protectorat français au Nord Est du site.

Au Nord de Sfax, sur la route du littoral de Sidi Mansour où où on ne peut affirmer avec certitude qu'il s'agit de l'antique *Taparura*, se trouve un vaste complexe industriel doté de nombreuses cuves de traitement et conservation des produits halieutiques<sup>615</sup>. Le site s'étire sur 350 m de longueur et 150 m de largeur en bordure de mer. Il est composé de trois unités dont une renferme un dispositif de chauffage<sup>616</sup>. Le site est en cours de dégagement. À son extrémité se trouve une nécropole comportant des inhumations sous tuiles. Le contexte céramique de cette unité de salaisons est romain et tardif. On y trouve des Sigillées africaines de Type A, des amphores orientale Carthage LRA 1 et 2 et d'autres céramiques tardives<sup>617</sup>.

Plusieurs autres sites s'échelonnent le long de la côte au Nord de Sfax en direction de Djebeniana et au delà, non loin de Ras Botria où se trouve le site *d'Acholla*, présentant des caractères d'industrie de transformation des produits de la mer et de leur conservation. L'état fruste très avancé de ces sites ne permet pas de trancher quant à leur vraie vocation.

En revanche, il est certain que cette portion de côte d'une quarantaine de kilomètres présente une vitalité de l'activité de transformation qui semble, selon les contextes de céramique, avoir perdurer jusqu'à une époque tardive<sup>618</sup>.

Nous allons voir plus loin<sup>619</sup> que le port de *Thaenae*, comme ses semblables de la Petite Syrte, a joué un rôle assez important dans le commerce oléicole notamment à partir du second siècle de notre ère. La découverte des insignes des *Telegenii* sur le bouchon d'une amphore africaine suggère l'implication de ce port dans un commerce international d'huile assez florissant et certainement une des façades de la cité de *Thysdrus* dans l'arrière-pays<sup>620</sup>.

\* **Borj El Hsar (*Cercina*)** (Fig. 40, Fig. 41)

Il s'agit d'un site qui n'est pas encore totalement identifié mais dont les différentes structures submergées plaident pour une installation portuaire. Il s'agit d'un ensemble

<sup>615</sup> *Ibid.*, p. 130-133.

<sup>616</sup> *Ibid.*, p. 131.

<sup>617</sup> *Ibid.*, p. 133.

<sup>618</sup> El Aoubed, Henchir El Majdoul, Sidi Msarra, El Louza, etc.

<sup>619</sup> Voir Troisième Partie

<sup>620</sup> Beschaouch 1977, p. 498.

d'alignements de blocs parallélépipédiques. Un de ces alignements se poursuit à plus de 100 m parallèlement au rivage.

Un grand socle submergé de forme quadrangulaire en béton se trouve à proximité de l'estran. La taille des blocs formant les alignements, leur agencement et le plan d'ensemble donnant à croire en l'existence de quais ainsi que le socle quadrangulaire pouvant jouer le rôle d'un poste de vigie, laissent penser qu'il s'agit d'une vraie installation portuaire<sup>621</sup>.

---

<sup>621</sup> Chelbi, 1995 a, p. 132-133.

**Macomades Minores, Macomades Iunca, Iunca, Younga, Onga**

(Fig. 42, Fig. 76)

**Situation, toponyme, histoire et statut**

*Macomades Minores* est identifiée aujourd'hui comme étant la zone de Younga au Sud de la ville de Mahrès<sup>622</sup>. Elle aurait des origines phéniciennes puisque son toponyme 'Macomades' signifie la ville nouvelle<sup>623</sup>.

Un fragment milliaire a été découvert par J.Cintas à 16 km au Sud Ouest de la ville de Mahrès, sur lequel est mentionné la ville de *Macomades Minores* datant de la période 244-249 de notre ère<sup>624</sup>. Elle est mentionnée par la *Table de Peutinger*<sup>625</sup> sur la même route figurant sur l'*Itinéraire Antonin* qui allait de *Macomades* à *Tacape*, elle-même portion de la grande route du littoral menant de Carthage à Alexandrie.

L'*Itinéraire Antonin* lui attribue le titre de *municipium*<sup>626</sup>. Pline l'indique comme *oppidum liberum*<sup>627</sup>. Ptolémée attribue 38°30' et 31°15' à *Macomades*. Cette dernière aurait été, à vol d'oiseau, située à 200 stades au Sud de *Thaenae* et 400 stades au Nord Ouest de *Tacape*<sup>628</sup> ce qui correspondrait aux distances d'aujourd'hui. Dans le *Stadiasme*, elle figure comme *Neapolis* qui n'est autre que la traduction de Ville Nouvelle (*Macomades*) mais qui correspond bien à notre site<sup>629</sup>.

Les évêques de *Macomades* figurent parmi les prélats à la conférence de Carthage en 411 et la notice de 482<sup>630</sup>. Lors du morcellement de la Proconsulaire, la cité fut rattachée à la *Syrtène* et elle cessa de s'appeler *Macomades Minores*. Elle prit le nom de *Iunc*<sup>631</sup> puis substituée par *Iunca* qui persiste au VI et VII<sup>e</sup> siècle<sup>632</sup>.

Sous Justin II entre 574 et 578, des murailles y furent construites tandis qu'en l'honneur de l'impératrice Sophie, la ville prenait le surnom de *Sofiana*<sup>633</sup>. Au IX<sup>e</sup> siècle, les Aghlabides prirent possession des lieux et reconstruisirent la citadelle<sup>634</sup>.

<sup>622</sup> Poinssot 1944, p. 16.

<sup>623</sup> Gsell 1928, t.2, p. 126.

<sup>624</sup> *Ibid.*, p. 1-9 ; « *Philippi Aug. Filio A Macomada (ou Macomadibus) millia passum II* »

<sup>625</sup> *Table de Peutinger*, VI, 4.

<sup>626</sup> *Itinéraire Antonin*, 48, 7 ; 59, 4.

<sup>627</sup> Pline, *Histoire Naturelle*, V, 35.

<sup>628</sup> Ptolémée, IV, 33 ; *Macomades Minores* pour la distinguer de celle de la Grande Syrie selon Gsell, t. 2, p. 126.

<sup>629</sup> *Stadiasme de la Grande mer*, 107 ; Gsell 1928, t. 2, p. 126.

<sup>630</sup> *Ibidem*.

<sup>631</sup> Poinssot 1944, p. 23.

<sup>632</sup> *Ibid.*, p. 24-25.

<sup>633</sup> *Ibid.*, p. 33.

<sup>634</sup> *Ibid.*, p. 36.

## Le port

À l'époque de la conquête byzantine, Procope parle du port de *Iunci* comme étant supérieur à celui du reste de la côte africaine plus au Nord que cette ville<sup>635</sup>. En effet, si lors du conseil de guerre qui se tint à *Caput Vada* en septembre 533, l'amiral de la flotte byzantine *Archelavus* peut déclarer qu'entre *Iunci* et Carthage le rivage est totalement dépourvu de ports, c'est qu'à sa connaissance il n'existait entre l'une et l'autre ville aucun port comparable aux leurs<sup>636</sup>. Poinssot, estime qu'il est difficile de déterminer si le *portus Lariscus* par lequel se ravitailla l'armée de Troglita se confond avec le port de *Iunci* ou est simplement situé dans le voisinage de celui-ci<sup>637</sup>.

Dans sa description de l'Afrique septentrionale, El-Bekri, en naviguant de Mahdia à Alexandrie parle d'un Qasr Roum, un fort imposant avant Gabès où « la mer est toujours calme <sup>638</sup> ». Un siècle plus tard, au XII<sup>e</sup> siècle, Al-Idrissi, en énumérant une liste de caps et de promontoires, parle lui aussi de Qasr Roum. Il cite un fort à 4 milles de Thina (*Thoenae*) et 75 de Gabès<sup>639</sup>.

Sur le port de cette cité, il semble avoir joué un rôle important. Selon Tissot, c'était le port de refuge auquel faisait allusion Procope et il pense le situer dans le mouillage de Marsa Sghira, « abrité contre les vents dominants dans ces parages, non seulement par la saillie du Ras Ounga, mais par la jetée naturelle que forment les îles Kneis »<sup>640</sup> (Fig. 43).

Quant à Poinssot, il parle d'un port assez réputé dans l'antiquité. En effet, il est connecté à deux voies, celle du littoral et celle qui va vers *Sufetula* et Assuras. Au cours de l'été 547, il sert de refuge aux troupes de Jean Troglita après qu'elles ont été battues à Mareth<sup>641</sup>. Poinssot met l'accent sur l'intérêt que le rédacteur du *Stadiasme* a estimé nécessaire de mentionner non seulement la ville mais le port de *Macomades Minores*<sup>642</sup>.

Sur le terrain, P. Troussset a remarqué sur l'estran, au Nord du site, plusieurs blocs épars et un alignement de blocage qui a servi d'assise à une petite habitation récente. Il y voit sans beaucoup de certitude un éventuel aménagement portuaire<sup>643</sup>.

<sup>635</sup> Procope, *De bell. Vand.*, I, 15.

<sup>636</sup> Poinssot 1944, p. 32, note 2.

<sup>637</sup> *Ibidem*.

<sup>638</sup> p. 172.

<sup>639</sup> p. 281.

<sup>640</sup> Tissot 1888, t. 2, p. 191-192.

<sup>641</sup> Poinssot 1944, p. 32.

<sup>642</sup> *Ibidem*, note 2.

<sup>643</sup> Slim *et al.* 2004, p. 122.



Il est vrai, par ailleurs, que le site est aujourd'hui très perturbé et remanié par le ruissellement aussi bien du cours d'eau qui vient de l'intérieur des terres que des entrées maritimes qui attaquent de plus en plus le site et déchaussent les vestiges.

En somme, l'intérêt du site de *Iunca* est sa situation de carrefour dans un réseau routier, notamment la route du littoral, probablement existante depuis l'époque punique, et sa connexion avec l'arrière-pays de *Sufetula* et ses environs. Cet arrière-pays est connu pour être un centre important de production de céréales et d'huile d'olive comme il se pratique de nos jours malgré l'aridité du paysage.

L'activité de transformation des produits de la mer n'est pas en reste. En effet, aussi bien en direction du Nord (vers Sfax) que vers le Sud (Gabès), les opportunités de pratiquer cette activité sont visibles. La richesse du littoral n'est pas à démontrer dans ses parages et on peut voir aujourd'hui encore des dizaines de femmes sur des kilomètres s'affairer au ramassage des bulots au moment où la mer se retire de l'estran comme dans l'antiquité. Le ramassage du jonc continue encore aujourd'hui. D'ailleurs, Poinssot pense qu'il existe certainement un lien entre le nom du lieu *Inuei* et le mot latin qui sert à désigner le jonc<sup>644</sup>. On rencontre sur le site des traces de cuves un peu partout aux angles courbes et avec un enduit étanche. L'usine de salaison la plus remarquable sur ce site est celle qui est en cours de démantèlement par le chenal de la marée. On voit des cuves bien spécifiques à cette activité avec des parois, en moellons comme bécage, renforcées par des blocs en grand appareil formant des chaînages aux angles des murs<sup>645</sup>.

Comme souvent, à proximité de ces unités de productions on trouve des ateliers d'amphores. Deux emplacements non confirmés semblent indiquer cette activité avec d'importants débris d'amphores et notamment celle de type Keay VIIIE<sup>646</sup>.

Sur l'aspect de la côte, cette dernière est basse, sans relief notable. Les profondeurs sont assez faibles : l'isobathe de -1m est à 750 m du rivage et celui de -5 est à 1,5 km<sup>647</sup>. Devant Mahrès la Côte est basse et vaseuse, l'accostage est difficile quand la mer n'est pas haute. En revanche, le mouillage est bon ainsi que la tenue à l'abri des vents de secteur Nord Est. Au Sud de Mahrès la côte présente un faible relief<sup>648</sup>.

En direction du site, vers *Iunca*, l'actuel Ras Onga ou Younga, nous avons remarqué que la côte reste extrêmement basse sans reliefs. Néanmoins, elle reste accostable pour les

<sup>644</sup> Poinssot 1944, p. 29-30.

<sup>645</sup> Slim *et al.* 2004, p. 122.

<sup>646</sup> *Ibidem.*

<sup>647</sup> *Ibid.*, p. 121.

<sup>648</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 332-333.

petites embarcations puisqu'il y a moins de bancs. D'ailleurs, c'est à partir de cette zone que part la jetée du petit port de pêche local vers le large. Nos observations sont confirmées par les recommandations des *Instructions Nautiques* qui indiquent cela : « Toute cette partie (en parlant du Sud de la ville de Mahrès) jusqu'à Ras Ungha est accostable pour des embarcations, quelque soit la houle au large pourvu que la mer soit assez haute, et dans tous les cas les embarcations sont en sûreté. On peut la ranger à petite distance<sup>649</sup> ». Il est vrai qu'en suivant la côte, on se rend compte que l'emplacement du port antique doit être plus au Sud et l'endroit le plus approprié serait le petit promontoire formé naturellement par le Ras Younga. C'est dans cette zone que le tirant semble s'améliorer légèrement. Les marées semblent affecter plus cette zone qui est plutôt marécageuse<sup>650</sup>. C'est là que se déverse l'oued Er Rann. Or, au delà, les bancs se reforment et rendent l'abordage de la côté quasi impossible<sup>651</sup> et ce jusqu'aux environs d'El Hachichina, comme nous l'avons observé, un petit village-rue de type colonial, enserré entre le rivage et la route nationale qui va vers Skhira et Gabès. En somme, cette configuration de la côte laisse entendre que le port antique a probablement existé au Sud de Ras Younga et le début de la zone des bancs, vu les éléments que nous venons d'étayer.

---

<sup>649</sup> *Ibidem.*

<sup>650</sup> *Ibidem.*

<sup>651</sup> *Ibidem.*

**Tacape, Tacapae, Gabès** (Fig. 44, Fig. 76, Fig. 76 bis, )**Situation et toponyme**

*Tacape* se retrouve aujourd'hui autour de l'actuelle ville de Gabès<sup>652</sup>. Tous les monuments antiques ont disparu sous la ville moderne et notamment le port.

Le nom de *Tacape* se présente sous plusieurs formes dans les textes antiques. On retrouve *Tacape* chez Pline<sup>651</sup>, Ptolémée<sup>654</sup>, le *Stadiasme*<sup>653</sup> et la *Table de Peutinger*<sup>655</sup>. Quant à la variante *Tacapa*, on la trouve chez Procope<sup>657</sup> et l'Anonyme de Ravenne<sup>658</sup>.

**Histoire et Statut**

C'est une vaste oasis fertile et port au fond de la Petite Syrte, débouché maritime de la région des lacs du Sud tunisien et au delà. Elle est qualifiée de « très grand marché » par Strabon<sup>659</sup>. Elle avait dû se développer plus tôt mais on ne sait si les Carthaginois s'y étaient installés en maîtres<sup>660</sup>. Gsell pense que ce fut probablement un point de départ de caravanes dès l'époque punique en direction du Sahara et de Ghadamès<sup>661</sup>.

*Tacape* était au témoignage de Pline, une oasis au milieu des sables<sup>662</sup> mais il en a beaucoup vanté sa fertilité. Au Sud Est de la ville et le long de la route qui reliait l'*Africa* à la Cyrénaïque, les itinéraires anciens mentionnaient les puits et les citernes d'eau qui jalonnent ces parages<sup>663</sup>.

Plusieurs pistes partant du rivage des Syrtes s'enfonçaient dans le désert. La prospérité des villes de la Tripolitaine et notamment celle de *Tacape* en dépendait. L'occupation par les Romains de certaines oasis, qui au-delà des frontières de l'empire, commandaient ces routes ne s'expliquent guère que par un trafic actif avec le Soudan :

<sup>652</sup> AAT, Feuille Environs de Gabès, site n°61, *Tacapas Colonia*.

<sup>653</sup> V, 4, 25.

<sup>654</sup> IV, 3, 11.

<sup>655</sup> 107.

<sup>656</sup> VI, 5.

<sup>657</sup> *De Aedif.*, VI, 3.

<sup>658</sup> V, 5.

<sup>659</sup> XVII, 3, 17.

<sup>660</sup> Gsell 1928, t. 2, p. 125-126.

<sup>661</sup> *Ibidem*, note 6.

<sup>662</sup> Pline XVIII, 188 : « *in mediis harenis* »

<sup>663</sup> La *Table de Peutinger* cite *Puico, Putea Pallene, Ad Cisternus*.

trafic dont les maîtres du littoral profitaient et qu'ils cherchaient à protéger mais qui ne pouvait se faire sans l'entremise des indigènes, notamment les Garamantes<sup>664</sup>.

En somme, *Tacape* est à la fois un important port d'import et d'export mais aussi un important territoire fertile qui fournit une importante variété de produits agricoles.

Plinius l'indique comme *Oppidum liberum*<sup>665</sup>. La *Table de Peutinger* et l'*Itinéraire Antonin* donne à *Tacape* le titre de colonie. C'est tout ce que nous avons sur son histoire. En 14, année de la mort d'Auguste, le proconsul d'Afrique fit établir une route militaire (*Tacape, Capsa, Ammaedra*) reliant *Tacape* au camp de sa légion<sup>666</sup>.

### Le port (Fig. 44)

La réalité archéologique du terrain comme les sources littéraires demeurent muettes quant au paysage portuaire de la ville de *Tacape*. Le glorieux passé de cette cité antique et sa prospérité tant vantée par Plinius semblent avoir disparu aujourd'hui sous l'atterrissement de sa frange côtière. Nous nous contenterons malheureusement ici de rapporter les différentes occurrences au sujet de ce port. C'est au cours de sa visite à Gabès que Guérin évoque le port de *Tacape* mais sans exactitude. Il parle « d'une petite baie, aujourd'hui presque entièrement ensablée<sup>667</sup> ». En décrivant l'Oued de Gabès, qui se jette dans la mer au Nord Est de la localité de Menzel, il indique que son embouchure servait, au moment de sa visite, de port à l'oasis puisque le port antique fut ensablé depuis longtemps<sup>668</sup>.

Monlezun, a visité Gabès quelques années plus tard mais ses allégations assez fantaisistes n'ont pas d'attrait scientifique. Il attribua à une embarcation des débris en bois qu'il découvrit au pied de la colline de Sidi Boulbaba et tire la conclusion qu'il s'agit là d'un éventuel port antique<sup>669</sup> alors qu'il s'agirait d'un reste d'ouvrage en troncs de palmiers<sup>670</sup>.

En 1908, Toussaint pense avoir reconnu un port à Henchir Mdeïna, des débris en bronze, des clous et des rivets provenant de bateaux ainsi que des traces de jetées<sup>671</sup>. Il émet l'hypothèse qu'il s'agirait peut être de *Fulgurita* qui figure aussi bien sur l'*Itinéraire d'Antonin* que sur la *Table de Peutinger*. Ni A. Mrabet (lors de sa prospection pour la carte

<sup>664</sup> Gsell 1928, t. 1, p. 58-59.

<sup>665</sup> Plinius, *Hist. Nat.*, V, 25.

<sup>666</sup> *CIL*, VII, 100023 ; Gsell 1928, t. 8, p. 165, note 1 ; Ferchiou 1991, p. 66.

<sup>667</sup> Guérin 1862, p. 197.

<sup>668</sup> Guérin 1862, p. 195.

<sup>669</sup> Monlezun 1885, p. 126.

<sup>670</sup> Ferchiou 1991, p. 66-67, note 7 et 8.

<sup>671</sup> Toussaint 1908, p. 403.

nationale archéologiques et des monuments historiques)<sup>672</sup> ni P. Troussset (dans sa prospection du littoral) n'ont relevé ces détails sur ce site.

En revanche, A. Mrabet dans sa prospection du site de Henchir Eh-Cheguef, non loin de Gabès, au Sud Est de la ville en direction de Djerba, a cru reconnaître des vestiges sur une des deux rives du site s'apparentant à une jetée ancienne<sup>673</sup>.

### L'aspect économique et le réseau routier (Fig. 76 bis)

La topographie de la région, légèrement relevée entre la mer et la dépression des chotts, forme un goulet d'étranglement et par conséquent un lieu de passage obligé entre la côte Tripolitaine et le Sahel tunisien. C'est d'ailleurs en observant le réseau routier auquel se connecte cette ville qu'on arrive à comprendre son importance et sa vitalité commerciale.

La ville antique de *Tacape* est située sur la grande route du littoral qui relie Carthage à Alexandrie et au-delà en passant par les ports tripolitains<sup>674</sup>. Elle prend de l'importance dans la région de Mareth (*Martae*) et passe, en longeant la côte, par *Fulgurita* (*Agma sive fulgurita* dans l'itinéraire Antonin) puis bifurque en traçant directement vers *Gigthis* à l'intérieur des terres. Quant à celle qui suit le littoral, elle continue jusqu'à la pointe du Jorf vers *Meninx*<sup>675</sup>. D'autres routes convergent vers elle de l'intérieur du Sahara passant par Ghadamès et les chotts. *Martae* et *Agma* étaient connectés à des routes secondaires. En effet, par *Martae* et au départ de *Tacape* s'enfonçait une route dans le grand Sud. Celle partant d'*Agma* rejoint plus loin cette même voie du Sud<sup>676</sup>. Une route militaire reliant cette ville à *Capsa* et *Ammaedra*, siège de la Troisième Légion fut construite en 14 de notre ère<sup>677</sup>.

Nous citons ici les routes les plus importantes partant ou arrivant à *Tacape*. La route intérieure partant de *Tacape* et traversant la Jeffara en passant par Mareth et arrivant probablement vers l'actuelle Remada (*Tillibari*) à l'extrême Sud de la Tunisie actuelle et qui totalise plus de 66 m.p.<sup>678</sup>.

<sup>672</sup> Mrabet 2004, p. 138, note 21.

<sup>673</sup> *Ibidem*.

<sup>674</sup> De *Tacape* à *Lepcis Magna*, on trouve 338 m.p. soit 570 km sur l'*Itinéraire d'Antonin* et 310 m.p. soit 459 km dans la *Table de Peutinger*.

<sup>675</sup> *Ibid.*, p. 139 ; Tissot 1888, t. 2, p. 197-198.

<sup>676</sup> *Ibid.*, p. 139-140, note 26.

<sup>677</sup> *CII*, VIII, 10023.

<sup>678</sup> *Table de Peutinger* et l'*Anonyme de Ravenne*.

Une autre route partant du Djérid, de Tozeur (*Thusuros*) passant par l'actuelle Nafta (*Nepte*) et arrivant à *Tacape*, totalisant 200mp<sup>679</sup>.

Un grand parcours, *l'Iter quod limitem Tripolitanum per Turrem Tamellani a Tacapis Lepti Magna ducit m.p. DCV*, de l'Itinéraire Antonin et totalisant 605mp.

Toutes ces routes et bien d'autres montrent assez bien l'ouverture dont jouait la ville de *Tacape*. Une ouverture aussi bien sur l'arrière-pays immédiat avec la culture maraîchère, les céréales et l'huile des oasis et des stations du Djérid qui l'entourent que sur les grands parcours transsahariens à partir desquels s'organisent d'autres types de commerce. Une ouverture également sur la Méditerranée avec une façade maritime d'une trentaine de kilomètres. Ce fut une ville intégrée dans plusieurs circuits commerciaux. Mattingly voit dans la situation de cette cite au centre de la Petite Syrte, une position de pivot entre la Tripolitaine et le reste de *l'Africa*<sup>680</sup>. Le fait qu'elle soit dans un contexte semi-aride, parsemé d'oasis florissant autour de sources et de cours d'eau saisonniers profitant des précipitations printanières, présente des similitudes avec l'environnement de la Tripolitaine<sup>681</sup>. C'est une zone qui a su tirer profit du captage de l'eau de ruissellement et de résurgence puisque les précipitations y sont médiocres<sup>682</sup>. C'est d'ailleurs, autour de cet isohyète qu'on remarque les limites de sédentarisation et l'exploitation de la terre<sup>683</sup>. Sur l'intérêt des oasis du territoire de *Tacape*, un important passage dans *l'Histoire Naturelle* de Pline révèle le potentiel profitable de ce type d'agriculture basée sur l'irrigation en fonction de laquelle s'organisent les lopins de terre cuivés au pied des palmiers comme il se fait de nos jours. C'est un type d'agriculture dense et intensif avec des cultures maraîchères au pied d'arbres fruitiers qui eux même poussent au pied des palmiers. Cela continue exactement de la même manière aujourd'hui aussi bien à Gabès qu'à Tozeur à titre d'exemple.

Vers le VI<sup>e</sup> siècle de notre ère, on apprend par le récit de Corippus dans sa *Johanide*, dont les événements se déroulèrent dans l'arrière-pays de *Tacape* jusqu'à *Iunca* au Nord et les étendues désertiques du Sud, la relative prospérité de cette campagne du Byzacène méridionale qui a certainement contribué à la dynamique commerciale de *Tacape* même si elle fût assez pastorale<sup>684</sup>.

<sup>679</sup> *ibidem*.

<sup>680</sup> Mattingly 1995, p. 127-128.

<sup>681</sup> *ibidem*.

<sup>682</sup> *ibidem* -11 ; 150 mm de précipitations par an environ de *Tacape* jusqu'à *Lepcis Magna*.

<sup>683</sup> *ibidem*, p. 138-140.

<sup>684</sup> Lassère 1984, p. 163-178.

En allant vers la côte, on remarque un type d'exploitation ambivalent où des sites révèlent une occupation rurale et côtière<sup>685</sup>. A. Mrabet a défini ces sites dans le tronçon partant de la rive droite de Oued Zigzaou au Sud de *Tacape* jusqu'à la pointe du Jorf<sup>686</sup> où l'on y trouve aujourd'hui l'embarcadère du bac de Djerba. Il s'agit de site comme celui de Henchir Bouamia, qui s'étend sur plus de 10 ha et présentant une ouverture vers l'intérieur grâce aux restes d'occupation de type rural (céramique et meules en basaltes, traces d'habitats) et un autre faciès, proche du rivage avec des restes de structures légères, peut être des témoins de huttes et de cabanes de pêcheurs<sup>687</sup>. Il en est de même pour Henchir Et-Toual, plus au Sud en direction du Jorf, où il se situe en bordure du chenal maritime traversant la Sebkhah El Grine. Là aussi, le couple pêche-agriculture semble prévaloir<sup>688</sup>.

La transformation des produits de la mer est également présente dans les environs de la cité antique de *Tacape*. À Henchir Er-Rekhama, petit abri naturel pour les embarcations de pêche, l'équipe de P. Troussel a trouvé des vestiges de ce qui pourrait être des cuves de salaisons et des citernes<sup>689</sup>. Le contexte de la céramique trouvée sur place est romain, assez tardif (III<sup>e</sup>-V<sup>e</sup> s.) composée essentiellement de Sigillée africaine<sup>690</sup>. Il en est de même pour le site de Oued El Akarit où des vestiges bien apparents constitués d'alignements de mur parallèles avec leur enduit étanche peuvent être identifiés à des cuves de salaisons et de traitement de produits halieutiques d'autant plus qu'aux environs immédiats se trouvent d'importants amas de murex et d'autres types de coquillages<sup>691</sup>.

D'ailleurs, non loin à 80 m, un centre de production de céramique d'une certaine importance, caractérisé par des amoncellements de tessons, de ratés de cuissons et de traces de four, a vraisemblablement fourni à la fois des vaisselles communes et des amphores. Cet atelier semble être actif entre le III<sup>e</sup> et le IV<sup>e</sup> siècles. D'après les déchets de cuissons, il produisait des amphores africaines I B, des Keya XXV/2 ou 3 et plusieurs formes de céramiques communes<sup>692</sup>.

<sup>685</sup> Mrabet 2004, p. 136.

<sup>686</sup> *Ibid.*, p. 137-138.

<sup>687</sup> *Ibid.*, p. 138 ; Slim *et al.* 2004, p. 108-109.

<sup>688</sup> *Ibidem.*

<sup>689</sup> Slim *et al.* 2004, p. 110-111.

<sup>690</sup> *Ibid.*, p. 111.

<sup>691</sup> *Ibid.*, p. 111-112.

<sup>692</sup> *Ibidem.*

## Les conditions naturelles et la navigation dans les parages de la Petite Syrte (Fig. 4, Fig. 5, Fig. 7, Fig. 44, Fig. 46)

Nous avons parlé plus haut de la nature de la côte et la navigation qui se pratique entre le Sud de *Thaenae* et le Ras Oungha (*Iunci*), la région méridionale de la ville actuelle de Mahrès. De ce dernier Ras (Ounga), jusqu'au Jorf, la pointe en saillie du continent en direction de l'île de Djerba, on compte 40 milles nautiques<sup>693</sup> qui représentent aujourd'hui l'étendue du golfe de Gabès.

### La bathymétrie

Elle varie beaucoup selon les endroits mais n'est jamais considérable. Elle atteint les 30 mètres sur une étendue restreinte dans la partie Sud du golfe, à l'Ouest de Gabès. Au Nord de Gabès, à plus de 10 milles du rivage, on trouve des fonds de moins de 20 mètres qui s'approchent à 4 à 5 milles du rivage entre Kettena et Zarat. Ils s'en éloignent au Sud en direction de Djerba et se tiennent à 7 à 8 milles de cette dernière<sup>694</sup>.

En revanche, dans la zone des Kneiss les bancs rendent la côte accessible uniquement pour les petites embarcations. Concrètement ces bancs commencent au Sud du site de *Iunci* et s'étalent sur le littoral de EL Hachiehina et une grande partie de celui de l'actuelle Skhira<sup>695</sup>. En réalité, ces plateaux ne permettent pas le développement de la grosse houle et c'est pour cette raison que la mer n'est jamais violente dans le golfe de Gabès<sup>696</sup>.

Les refuges assurés sont ceux au Nord de la baie des Kneiss, et à son Sud également mais aussi non loin des bancs qui se trouvent à l'entrée du canal d'Ajim, celui qui permet l'accès à la mer Bou Ghrara en arrivant de *Tacape*<sup>697</sup>.

### La nature de la côte et les amers

La majeure partie de la côte que forme le golfe de Gabès est assez plate et sans reliefs notables pour la navigation hormis l'"isthme de Gabès" qui se trouve légèrement en avant au reste du paysage et quelques autres falaises taillées dans des argiles gypseuses

<sup>693</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 333.

<sup>694</sup> *Ibidem*.

<sup>695</sup> Selon nos propres observations.

<sup>696</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 333.

<sup>697</sup> *Ibid.*, p. 333-334.



moi-pliocènes avec un ton rosâtre bien spécifique<sup>698</sup>. Nous en citons ici la portion du littoral de Skhira Nadour, l'embouchure de Oued El Akarit, les environs de Gourine non loin du Jorf et celle de la mer Bou Ghrara avec un commandement qui ne dépasse guère les vingtaines de mètres<sup>699</sup>. Le rivage montre des modelés variés. Sur le front des plaines une place importante est donnée aux terres humides du type sebkhas, chotts et marais maritimes. Ces derniers sont parcourus par un réseau dense et complexe de chenaux de marées. Quelques plages prennent place çà et là sans grande étendue<sup>700</sup>. En revanche, l'échancrure du golfe en conjonction avec cette platitude du rivage, permet d'apercevoir assez raisonnable l'arrière-pays flanqué de montagnes<sup>701</sup>. Cela est assez bénéfique pour une bonne navigation dans ces parages. Nous pouvons citer ici la chaîne de Bou Hedma qui est perceptible avec deux sommets de près de 800 mètres. Au niveau de la ville de Gabès elle-même, on peut distinguer en arrière plan, la masse que forment les oasis environnantes<sup>702</sup>. Au Sud, les montagnes de Matmata et Demmoeur sont suffisamment hauts avec des pics de 500 à 700 mètres<sup>703</sup>.

#### Les courants et les marées

Les marées du golfe de Gabès présentent la plus grande amplitude dans la Méditerranée avec un maximum qui se produit au large de Gabès même. La montée en eau vive atteint les 2 m<sup>704</sup>. Le flot vient de l'est, longe la côte Nord de Djerba avec une vitesse qui dépasse 1 nœud puis pénètre dans le golfe de Gabès et s'épanouit en formant deux branches principales, l'une dirigée vers la baie des Kneiss au Nord du golfe et l'autre longe la côte occidentale de Djerba et s'enfonce dans la passe d'Adjim pour alimenter la mer Bou Ghrara<sup>705</sup>.

#### La navigation

Dans le golfe de Gabès, la navigation n'est pas aussi difficile à entreprendre contrairement à l'image du danger permanent qu'on lui a attribué dans l'antiquité. Mela parle d'un golfe « dépourvu de ports, mauvais et redoutable à cause des bancs de res

<sup>698</sup> Oueslati 2004, p. 21.

<sup>699</sup> *Ibidem*.

<sup>700</sup> *Ibidem*.

<sup>701</sup> *Ibid.*, p. 334.

<sup>702</sup> On lit dans les *Instructions Nautiques* : « La masse des arbres de l'oasis de Gabès se distingue jusqu'à 15 milles au large. », p. 339.

<sup>703</sup> *Ibidem*.

<sup>704</sup> Oueslati 2004, p. 19-21.

<sup>705</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 334.

nombreux hauts-fonds, et plus encore à cause du mouvement périodique de flux et de reflux<sup>706</sup>». Pline n'en dit pas moins de ce golfe en ces termes : « (le golfe) se scinde en deux baies que rendent redoutables les hauts-fonds et les mouvements de la marée dans les deux Syrtes<sup>707</sup> ».

En effet, hormis les bancs de Kneiss qui nécessitent un évitement suffisant comme l'indique les *Instructions Nautiques*, l'abordage de la côte peut se faire sereinement à deux conditions : la première est la connaissance des lieux afin d'éviter des mésaventures aux accores des bancs et la seconde est la connaissance des marées et leur mise à profit aussi bien de la navigation que de l'accostage.

En partant du Nord, c'est à dire en voyageant de *Thaenae* en direction de l'île de Djerba, le mieux serait de garder suffisamment de distance à tribord des bancs qui commencent à se former au-delà de Ras Younga. Rappelons ici, comme on l'a vu pour la cité de *Mucomades-Iunci*, c'est une petite baie formée par ce cap au Nord et le début des bancs des Kneiss au Sud qui pourrait être son port antique puisque c'est la seule rade accostable et accessible. Dans ce cas, les *Instructions Nautiques* recommandent une manœuvre d'évitement d'abord en direction du Sud-Est, en s'assurant de bien perdre de vue le Ras Younga afin d'être certain d'éviter les bancs de Kneiss<sup>708</sup>. Il faut ensuite tenir le cap au Sud-Sud-Ouest et ce jusqu'au Nadour<sup>709</sup>, au Sud de la ville de Skhira, où une tour de guet probablement antique tardive a donné son nom à cet endroit<sup>710</sup> et qui, topographiquement parlant, comme nous l'avons indiqué dans la description des rivages et des amers, surplombe une falaise de faible commandement mais suffisamment haute (une dizaine de mètres) pour être vue, l'unique dans cette portion du littoral avant l'embouchure de Oued El Akarit, plus proche de *Tavape*<sup>711</sup>.

Cette ville *Nadhour*, semble correspondre à la station antique de *Cellae vicus* indiquée par l'Itinéraire Antonin<sup>712</sup>. C'est un important refuge pour les navires de part sa position sur le littoral en retrait et protégée au Nord par les bancs de Kneiss. L'équipe

<sup>706</sup> Méla, I, 35 : « inportuosus atque atrox et ob uadorum frequentium breuia, magisque etiam ob alternos motus pelagi affluentis ac refluentis infestus »

<sup>707</sup> Pline, V, 26 : « Tertius sinus diuiditur in geminos, duarum Syrtium ualoso ac reciproco mari diros »

<sup>708</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 337.

<sup>709</sup> *Ibidem*.

<sup>710</sup> Slim *et al.* 2004, p. 113-114 : cette tour se trouve à 7 km de l'actuelle ville de Skhira, appelée *Nadhour*, de section octogonale, ayant des bases antiques, probablement byzantines, et restaurée plus tard par les Aghlabides. Elle est signalée par divers portulans à l'époque médiévale (Lanfreducci et Bosio au XVI<sup>e</sup> siècle), elle est « un point de repère excellent pour les navires qui voulaient donner dans la baie des *Sirkennis* » selon Servonnet et Lafitte dans leur ouvrage, *le Golfe d'Gabès en 1888*.

<sup>711</sup> Oueslati 2004, p. 21.

<sup>712</sup> Tissot 1888, p. 192-193.

tuniso-française qui a prospecté le littoral tunisien y a trouvé une importante unité d'activité de traitement de produits halieutiques comparable, mais à moindre échelle, à celle de Mdeina<sup>713</sup> et un centre à vocation agricole et halieutique<sup>714</sup>. Par conséquent, c'est une étape importante de navigation sur la côte de la Petite Syrte.

Au Sud de la Skhira et en direction de Gabès, la côte s'abaisse. Le rivage est parsemé de sebkhas et de zones marécageuses encombrées par les embouchures des différents cours d'eau locaux (Oued Bou Saïd, Oued El Akarit, etc.). Cette zone est très affectée par les banes et les herbiers à fleur d'eau à marée basse mais reste praticable pour la navigation en pleine mer uniquement avec des fonds de 4 à 5m<sup>715</sup>.

Plus au Sud et après l'embouchure de Oued el Akarit, les fonds de 5m se rapprochent à 1 mille de la côte à hauteur de l'endroit qui s'appelle Tarf-el Ma (le bord de l'eau en arabe). c'est une zone particulièrement favorable pour le mouillage et l'accostage ainsi qu'à l'accès à la terre ferme<sup>716</sup>. Nous sommes ici dans la seconde halte, après celle du Nadhour Skhira. Cette crique est très appréciée jusqu'à nos jours par les pêcheurs et les petites embarcations pour le refuge qu'elle offre. C'est l'embouchure de l'actuel Oued Er-Rekhama, dans lequel certains auteurs y reconnaissent la station de *Lacene* mentionnée par la *Table de Peutinger* sur la route littorale de la Petite Syrte entre *Praesidium Silvani* (Ksar Zit ?) et *Ad Palman* (El Aouinet ?)<sup>717</sup>. C'est un important site archéologique à grande étendue et une multitude de ruines qui présente un profil assez probable de cuves de transformation de produits de la mer, d'importantes jonchées de céramiques tardives datées du III<sup>e</sup> au V<sup>e</sup> siècle dont des pesons de filets de pêche<sup>718</sup>.

Au Sud de ce site, ce sont déjà les abords de Gabès où la masse formée par des oasis se distingue à 15 milles au large<sup>719</sup> ce qui demeure un bon amer pour les navigateurs. La dangerosité de cette partie de la côte est surtout due aux vents d'Est qui sont dominants en été. Les bancs qui partent de cette zone jusqu'à Zarat peuvent constituer un danger, à ce moment là, aussi bien en naviguant qu'en mouillant<sup>720</sup>. Ce banc continue en direction du

<sup>713</sup> Voir notre fiche dédiée à *Gighis* du *corpus*

<sup>714</sup> Slim *et al.* 2004, p. 113-114.

<sup>715</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 338.

<sup>716</sup> *Ibidem.*

<sup>717</sup> Tissot 1888, t. 2, p. 195 ; Slim *et al.* 2004, p. 110-111.

<sup>718</sup> Slim *et al.* 2004, p. 110-111.

<sup>719</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 339.

<sup>720</sup> *Ibid.*, p. 341 : « La mer est dure avec des vents de N.E sur cette partie de la côte, et il ne faut pas trop s'en approcher ».

Sud et suit la côte jusqu'à Gurin vers Tarf El Jorf et Djerba. À son accore les profondeurs restent régulières et atteignent les 10m<sup>721</sup>.

Au Sud de Gabès et en direction de Tarf el Jorf, la passe Nord qui permet d'accéder à la mer de Bou Ghrara, la côte se relève avec des falaises d'une vingtaine de mètres par endroit et ce jusqu'à cette pointe du canal d'Ajim. Elles sont reconnaissables avec leur argile rouge de 7 à 8 milles<sup>722</sup> du large grâce au contraste avec le paysage aride qui caractérise cette zone. La navigation s'y pratique sans difficultés et les fonds sont assez suffisants. Les fonds de 20 m sont à 7 à 8 milles de cette zone et ceux de 10 m s'en approche à 4 milles de la côte<sup>723</sup>. La vigilance est de mise à l'approche de la passe du canal d'Ajim permettant l'accès à la mer de Bou Ghrara.<sup>724</sup>

---

<sup>721</sup> *Ibidem.*

<sup>722</sup> *Ibid.*, p. 342.

<sup>723</sup> *Ibid.*, p. 333.

<sup>724</sup> Voir fiche *Gigthis* du corpus, § navigation et bathymétrie.

**Gigthis** (Fig. 45, Fig. 46, Fig. 76, Fig. 76 bis)

Sidi Salem Bou Ghrara

37°29N ; 9°28E

AAT, Feuille XCII, Médenine

**Situation et toponyme**

*Gigthis*<sup>725</sup>, aujourd'hui Bou Grara se trouve au fond du golfe qui porte le même nom, à la limite Sud Est de la Petite Syrte, face à l'île de Djerba et à près de 30 km au Nord Est de Médenine centre administratif de la région. Le champ des ruines couvre une superficie d'une cinquantaine d'hectares<sup>726</sup>.

Le nom de la ville semble être d'origine phénicienne<sup>727</sup>. Ce nom nous a été transmis sous diverses formes grecques et latines. Ptolémée parlait de Gicqis<sup>728</sup>, la Table de Peutinger de *Gigi*<sup>729</sup>, l'*Itinéraire d'Antonin* de *Giti*<sup>730</sup>. Il est certain qu'il s'agit là de transcription en grec et en latin d'un nom étranger, la forme grecque *Gigthis* est la plus usitée<sup>731</sup>.

En revanche, le *Ravennatis Anonymi Cosmographia* lui donne la forme *Githi*<sup>732</sup> et *Giliti*<sup>733</sup>.

**Histoire et Statut**

La découverte de la cité revient à R. Guérin dans son ouvrage *Voyage archéologique dans la Régence de Tunis*<sup>734</sup>. En revanche, l'ouvrage le plus ancien et connu qui parle de cette cité est le *Périple de Scylax*<sup>735</sup>. En effet, la côte sur laquelle se trouvait

<sup>725</sup> AAT, feuille XCII ; Médenine.

<sup>726</sup> Constans 1916, p. 6.

<sup>727</sup> Tissot 1888, t. 2, p. 200, note 4 ; Constans 1916 p. 12.

<sup>728</sup> IV, 3, 11. Ptolémée lui donne 39°20' de longitude et 30°50' de latitude.

<sup>729</sup> *Table de Peutinger* VI, 5.

<sup>730</sup> *Itinéraire Antonin*, 60, 1.

<sup>731</sup> Constans 1916, p. 12.

<sup>732</sup> III, 5.

<sup>733</sup> V, 6.

<sup>734</sup> T. I, p. 224 et suiv.

<sup>735</sup> *Périple de Scylax*, 111.

*Gigthis* avait attiré très tôt les Grecs et les Phéniciens. Ces derniers avaient évincé les premiers<sup>736</sup>.

En outre, les origines phéniciennes de la ville semblent aujourd'hui être admises. En effet, tout porte à croire que, comme les autres emporia de la Petite Syrte, *Gigthis* fut fondée par des Phéniciens mais les hypothèses que cela soit l'œuvre de Tyriens ou Carthaginois sont difficiles à confirmer. Rappelons que l'association des cultes de *Liber Pater* et d'*Hercule* paraît la désigner comme une colonie de Tyr<sup>737</sup>. Des inscriptions néo-puniques et des sépultures datant du III<sup>e</sup> siècle avant notre confirment cette origine punique<sup>738</sup>. Par ailleurs, au moment de la rédaction du Périple de Scylax tous les Emporia des deux syrtes appartenaient à Carthage. Le fait que cette cité figure aussi sur cet ouvrage démontre que les marins grecs ne l'aient point négligé. Les rapports avec l'Égypte sont également assez forts puisqu'il existe des preuves des cultes de Sérapis et d'Isis<sup>739</sup>.

Après la deuxième guerre punique, Massinissa profita de la faiblesse de Carthage et de la tolérance de Rome et s'empara des Emporia<sup>740</sup>. À cette époque et à croire Polybe, la région était déjà fertile et les villes y étaient nombreuses.

Après la troisième guerre punique, Rome en créant la province d'Afrique, laissa aux héritiers de Massinissa tout ce qu'ils possédaient<sup>741</sup>. *Gigthis* connut donc un siècle de domination numide pour le moins peu favorable pour son développement<sup>742</sup>.

En 46 lorsque César fit de la Numidie une *Africa Nova* que *Gigthis* passa définitivement sous domination romaine. Auguste réunit l'*Africa Nova* et l'*Africa Vetus*. Dès lors, *Gigthis* appartenait à la Proconsulaire pour plus de trois siècles<sup>743</sup>. La domination romaine ouvrit une nouvelle ère de prospérité pour *Gigthis*, freinée pour un moment par la révolte de Tacfarinas<sup>744</sup> sous Tibère puis reprit son essor après la pacification de la région et la mort du chef numide. Dans un pays pacifié, *Gigthis* connut une prospérité supérieure sans doute à celle de l'époque carthaginoise. Les géographes ne l'ignorent plus. Son nom se trouve sur les documents géographiques de l'époque des Antonins : Ptolémée : *Gicqis*, *Table de Peutinger* : *Gighi* et *Itinéraire Antonin* : *Giti municipium*. Antonin le pieux éleva

<sup>736</sup> Gsell, t. 1, p. 448-450.

<sup>737</sup> Constans 1916, p. 12.

<sup>738</sup> Lipinski 1992, p. 190.

<sup>739</sup> *Ibidem*.

<sup>740</sup> Polybe, XXXI, 21.

<sup>741</sup> Salluste, *Jugurtha*, XIX.

<sup>742</sup> Constans 1916, p. 13.

<sup>743</sup> *Ibidem*.

<sup>744</sup> Tacite, *Annales*, III, 74.

la cité au rang de municipes<sup>745</sup>. Dès lors, *Gigthis* eut un sénat, des duumvirs, des édiles et des flamines perpétuels qui rendaient un culte à l'Empereur au nom du municipes<sup>746</sup>. On commença à agrémenter la ville d'édifices publics somptueux (forum, temples, thermes-palestre, etc.) et c'est ainsi que fut construit un nouveau port, probablement au Nord de l'ancien<sup>747</sup>, avec une jetée dont on aperçoit aujourd'hui les restes. Des avantages politiques furent également acquis comme le *Latium Majus*<sup>748</sup>. Plusieurs figures de la cité eurent des honneurs et accumulèrent beaucoup de richesse<sup>749</sup>.

Sous Septime Sévère, la prospérité continua grâce à sa politique de protection et de sécurisation des *Emporia*. Sous le règne de son fils Caracalla, les routes ont bénéficié de réfections en 216 sur la portion de route *Gigthis* à *Tacape* et Carthage d'une part et *Zitha* à *Leptis* d'autre part<sup>750</sup>. Il en fut de même à la fin du III<sup>e</sup> sous Dioclétien et Maximien et une troisième fois sous Constantin<sup>751</sup>. C'est un témoignage de la vitalité économique de *Gigthis*. Le passage de cette cité dans la province de Tripolitaine pérennisa sa prospérité à la fin du III<sup>e</sup> siècle.

Peu d'éléments subsistent sur l'époque chrétienne à *Gigthis* même s'il est admis qu'en 411 il y avait un *episcopus Gittensis*<sup>752</sup>. Les vandales débarquèrent en 430 et la ville fut abandonnée. Un siècle plus tard la ville renaquit avec l'arrivée des Byzantins, le port était déjà ensablé et on l'utilisa comme mouillage<sup>753</sup>. À l'arrivée des Arabes, la région produisait encore de l'huile d'olive mais *Gigthis* fut abandonnée peu après.

<sup>745</sup> *CIL* VIII, 22707.

<sup>746</sup> Constans 1916, p. 16.

<sup>747</sup> *Ibidem*. En effet, l'auteur émet l'hypothèse que ce nouveau port fut construit plus au Nord, à cause de l'ensablement du fond du golf dans un sens Sud-Nord. Il appuie cela avec le choix de l'emplacement du port par le colon français qui se trouve à 800 m plus au Nord de la jetée antique que nous voyons aujourd'hui. Ce même port fut encore prolongé vers le Nord de nos jours après les travaux de réfection du port d'époque colonial. Cela rend l'explication de Constans vraisemblable d'autant plus que les travaux de Ameer Oueslati ont démontré un ensablement par le Sud et les crues occasionnelles d'Oued El Fja qui ont formé un delta au Sud Est de *Gigthis*. Voir A. Oueslati, Les côtes de la Tunisie, Géomorphologie et Environnement, Tunis, 1993, p. 174-177.

<sup>748</sup> *CIL* VII, 22737.

<sup>749</sup> Constans 1916, p. 16-19.

<sup>750</sup> Cagnat et Saladin, 1908.

<sup>751</sup> Constans 1916, p. 20.

<sup>752</sup> Guérin 1862, t. I, p. 226 ; Constans 1916, p. 21.

<sup>753</sup> *Ibid.*, p. 22.

## Le port de Gighis (Fig. 45):

### État des connaissances

Comme nous l'avons mentionné dans l'histoire de la ville de *Gighis*, les honneurs de la découverte du site reviennent au voyageur R. Guérin<sup>754</sup> qui fut succédé plus tard par plusieurs autres archéologues qui se sont livrés à des fouilles dans différents secteurs du site sans accorder une étude poussée au port<sup>755</sup>. Néanmoins, L. A. Constans semble être le premier à en avoir fait une description assez succincte dans sa monographie<sup>756</sup>.

Lors de son étude sur le littoral de la Tunisie dans le cadre d'une coopération tuniso-française, P. Troussel a abordé le port d'un point de vue géoarchéologique.

En effet, l'ancien port de *Gighis* situé au pied d'une falaise morte à l'aplomb du centre de la ville antique est presque totalement colmaté par la vase. Compte tenu de sa situation, ce port est à l'abri de la houle. L'atterrissement est dû à un apport terrigène assez important drainé par Oued El Fja, un cours d'eau saisonnier.

Les vestiges du port se présentent sous la forme d'un double alignement de blocs l'un au Nord conservé sur 67 m, l'autre au Sud sur 35 m. Ces alignements constituaient les parements d'un môle unique de 17,10 m de large. Du côté de l'Est, vers la mer, un autre alignement de blocs disposés en arc de cercle dessine les contours d'une plate-forme semi-circulaire constituant l'extrémité du môle<sup>757</sup>. Les parements sont en grès blanc oolithique de formation Rejiche. Ces blocs sont très marqués par la corrosion et fortement démantelés.

En observant les témoins architectoniques parsemant les environs du môle à l'Ouest, P. Troussel émet l'hypothèse de l'existence d'un phare placé à l'extrémité du môle<sup>758</sup>. Parmi ces vestiges, un fragment de fût de colonne et deux chapiteaux corinthiens semblables à ceux indiqués par L. Constans rencontré au temple A et au portique du forum (1<sup>er</sup> type). Constans en déduit que la construction de la jetée pouvait être rapportée à la première moitié du II<sup>e</sup> siècle<sup>759</sup>.

<sup>754</sup> Guérin 1862, p. 224-229.

<sup>755</sup> Voir la liste des missions qui se sont succédées à *Gighis* dans la monographie de L.A. Constans 1916.

<sup>756</sup> *Ibid.*, p. 70.

<sup>757</sup> Slim *et al.* 2004, p. 105.

<sup>758</sup> *Ibid.*, p. 106.

<sup>759</sup> Constans 1916, p. 70.



## La navigation dans les parages de *Gigthis*

### Conditions naturelles

La mer Bou Ghrara est la mer qui sépare le continent de l'île de Djerba et s'étend sur près de 500 kilomètres carrés de superficie dont les bords sont presque partout encombrés de hauts-fonds mais qui présente en son milieu une belle rade intérieure admirablement abritée et où les profondeurs varient entre 4 à 15 m. Elle est appelée aujourd'hui Bahiret Bou Ghrara qui signifie la Petite mer<sup>760</sup>. Cette rade communique avec la haute mer par l'Est (El kantra) et l'Ouest (Canal d'Ajim).

### La bathymétrie

Elle est très perturbée dans cette rade notamment près des rivages. Elle l'est également dans les passes que nous venons de citer. En effet, le canal Ouest renferme deux seuils de 2 à 3 m. Ces deux seuils sont en fait deux passes au milieu de ce canal et se déversent tous les deux dans une fosse assez profonde et qui permet de gagner le milieu de la mer Bou Ghrara. Plusieurs barres jalonnent cette fosse dans laquelle il faut naviguer avec prudence jusqu'à sa fin annoncée par des profondeurs assez importantes (près de 14 m par endroit). Cette partie profonde s'étend sur une longueur de 8 milles et une largeur moyenne de 3 milles. On n'y rencontre pas de profondeurs inférieures à 4 m. Devant le site, une autre fosse assez grande de 6 à 10 m est séparée du reste de la rade par un banc de 3 à 4 m. Ce banc est coupé par un chenal qui permet de la franchir avec un tirant d'eau assez satisfaisant<sup>761</sup>. À son extrémité se trouve le port de *Gigthis* qu'il n'est plus possible d'aborder aujourd'hui à cause de la dérive littorale évoluant du Sud vers le Nord et qui explique l'installation du nouveau port de pêche de Bou Ghrara plus au Nord que la jetée antique<sup>762</sup>.

### Navigation :

La navigation dans la mer de Bou Ghrara est menée quasi-exclusivement du côté de la passe Ouest pour celui qui descend de *Tacupe* et Nord pour celui qui quitte la Petite mer pour remonter vers le Nord de la Petite Syrte. À ce propos, la construction de la chaussée

<sup>760</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 347.

<sup>761</sup> *Ibid.*, p. 347 et 352.

<sup>762</sup> Oueslati 1993, p. 174-177.

romaine qui aujourd'hui comme dans l'antiquité relie la pointe méridionale de Djerba à la péninsule de Zarzis a rendu l'accès à la mer ouest, pour les navires même de taille moyenne assez difficile<sup>763</sup>. D'abord parce qu'il existe un seuil qui rend le tirant d'eau faible au moment de son franchissement à la hauteur des deux passes qui y existent (moins de 2 m en moyenne pour les deux)<sup>764</sup>. Ensuite, du côté de la mer ouverte, les hauts-fonds, traversés il est vrai par une fosse, rendent la navigation moins aisée quand on souhaite remonter vers la capitale de l'île *Meninx*. De plus, cette passe subit le dénivellement naturel du substrat sous-marin et la concavité de la baie du Ghrara par rapport à la mer ouverte, rend l'entrée des flots assez forte pour un navire sortant. Aujourd'hui elle n'est fréquentée que par les felouques de pêcheurs locaux<sup>765</sup>.

Cette navigation du côté de la passe occidentale a probablement pris ses débuts dans la construction de la chaussée romaine reliant Djerba à Zarzis. Cette réalisation serait venue après la romanisation de *Gigthis* et la création de la Proconsulaire mais surtout après la pacification du pays à la suite de la révolte de Tacfarinas. La prospérité de *Gigthis* fut renforcée par cette réalisation selon l'hypothèse de Constans<sup>766</sup>. Une fois la fermeture de ce golfe opérée à l'Est, *Gigthis* trouva une nouvelle voie commerciale vers le Nord. Elle aurait entrepris à ce moment là la construction de la nouvelle jetée que nous connaissons aujourd'hui. C'était dans une conjoncture où les autres ports de la côte orientale se mirent à envoyer des flottes entières chargées d'huile et de blé à Ostie<sup>767</sup>. Ce serait à ce moment là que *Gigthis* voulait passer d'un simple port de cabotage à un port « international » puisqu'il est vrai qu'elle commerçait avec une île prospère, Djerba, mais peu étendue<sup>768</sup>. Constans évoque un rapport privilégié avec Ostie en ayant choisi comme « patron » de son municipe deux personnages originaires d'Ostie<sup>769</sup>.

Outre ces faits qu'ils soient vrais ou hypothétiques, il nous semble logique que *Gigthis* prennent l'accès de la passe Ouest puisque d'une part c'est l'un des plus importants ports du Sud de la Petite Syrte drainant plutôt d'importantes quantités d'huile d'olive plus que des céréales puisque la nature du sol dans les parages se prête beaucoup plus à l'oléiculture que la céréaliiculture comme on le voit aujourd'hui. Le climat n'y a presque pas

<sup>763</sup> *Instructions Nautiques*, p. 353 : « Le canal de l'Est du Bahiret n'est praticable que pour les barques de faibles tirant d'eau... ».

<sup>764</sup> *Ibid.*, p. 354.

<sup>765</sup> Nos observations sur place nous ont permis de remarquer ce phénomène au moment de la pleine mer. Il est moins visible au jusant.

<sup>766</sup> Constans 1916, p. 13-14.

<sup>767</sup> *Ibidem*.

<sup>768</sup> *Ibidem*.

<sup>769</sup> *Ibidem*.

changé depuis l'antiquité, le sol est le même et le savoir-faire se perpétue visiblement. En revanche, il est très important de rappeler que l'huile est une activité saisonnière d'une part. D'autre part, c'est l'une des régions en Tunisie où nous avons probablement le plus de production de produits dérivés de la mer<sup>770</sup>. Toute la région y compris Djerba, Bou Ghrara, Zarzis produisaient la pourpre, la *salsamenta*, le *garum*, et par conséquent la céramique, l'emballage de l'époque. Les *Instructions Nautiques* de leur côté confirment également la préférence à cette passe qui semble plus aisée que celle de l'Est notamment parce que ce dernier ne convient pas aux navires de moyens tonnages<sup>771</sup>.

La totalité de cette mer est une zone de mouillage excellente, hormis les zones soumises aux flots pénétrants (courants) de la mer ouverte par les deux passes au moment de vive-eaux, puisque l'effet de la houle est atténué par deux facteurs : le premier est la configuration initiale de cette mer quasi fermée et communiquant avec la mer ouverte à l'Ouest (Ajim où se trouve aujourd'hui l'embarcadère du Bac qui fait le lien entre l'île de Djerba et le continent) et à l'Est (à la fin d'El Kantra, peu avant la fin de la route qui relie Djerba Sud au niveau d'Aghir avec la péninsule de Zarzis). Rappelons que ce pont est construit sur l'ancienne chaussée romaine qui a favorisé cette connexion depuis l'antiquité. Le deuxième facteur favorisant une bonne tenue au mouillage dans cette mer est la dispersion des hauts-fonds qui amortissent de manière significative toute agitation<sup>772</sup>.

Autre facteur favorable est la faiblesse des marées. À croire les *Instructions Nautiques*, à l'entrée du canal d'El Kantra (Est) comme celui d'Ajim (Ouest), les marées éprouvent un retard et une diminution d'amplitude considérables en se propageant dans ces deux canaux. Les hauteurs à la pleine mer en vive-eau est de 0,7 m et est de 0,5 m en morte-eau. Ailleurs face à Zarzis, la marée n'augmente que de 0,1 m<sup>773</sup>.

La navigation dans ces parages est assez particulière. En effet, il faut être un navigateur assez aguerri et expérimenté pour mener à bien son navire jusqu'au port ou même au mouillage. Aux facteurs que nous venons d'évoquer (bathymétrie, marées et de manière moindre les amers), un autre facteur décisif qui peut handicaper le navire est l'importance des courants. En effet, ce sont les flots générés par ces courants qui permettent de franchir les nombreuses barres dès qu'on pénètre dans la mer de Bou Ghrara. Ces flots soumis au gré de la pleine mer et de sa baissée<sup>774</sup>. C'est donc une navigation d'anticipation

<sup>770</sup> Slim et al. 2004, p. 277.

<sup>771</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 353.

<sup>772</sup> *Ibid.*, p. 347.

<sup>773</sup> *Ibid.* p. 348

<sup>774</sup> *Ibid.*, p. 349-350.

de l'arrivée de ces flots ou du jusant qu'il faut maîtriser. Cela nous mène aussi à conclure que la navigation devait se faire à la rame<sup>775</sup>, une fois pénétré dans la mer Bou Ghrara<sup>776</sup>. Nous rappelons ici au passage, l'importance des vents dans ce secteur de la Tunisie où le relief est peu important et qui, par conséquent, n'atténue pas les vents de l'Est, assez forts dans cette zone, sans compter les brises de terre provenant directement du désert qui est juste à quelques kilomètres de l'arrière-pays<sup>777</sup>.

#### Amers

En nous mettant à la place d'un navigateur dans l'antiquité et en faisant fi de toutes les constructions qui ne sont pas antiques, nous pouvons nous fier à deux éléments pour se diriger. Les falaises qui se trouvent sur certains points de la côte et celles surmontées d'édifices antiques imposants. Le site de Bou Ghrara est à droite du navigateur en entrant par la passe Ouest. La platitude de l'île de Djerba qui reste à bâbord ne lui est pas de grand secours. En revanche, à l'Ouest on peut distinguer les falaises de *Gigthis* qui sont naturellement remarquables dans un paysage aussi plat et sur lesquelles furent érigés tous les édifices imposants dont parlait Constans (temples, thermes, portiques, etc.) sans compter les constructions qui sont face à la mer du côté de la rue du port<sup>778</sup>. En s'approchant de Bou Ghrara, on peut également reconnaître les entailles des ravins creusés par Oued El Fja. Si notre navigateur doit se diriger vers *Zitha*, à ce moment là il doit pointer les petites hauteurs de Ras Ksim et les petites falaises de limons rouges, bien visibles de loin qui entourent Ras Sgala et qui cachent derrière elles aujourd'hui la petite bourgade d'Errsifett<sup>779</sup>.

<sup>775</sup> Casson 1971, p. 157 : « The smaller types depended almost wholly on their oars » et on lit plus loin : « The larger depended almost wholly on sail, and run out the oars only when approaching or leaving harbour ».

<sup>776</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 348, on lit dans le chapitre dédié aux marées le constat suivant : « [...] c'est donc la barre extérieure (celle qui se trouve à l'entrée du chenal occidental en entrant en provenance de Gabès) qui commande le tirant d'eau des bâtiments qui peuvent pénétrer dans la petite mer de Bou Ghrara. Un bâtiment de 3 mètres de tirant d'eau peut toujours franchir les deux barres extérieures entre le moment de la pleine mer et celui de la mi-marée précédente ou suivante, quelle que soit l'amplitude de la marée ».

<sup>777</sup> *Ibid.*, p. 236-238.

<sup>778</sup> Constans 1916, p. 68-69. Dans cette rue on trouve une porte monumentale face à la mer suivie d'un portique du même style à huit colonnes de calcaire rouge et puis un bâtiment immense que Constans croit être les docks.

<sup>779</sup> *Errsifett* est le pluriel de *Rasif* en arabe et qui veut dire littéralement quai. C'est probablement en rapport avec les deux quais que nous avons décrits dans la fiche du site de *Zitha*.

**Les installations portuaires et l'économie de *Gigthis* (Fig. 76, Fig. 76 bis, Fig. 78, Fig. 79)**

L'économie des environs de la mer Bou Ghrara se base sur les activités essentielles qui caractérisent cette région d'un point de vue climatique (nature des sols, précipitations, couverture végétale), de sa configuration naturelle, du savoir-faire locale, des connexions routières et maritimes et de l'évolution historique.

Par ses conditions climatiques quasi identiques à celles d'aujourd'hui, l'aridité affichée par cette région est assez saisissante. Le manque cruel d'indicateurs sur l'économie aussi bien dans la tradition littéraire que les trouvailles archéologiques ne nous permet pas d'établir un bilan économique de cette zone intermédiaire entre les deux Syrtes. La proximité immédiate des étendues désertiques et leurs influences inévitables faute de barrières naturelles signent un paysage à culture sèche ou nécessitant un minimum d'eau<sup>780</sup>. Gsell raconte ce fait en ces termes : « Entre Gabès et le cap Misrata, le littoral, bas bordé de dunes derrière lesquelles des lagunes s'étalent çà et là, semé d'oasis que séparent des espaces déserts, précède un pays de plaines légèrement ondulées.[...] le brusque obstacle (du *Djeffara*) contraint les vents humides qui soufflent quelques fois de la mer à se décharger de la vapeur d'eau qu'il contiennent ; les pluies, quoi que peu fréquentes, permettent à une population assez nombreuse de vivre de cette région ». Il n'est pas établi aujourd'hui que cette région, et cela est valable pour la partie de la *Djeffara* tunisienne, la zone de Bou Ghrara et l'île de Djerba, et plus loin encore jusqu'aux ports libyens, ait pu cultiver des céréales comme les hautes steppes. En revanche, ce terroir se prête à la culture de l'olivier à proximité de la douceur de la mer, et qui supporte assez bien un certain degré de salinité du sol<sup>781</sup> comme on peut le voir aujourd'hui encore. Nous avons vu plus haut que l'oléiculture a pris de l'essor après l'affaire de Taefarinas et le bénéfice qu'ont tiré les *Gighenses* de la « *pax romana* ». Nous rappelons ici les récentes découvertes de restes de pressoirs à huile à *Gigthis* et à *Zarhis* faites par le responsable des sites de cette région, A. Drine<sup>782</sup>. D'un autre côté, il faut rappeler que cette activité est saisonnière et n'a pu naturellement occuper toute l'activité de cette ville et par conséquent celle de son port.

En revanche, deux activités complémentaires de haute importance ont favorisé l'essor de ces ports (*Zitka* et *Gigthis*) à côté du commerce généré par l'oléiculture et qui

<sup>780</sup> Gsell, t. 1, p. 23.

<sup>781</sup> Despois 1955, p.

<sup>782</sup> Drine 1992-93, p. 47 ; Découverte inédite de trois huileries et de 16 blocs de pierres de pressoirs à huile et probablement aussi de vin.

sont l'industrie halieutique et le commerce transsaharien. Sur le premier élément, les découvertes archéologiques couplées à la configuration de la côte, qui se prête à cette activité, affirment le rôle fondamental de cette « industrie ». Quant au commerce saharien, nous en parlerons plus loin au paragraphe consacré aux réseaux routiers.

La mer Bou Ghrara est un réservoir halieutique exceptionnel même aujourd'hui<sup>783</sup>. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les auteurs des *Instructions Nautiques* rapportent la richesse de cette mer en ces termes : « La mer de Bou Ghrara est très riche en poissons et en éponges ; on évalue à 500 le nombre des bateaux employés aux diverses sortes de pêche. En outre, des pêcheries sont établies sur les bancs au Nord et au Sud d'Adjim<sup>784</sup> ».

Cette mer est le lac « *Zuchis* » de Strabon : « Succède à la Petite Syrte un lac de 400 stades de tour à l'embouchure fort étroite, avec une ville de même nom sur ses bords, laquelle possède des porphyrobaphées ou teintureries de pourpre et toute espèce d'établissements pour la salaison du poisson (*taricheiae*)<sup>785</sup> ». Ces dernières sont mentionnées par Scylax entre Abrotonon (Sabratha aujourd'hui en territoire libyen) et l'île des Haut-fond (Djerba)<sup>786</sup>. P. Troussel considère qu'après avoir confronté les données littéraires à celles du terrain, la région de la Petite Syrte dont la mer Bou Ghrara et ses environs font partie est : « un milieu plus doué au total pour l'activité littorale autour d'une valorisation des produits de la mer que pour une activité maritime et commerciale au long cours<sup>787</sup> ». Néanmoins, même si cette dernière est moins importante en comparaison à celle des ports du Cap Bon et du Sahel, cela ne veut pas dire qu'elle était absente.

Concernant l'activité halieutique et la transformation des produits qui en dérivent, il est intéressant de regarder l'ensemble du territoire de cette région, en incluant la péninsule *Accara*, l'autre mer fermée Bahiret El Bibane, l'île de Djerba et toute la zone de la Mer Bou Ghrara jusqu'aux confins de la passe qui communique avec la mer ouverte du côté de Gabès. C'est en ayant une vue d'ensemble sur cette région, que nous venons de détailler, que nous arrivons à avoir une vue d'ensemble sur le contexte dans lequel a évolué l'activité commerciale du port de cette cité en premier lieu et également celui de Ras Segala, considéré vraisemblablement le débouché maritime de la ville de *Zitha*<sup>788</sup>.

<sup>783</sup> Zaouali 1985, p. 301-313. L'Office National des Pêches continue à entreprendre des projets de mise en valeur de nos jours.

<sup>784</sup> *Instructions Nautiques* 1899, p. 352.

<sup>785</sup> Strabon, XVII, 3, 17.

<sup>786</sup> Scylax, *Périple*, 110.

<sup>787</sup> Troussel, 1990, p. 321.

<sup>788</sup> Slim *et al.* 2004, p. 103-105.

Le site de Mdeina est le plus important et le mieux typé de ces établissements, étendus sur près de 500m le long du littoral partant à 20 km au Nord de la ville frontalière de Ben Guerdane<sup>789</sup>. Ces vestiges interprétés auparavant à tort pour des quais et des cales sèches lors des premières expéditions<sup>790</sup>, sont en réalité une unité de salaison représentée par une batterie de cuve à caractère industriel<sup>791</sup>. On y reconnaît aussi bien des cuves de salaisons, de *garum* que de production de pourpre. Plusieurs éléments céramiques y ont été découverts comme les amphores africaines II, Agora M254, diverses formes abondantes de Sigillée africaine tardive, des amphores Tripolitaines III, *Spatheion*, amphores Keay 25 et 35B<sup>792</sup>. Au Sud de Zarzis et à l'est de Sidi Bou Teffaha, on peut reconnaître des restes de cuves typiques de cette industrie avec des angles arrondis, étanchéifiés par un enduit à base de béton de tuileau<sup>793</sup>. Ce sont ces ruines identifiées à tort pour des entrepôts d'huile associés à la légende du port ancien de *Gergis*. Non loin de là et sur la rive Sud de Bahiret EL Bibène, l'ancienne *Villa Magna* de l'itinéraire Antonin<sup>794</sup>, se trouve une unité de salaisons ou de *garum* mais moins importante en taille<sup>795</sup>. Deux autres sites présentent des activités de fabrication de pourpre : *Meninx* à l'extrémité Sud de Djerba et Rhizène mais dans une envergure moins importante<sup>796</sup>. On a trouvé aux alentours de ces deux sites des céramiques d'importation couvrant une large période chronologique allant de l'époque punique au VII<sup>e</sup> siècle pour *Meninx* (vaisselle campanienne A, bols hellénistiques à reliefs, Sigillée italique, Sigillée du Sud de la Gaule, amphores italiennes Dressel 1, 2/4, amphores Tripolitaines II et III et plusieurs variantes d'amphores africaines.) et du second siècle avant notre ère au début du VI<sup>e</sup> pour Rhizène (vaisselle campanienne A, Sigillée du Sud de la Gaule, hispanique et africaine bien sûr)<sup>797</sup>.

Non loin de là et plus à l'Ouest, le fameux site de Guellala identifié comme *Haribus* sur la *Table de Peutinger*<sup>798</sup> présente des vestiges attestant des activités liées aux salaisons, *garum* et pourpre. Cependant, le plus important dans ce site est la présence de témoins implacables d'un ou plusieurs centres de fabrications de céramique et plus précisément d'amphores, en rapport sans doute avec le transport de produits halieutiques transformés.

<sup>789</sup> *Ibid.*, p. 91.

<sup>790</sup> Robillet 1892, p. 126.

<sup>791</sup> Slim *et al.* 2004, p. 91.

<sup>792</sup> *Ibid.*, p. 93.

<sup>793</sup> *Ibid.*, p. 98.

<sup>794</sup> *Itinéraire Antonin* 60, 3 ; actuel Henchir Bou Gornine : 36 G 88' N – 9 G 97' E.

<sup>795</sup> Slim *et al.* 2004, p. 94.

<sup>796</sup> *Ibid.*, p. 99-101.

<sup>797</sup> *Ibidem.*

<sup>798</sup> VII, 1 ; Tissot 1884, t. I, p. 201 201.

D'ailleurs, cette activité continue aujourd'hui comme hier et fait la principale activité de l'actuelle ville de Guellala. Le bilan céramique dans cette zone est très riche. Il couvre une période allant de l'époque punique au VII<sup>e</sup> siècle : amphores puniques, amphores africaines impériales type I, *spatheion*, Keay XXV, etc<sup>799</sup>.

La prospérité commerciale de *Gigthis* perdure au III et IV<sup>e</sup> siècles. Les nombreux *ostraca* découverts dans ce site et datés de cette période en témoignent car ils sont considérés comme argument historique probant de la vitalité des transactions commerciales qui ont eu lieu dans ce site<sup>800</sup>.

Enfin, deux éléments peuvent plaider encore pour l'envergure économique de la cité de *Gigthis* et son port, sont les rapports indiqués par Constans concernant sa démonstration sur le rapport entre cette cité et Ostie. Nous rapportons ici ces propos sans y adhérer puisqu'il considère que les *Gightenses* choisirent comme patrons de leur municipe, deux personnages, *Q.Egrilius Plarianus* et *Larcius Lepidus*, dont les familles, du reste alliées, étaient originaires du grand port italien. Faisant foi aux déductions de D. Vaglieri, dans ses *Notizie degli scavi*, parues en 1903, il en conclut que *Q.Egrilius Plarianus* fut patron d'Ostie ne même temps que de *Gigthis*. Il continue en signalant l'importance du culte de Cybèle à Ostie et qui est adorée aussi à *Gigthis*, en témoigne une statue découverte dans le site<sup>801</sup>. Constans parle également de ce qui nous semble des indices importants dans la vie portuaire de la cité. En effet, il rapporte la découverte de ce qu'il pense être des docks à l'extrémité de ce qu'il a nommé la rue du port<sup>802</sup>. Non loin de cette rue, les armateurs et les négociants avaient édifié leurs demeures sur une colline<sup>803</sup>, dominée par un temple de Mercure<sup>804</sup>, d'où ils avaient vue sur leurs navires.

Enfin, sur les armateurs peu de noms de familles sont connus en dehors de celles bourgeoises, les *Messii*, les *Ummidii* qui sans doute sont des *negotatores* importants au II<sup>e</sup> siècle<sup>805</sup>.

La prospérité de *Gigthis* comme le reste des ports de la Tripolitaine provient également du commerce avec le Sahara<sup>806</sup> et du bénéfice d'être sur un nœud de routes partant ou venant de différents endroits. L'étude du réseau routier et maritime s'impose.

<sup>799</sup> Slim *et al.* 2004, p. 102.

<sup>800</sup> Drine 2008, p. 10-11.

<sup>801</sup> Constans 1916, p. 14-15 ; Lassère 1977, p. 372, note 47.

<sup>802</sup> *Ibid.*, p. 68-69.

<sup>803</sup> *Ibid.*, p. 100-104.

<sup>804</sup> *Ibid.*, p. 104-110.

<sup>805</sup> Lassère 1977, p. 376.

<sup>806</sup> *Ibid.*, p. 375.



### Le réseau routier et maritime

C'est par le littoral des Syrtes que les communications entre la Méditerranée et l'Afrique centrale rencontrent le moins d'obstacles. C'est dans ce sens que les Carthaginois prirent le soin d'écarter les Grecs de ces parages et de fixer les autels de Philène comme limite de leur empire afin de se réserver une exclusivité de ce commerce notamment avec les oasis du Fezzan et au delà, le Soudan et l'Afrique Noire<sup>807</sup>. Selon Hérodote, il fallait trente jours par le chemin le plus court pour aller chez les Garamentes en partant du pays des Lotophages (Djerba) situé entre les deux Syrtes<sup>808</sup>.

D'autre part, Gsell émet l'hypothèse que des ports de la Tripolitaine, y compris *Gigthis* et Ras Segala (*Zita*) et de *Tacapæ* sur la Petite Syrte aussi, des pistes se dirigeant vers le Sud-Ouest ou au Sud aient convergé vers Ghadamès qui dut être de bonne heure un des carrefours du Sahara<sup>809</sup>. Les Garamentes comme les Nasamons, peuplade du littoral de la Grande Syrte, ont joué un rôle déterminant et surtout d'"éclaireurs" dans ce commerce transsaharien<sup>810</sup>. Du Sahara, on apportait des dattes, du Soudan des peaux de bêtes sauvages, des plumes d'autruches, l'Or ainsi que l'ivoire<sup>811</sup>.

#### *Itinéraire Antonin*<sup>812</sup> :

Sur la route allant de *Macomades* à *Leptis Magna Colonia*, on trouve *Giti municipium* (*Gigthis*) à 80 milles de *Tacapas Colonia* (Gabès). *Ponte Zita Municipium* (*Zitha* ou *Zita*) est à 35 milles de *Giti*. Cette dernière est à près de 286 milles de la destination finale de cette portion de route c'est à dire *Leptis Magna Colonia* (Lebda).

#### *Table de Peutinger*<sup>813</sup> :

Ces valeurs ne semblent pas être les mêmes sur cette table par rapport au document précédent. En effet, on trouve *Gigi* (*Gigthis*) à 50 milles de *Tacape* (Gabès) en passant par *Fulgurita* qui serait l'actuelle Zarat (banlieue Sud de la ville de Gabès) et à 17 milles en suivant le rivage en direction de *Ziza* (*Zita*).

En revanche, ce que nous avons remarqué c'est la nécessité de passer par l'une des deux routes qui partent de *Zita* qui s'enfoncent en direction du Sud Est, en passant soit par

<sup>807</sup> Gsell 1928, t. 4, p. 138.

<sup>808</sup> *Ibid.*, p. 183.

<sup>809</sup> Gsell 1928, t. 4, p. 139.

<sup>810</sup> *Ibidem.*

<sup>811</sup> *Ibid.*, p. 140-141.

<sup>812</sup> 60, 1.

<sup>813</sup> VI, 5.

la voie du littoral, soit la route intérieure reliant *Zita* à *Pisida* en passant par *Villa Magna* et qui passe dans l'arrière-pays de la Bahiret El Bibène. Selon la carte de la *Table de Peutinger*, il y aurait deux points de connexions avec les routes de l'arrière. La première jonction se fait au Nord en prenant la route partant (*Tacape*) de Gabès en direction de *Martae* (Mareth) qui elle même se ramifie plus loin dans l'arrière pays des oasis. La deuxième serait au niveau de Sabrata à près de 118 milles à l'Est.

Cette portion de route qui implique *Gigthis* comme *Zita* s'insère dans une artère principale très importante qui passe par *Tacape* (Gabès) et qui a bénéficié de plusieurs réfections à l'époque romaine<sup>814</sup>. Cette route reprend vers le Nord en arrivant jusqu'à Carthage. De l'autre côté, vers le Sud, cette route continue vers *Leptis Magna*<sup>815</sup>.

L'important port de Sabrata ou Sabratha est d'une grande importance. En effet, à cette ville aboutit la route de *Cydamus*. Gsell<sup>816</sup> considère que l'existence de ce port ne se justifie guère autrement : c'est le lieu du littoral d'où l'on atteint le plus aisément Ghadamès à croire Plin<sup>817</sup> : « *Cydamum e regione Sabratae* ». Un commerce actif avec l'intérieur peut seul expliquer la prospérité de Sabratha, car le pays environnant n'offrait pas de ressources agricoles.

Lassère confirme cette hypothèse dans son étude de la répartition des populations en considérant que dans toute la Grande Syrte, une population peu dense ne réclamait pas d'importations considérables. Mais aux Trois Villes aboutissaient les voies commerciales venues du Soudan. À Sabratha aboutissait la route de *Cydamus*, à *Oea* celle de *Gheria* et *Mizda*, à *Leptis Magna* celle du *Mons Aier*, *Bou Njem* et *Beni Oulid*<sup>818</sup>.

Pour finir, rappelons la chaussée romaine construite entre la pointe Sud de l'île de Djerba avec la pointe Nord de la péninsule des *Accaras* (aujourd'hui Zarzis) et qui, il est vrai paraît avoir un rôle assez local mais en réalité se connecte à tout ce réseau régional qui relie l'île au continent et passe par *Zita*, concerne naturellement *Gigthis* et permet de prendre la route vers les cités tripolitaines<sup>819</sup>. Cette route a selon lui eu un double effet : il est vrai qu'elle relie l'île au continent et au nœud des routes transsahariennes mais elle a

<sup>814</sup> Voir plus haut le § dédié à l'histoire de *Gigthis*

<sup>815</sup> Constans 1916, p. 20.

<sup>816</sup> Gsell 1928, t. 2, p. 123 ; t. 4, p. 139, note i.

<sup>817</sup> Plin<sup>e</sup>, V, 35.

<sup>818</sup> Lassère 1977, p. 371 et note 37.

<sup>819</sup> Constans 1916, p. 14.

aussi poussé *Gigthis* à orienter son commerce vers le Nord avec les autres ports de la côte orientale de la Tunisie et aussi avec Carthage et Ostie<sup>820</sup>.

Dans l'*Itinerarium Maritimum*, *Gigthis* apparaît une seule fois sous le nom de *Gitti* à côté de *Girba* et *Tripoli*<sup>821</sup> dans les trajets intérieurs de Sicile et de l'Afrique. La distance est de 90 stades de *Gitti* à Tripoli.

### Les installations portuaires de *Gigthis* à travers l'histoire

Comme nous l'avons vu au sujet de ce port, il était à ses débuts un des comptoirs que Carthage a érigé le long du littoral oriental de la Tunisie. Il était donc un petit port de cabotage avec une jetée unique qui s'est rapidement ensablée. Sa situation l'invitait à commercer avec l'Égypte et la Grèce. Le Périple de Scylax daté du IV<sup>e</sup> siècle avant notre ère le cite comme escale connue par les marins. En revanche, nous avons peu d'éléments sur son fonctionnement au moment de la domination numide impulsée par Massinissa pendant près d'un siècle après la deuxième guerre punique (218-201 av. J.-C.).

Avec la romanisation la prospérité fut de retour jusqu'à la révolte de Tacfarinas (entre 17 et 23 de notre ère). Au second siècle, le port de *Gigthis* suivit les traces de ses semblables du Byzacium, alors en plein essor, et développe son rayonnement. À l'époque des Antonins, le port de *Gigthis* figure de nouveau sur les écrits des géographes (Itinéraire Antonin, *Table de Peutinger*). Avec l'obtention du statut de *municipium* sous Antonin Le Pieux (138-161), un nouveau port fut probablement construit, celui dont nous connaissons les vestiges aujourd'hui. Au III<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> siècles, la prospérité du port, en tout cas celle de la ville, semble continuer avec les nombreux *ostraca* retrouvés sur site attestant de la vitalité des transactions commerciales. En revanche, nous avons de nouveau des lacunes sur la *Gigthis* chrétienne qui était le siège d'un évêché au V<sup>e</sup> siècle.

Après la prise de Carthage par les Vandales en 439, *Gigthis* passa sous leur domination lors du traité de 442. Elle connut sa première déchéance durant un siècle jusqu'à l'arrivée des Byzantins. Le port commença déjà à s'ensabler et se transforma progressivement en mouillage. Au VII<sup>e</sup> siècle, les Arabes trouvèrent certainement le port dans le même état mais les environs assez prospères.

<sup>820</sup> *Ibidem*.

<sup>821</sup> *Itinerarium Maritimum*, 518, 5.

**Zitha, Henchir Ziane, Ras Segala** (Fig. 47, Fig. 48, Fig. 76, Fig. 76 bis)

AAT, XXII, Gabès

37°23'N ; 6°63'E

L'identification du site de *Zitha*, l'actuel Henchir Ziane est confirmé par la découverte en 1906 faite par le capitaine Donau de quelques monnaies sur la voie *Gightis Zitha*<sup>822</sup>. L'*Itinéraire d'Antonin* la cite sous le nom *Ponte-Zita municipium*<sup>823</sup> et probablement la *Liha municipium* de la *Table de Peutinger*<sup>824</sup>.

Le site se trouve au centre de la péninsule de Zarzis (la péninsule *Accara*) à la limite méridionale de la région de la Petite Syrie dans laquelle on trouve également les cités antiques de *Gightis*, *Zitha* et *Merinx*. Cette zone a attiré dès le premier millénaire avant notre ère aussi bien les Grecs que les Phéniciens.

La colonisation punique de cette cité est attestée par une inscription carthaginoise dans laquelle Berger propose de lire « Maison du bain » ou « Temple de Dagon »<sup>825</sup>. Des graffiti et des stèles néopuniques permettent de confirmer cela également<sup>826</sup>. D'autres documents inédits sont également rapportés par A. Drine<sup>827</sup>.

*Zitha* se trouve à 9 km de la mer et témoigne de l'importance et la fertilité de l'arrière-pays de cette région dans l'antiquité<sup>828</sup>. Polybe rapporte que Massinissa s'est emparé des Emporia de la Petite Syrie après la deuxième guerre entre Carthage et Rome. Cette dernière s'y installa plus tard par étapes<sup>829</sup>.

En 46 avant notre ère *Zitha* passa définitivement sous domination romaine après la création de l'*Africa Nova*.

Sous Auguste, en 27 av. J.-C., l'*Africa Vetus* et l'*Africa Nova* sont réunies et la Proconsulaire fut formée. *Zitha* en faisait dès lors partie durant plus de trois siècles jusqu'à la fin du III<sup>e</sup> siècle de notre ère, quand elle bascula dans le giron de la province de Tripolitaine<sup>830</sup>.

<sup>822</sup> Donau 1920, p. 34-35.

<sup>823</sup> *Itinéraire Antonin*, 60, 2

<sup>824</sup> T.P., VI, 5.

<sup>825</sup> Drine 191, p. 18.

<sup>826</sup> Ferjaoui 1988, p. 265.

<sup>827</sup> Drine 1991, p. 18-19.

<sup>828</sup> Donau 1909, p. 46-50.

<sup>829</sup> Polybe, XXXI, 21

<sup>830</sup> Chastagnol 1957, p. 119-134.

La pénétration romaine est attestée dans cette région depuis la première moitié du I<sup>er</sup> siècle de notre ère. En effet, cette présence s'inscrivait dans le cadre d'une politique de protection du *limes* de la Proconsulaire, après ses guerres avec *Taefarinas*, en occupant de nouveaux secteurs aux frontières méridionales de cette province et afin aussi de « viabiliser » et assurer l'avenir de la province tripolitaine en annexant la bande côtière également de la *Jeffara* qui se prolonge à l'est jusqu'à l'île de Djerba et la péninsule de Zarzis.

En occupant cette contrée, les Romains s'étaient rendu compte de la position stratégique de cette ville, étant dans le centre d'un réseau routier très important et assez dense<sup>831</sup>.

### Le réseau routier :

Trois routes sont à signaler ici :

La première mène au Nord vers *pons Zitha*, la voie romaine d'El Kantara et vers *Meninx*. La seconde se dirige vers l'Ouest et mène à *Gergis* en premier et arrive à *Tacape*<sup>832</sup>. La dernière s'oriente vers le Sud en direction de *Presidium* (actuel El Bibane) et *Leptis Magna* en Tripolitaine<sup>833</sup>.

### Le port (Fig. 47, Fig. 48) :

Deux môles sont encore visibles actuellement à côté du bourg qui porte le même nom. Il est à l'Ouest de l'ancienne chaussée romaine aujourd'hui El Kantara. Il s'agit de Henchir Segala ou encore Ras Segala. Segala Ou Skala signifiant en arabe l'embarcadère. Du Breil de Pontbriand l'a décrit sous le nom de « Marsa Guedina » qui veut dire en arabe l'ancien port. Il l'identifie avec Edafza de Ptolémée<sup>834</sup> et Kidifqa ou *Stadiasme*<sup>835</sup>.

Ce site, assez mal connu, situé sur la rive est de la mer de Ben Sirara renferme deux jetées construites et terminées par deux plates-formes rectangulaires à leur extrémité en forme de T. La jetée Sud mesure près de 350 m de long et 9 m de large. Quant à celle du Nord, elle n'est visible que sur 80 m de long, vu sa dégradation<sup>836</sup>. À son extrémité se trouve une plate forme rectangulaire. Le site est fortement envasé et semble cacher

<sup>831</sup> Drine 1991, p. 20.

<sup>832</sup> Donau 1920, p. 36.

<sup>833</sup> Toutain 1903, p. 274-286.

<sup>834</sup> Ptolémée IV, III, 2.

<sup>835</sup> *Stadiasme* 105, p. 465.

<sup>836</sup> Tousset 1990, p. 330-331.

beaucoup d'éléments architecturaux portuaires. Il a servi sans doute comme débouché maritime du centre oléicole de *Zitha*. Des traces de citernes et très peu de céramique gisent dans les environs du site complètement couvert d'alluvions<sup>837</sup>.

Un autre supposé port se trouve à 2 km au Sud de Zarzis, l'antique *Gregis*. Du Breil Pontbriand, a signalé la présence de deux môles et croit avoir reconnu les restes d'huiles concrétionnées.<sup>838</sup> Il a attribué les ruines de la Sebkhah de Zarzis à celles de *Gergis*. Une construction en grandes pierres de tailles se trouve à l'extrémité d'une jetée. Elle renferme une série de compartiments de 3050 m de largeur alignés sur toute la longueur et ouvertes à l'extérieur. L'hypothèse que ces compartiments soient des emplacements réservés aux navires fut écartée vu la faiblesse des dimensions. Ces mêmes cavités auraient renfermé des résidus d'huile. Si l'on tient compte de l'importance des oliveraies qui couvraient l'arrière-pays comme de nos jours, il est possible de penser qu'ils avaient été réservés pour le stockage d'huile que les marins de l'époque chargeaient avant de voguer. Ce serait donc vraisemblablement un port relais. Or, cette interprétation est erronée puisque les vérifications effectuées par P. Troussset ont révélé qu'il s'agit là, de cuves de salaisons<sup>839</sup>. Ce n'est donc pas un port. Cela n'enlève en rien, en tout cas, la vocation oléicole de la région.

Le *Stadiasme* situe ce port à 150 stades de *Memmx* et 350 de *Zeucharis* en signalant un « *habet portum aquam* », un poste avancé d'eau et d'approvisionnement.

Rappelons ici le développement et la richesse de *Zitha* qui a su profiter, comme nous l'avons dit plus haut, de réseau routier en rapport direct avec le cœur de la production ainsi que le climat et le sol qui conviennent à l'oléiculture. Tout promeneur aujourd'hui peut se rendre compte de lui-même de l'immensité des oliveraies de Zarzis et de manière plus vaste du pays d'El Accara où on peut rouler durant des kilomètres en ayant en vue des pieds d'oliviers séculaires même à proximité des unités touristiques balnéaires pullulant ça et là. Rappelons ici au passage que le nom de *Zitha* fut selon Gsell donné à cette ville par les Phéniciens qui désignent le nom de l'arbre dans leur langue. Les autochtones l'appelaient Azemmour et les Romains auraient repris le nom latin à cet arbre des Grecs, maîtres en oléiculture<sup>840</sup>.

<sup>837</sup> *Ibidem*.

<sup>838</sup> Du Breil Pontbriand 1906, p. 251.

<sup>839</sup> Troussset 1990, p. 328, note 33.

<sup>840</sup> Gsell 1928, t. 1, p. 238 ; voir également les notes 7 et 8 de la même page.

Cela est d'autant plus valable, que si on regarde du côté de l'histoire urbaine, un développement certain semble avoir marqué cette cité. Les campagnes de prospection et de fouilles des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles ont apporté d'édifiantes découvertes. Donau<sup>841</sup> a retrouvé une forteresse, un forum, une basilique et un temple dédié à *Celestis*<sup>842</sup>. Les fouilles de S.Reinach et E.Babelon en 1880 mirent en évidence l'importance de Zitha à la première moitié du I<sup>er</sup> siècle de notre ère, déjà dotée d'un forum et autres édifices qui l'entourent. Une inscription cite une famille qui semble influente au III-IV<sup>e</sup> siècle, les *Memmii* originaires de *Gightis* et appartenant à la tribu des *Chinithiens*<sup>843</sup>. Plusieurs autres sites dans les environs semblent plaider pour un développement sous les Antonins de même que l'importance des nécropoles de la région<sup>844</sup>. D'une manière générale, l'étendue des ruines dans la région des Accara dénote une certaine envergure agricole et commerciale. D'ailleurs, à début du III<sup>e</sup> siècle, Septime Sévère prit des mesures afin de sécuriser les Emporia et leur hinterland.

L'examen des voies de circulation et des routes qui en jaillissent indique une densité de trafic commercial certaine et un statut de *mansio* pour annone militaire. *Zitha* est mentionnée sur l'*Itinéraire Antonin* sur le trajet de route du littoral reliant Carthage à *Lepcis Magna*<sup>845</sup>. En 216, sous Caracalla une portion de ce grand trajet a été restaurée reliant *Zitha* à *Tacape*<sup>846</sup>. Cela démontre une fois de plus l'intérêt que portait le pouvoir à cette cité et d'une manière générale à la production de l'arrière-pays de la Petite Syrie. Deux bornes milliaires ont révélé que cette même route fut réparée de nouveau sous Dioclétien et une troisième fois sous Constantin<sup>847</sup>. Ces deux trouvailles démontrent la pérennité du commerce et son essor entre la fin du III<sup>e</sup> et le début du VI<sup>e</sup> siècle.

<sup>841</sup> Toutain 1903, p. 279.

<sup>842</sup> Merlin 1905, p. CCIX-CCX ; *CIL*, VIII, 22690.

<sup>843</sup> *CIL*, VIII, 11707.

<sup>844</sup> Donau 1909, p. 48.

<sup>845</sup> *Itinéraire Antonin*, 60, 2.

<sup>846</sup> Constans 1916, p. 343, n°34.

<sup>847</sup> *Ibidem*.

## Les structures annexes des ports

### Les phares et les sémaphores

Ces équipements faisant partie intégrante des ports et appartenant au système de navigation et parfois défensif, sont attestés en Tunisie par les mosaïques de la place des Corporations d'Ostie<sup>848</sup>. Nous avons considéré que la présence de traces de phares est le seul critère permettant les classer en cette typologie. Néanmoins, les traces de phares sont peu nombreuses jusqu'à l'heure actuelle puisque nous l'avons signalé, auparavant, des prospections et des relevés précis restent à faire le long de la côte.

Nous allons nous contenter d'énumérer certains emplacements jugés par certains archéologues ou observateurs comme d'éventuels emplacements de phares.

#### *Thapsus :*

Loin de l'extrémité Nord en direction du large, un amas de blocs jonchant le fond est découvert à plus de 180 m et s'étendant sur une superficie de 60x80 m. Les prospecteurs de l'expédition de Cambridge l'ont soupçonné d'être un ouvrage défensif ou un phare<sup>849</sup>.

#### *Hadrumetum :*

Une base en forme circulaire se trouvant à l'extrémité de la jetée de la quarantaine, atteste la présence d'un phare. Par ailleurs, d'autres traces ont été décelées sur le môle transversal et celui du Sud<sup>850</sup>.

#### *Sullethum :*

A l'extrémité gauche de la jetée, du côté du large, un ensemble de bassins ainsi qu'une base de forme circulaire sont découverts à Salakta. Il s'agit, vraisemblablement, d'un emplacement d'un phare<sup>851</sup>.

<sup>848</sup> Becatti 1953, Scavi di Ostia, Mosaici e pavimenti marmorei, IV.

<sup>849</sup> Yorke, 1967, p. 24.

<sup>850</sup> Fouquier, 1964 a, p. 83.

<sup>851</sup> Hypothèse avancée par l'équipe de Yorke, Cf. également les mosaïques de la place des corporations d'Ostie.



*Cercina* :

Une plate forme à proximité du rivage et non loin des alignements de blocs soupçonnés d'être les traces de quais, est susceptible d'avoir servi de base pour un poste de vigie ou de phare<sup>852</sup> (fig. 10).

**Les entrepôts (Fig. 67)**

Les entrepôts font partie des établissements qui sont dans au voisinage du port. Les *horrea* peuvent être des possessions de l'État ou de particuliers<sup>853</sup>. Ces *horrea* n'ont pas un plan unique et stéréotypé dans le monde antique<sup>854</sup>. Le modèle le plus répandu se présente sous la forme de vastes bâtiments répartis autour d'une cour carrée ou rectangulaire qui ouvre sur la rue par un large portail<sup>855</sup>. Ces bâtiments sont divisés en pièces plus longues que larges et peuvent être voûtées. Certains docks ou *horrea* sont prévus pour le stockage du blé, d'autres pour les liquides connus par des *dolia* enfoncés dans le sol. D'autres peuvent renfermer des produits issus de la transformation des produits de la mer comme c'est le cas de *Meninx* que nous allons voir plus loin<sup>856</sup>.

Ces installations de terre ferme ne semblent pas être jusqu'à l'heure actuelle nombreuses sur la côte orientale de Tunisie. Dans un recensement des monuments de stockage des denrées agricoles de la Tunisie romaine, R. Hamrouni distingue des *horrea* et des monuments à auges. Il en dénombre une quinzaine sur la totalité du territoire de la Tunisie actuelle<sup>857</sup>. Dans notre zone d'étude, trois découvertes semblent desservir directement le commerce maritime à savoir Henchir El Ksab ou Demna (Fig. 69) au Cap Bon, *Horrea Caelia* (Fig. 68), à Hergla au Nord de Sousse et *Meninx* l'ancienne capitale de l'île de Djerba. D'autres monuments de stockage à l'intérieur des terres sont à mettre absolument en rapport avec le ravitaillement de nos ports. Nous pensons particulièrement à celui de *Thysdrus*, la cité florissante et carrefour de commerce dès le Ier siècle de notre ère ainsi que celui de *Mactaris*, zone agricole de premier ordre dans l'antiquité comme de nos jours. Il y a lieu aussi de citer la découverte du *horreum* de Henchir el Oust<sup>858</sup> dans l'hinterland de l'échancrure du golfe d'Hammanet. Mais à la vue des objectifs de notre

<sup>852</sup> Chelbi, 1995 a, p. 132-133.

<sup>853</sup> Rougé 1966, p. 167.

<sup>854</sup> Andreau 2007, p. 263.

<sup>855</sup> Telle est la définition de Rougé 1966.

<sup>856</sup> Drine 2007, p. 239-251.

<sup>857</sup> Hamrouni 2004, p. 121-137.

<sup>858</sup> Ferchiou et Ladjmi Sebaï, 2002, p. 29-45.

recherche, nous devons nous cantonner aux monuments de stockage en rapport géographique étroit avec nos ports.

À mi-distance entre Kelibia et Kerkouane, un complexe d'*horrea* a été découvert et signalé par T. Ghalia dans la Carte Nationale des Sites Archéologiques et des Monuments Historiques en 2004. T. Ghalia parle de vestiges d'une salle voûtée en berceau ainsi que d'un horreum faisant partie d'un ensemble d'installations portuaires antique aménagé en bordure de mer<sup>859</sup>. Ce site fait l'objet de fouilles en cours et peu d'informations sont disponibles à son sujet. En effet, il s'agit d'un complexe localisé sur la côte au Nord Est du Cap Bon, à proximité d'une église. Aux alentours, on note la présence de traces d'usines, d'un aqueduc et peut être d'une structure portuaire. Le complexe prend la forme U avec trois rangées alignées ouvrant sur une cour<sup>860</sup>. L'interprétation des ouvertures dans certaines pièces côté cour ou côté rue et parfois les deux à la fois semble encore difficile à faire en l'absence d'une publication complète. La mise en relation avec le dit « port » n'est pas clarifiée également.

Le site le mieux connu et qui a bien conservé ses traits est celui qui se trouve à Hergla. Cette ville a, d'ailleurs, acquis son nom antique vraisemblablement de ses magasins qui sont disposés autour d'une cour centrale. Ils sont plutôt profonds que larges et s'agencent de la même manière que les *fundouks* islamiques. C'est un grand bâtiment quadrangulaire, formé de deux ailes divisées chacune en une douzaine de compartiments réguliers de 3 m de largeur. Ces deux ailes sont jointes côté mer par un autre corps de bâtiments qui leur est perpendiculaire. Il est assez fruste et entamé par les vagues<sup>861</sup>. La documentation nous renseigne sur ce complexe qui avait un rôle étroit avec le port d'*Hadrumetum*. En effet, la famille des *Caelii*, riche famille hadrumétine possédant des *figlinae* à *Hadrumetum*, aurait probablement acheté ou fait construire des entrepôts à *Horrea Caelia*<sup>862</sup>. Cela dénote l'importance du capital privé et le rôle des armateurs qui ont profité de l'essor du commerce peu après le début du second siècle et qui ont peut être participé à l'augmentation des capacités de stockage du port.

Au cours de sa prospection du littoral, l'équipe de P. Troussat a relevé l'éventuelle existence d'entrepôts en bordure de mer, derrière l'actuel musée de la ville de Lemta. Cette hypothèse trouve parfaitement, à notre avis, son écho dans la réalité économique et

<sup>859</sup> Carte Nationale des Sites Archéologiques et des Monuments Historiques, Kelibia 016, 2004, p. 26-27 et 28-30.

<sup>860</sup> Virlovet 2007, p. 168.

<sup>861</sup> Slim *et al.* 2004, p. 160-161.

<sup>862</sup> Hugoniot 2000, p. 36 et Hamrouni 2007, p. 61.

commerciale de *Leptiminius*. Nous avons vu plus haut que cette ville possède une agriculture dense, une industrie florissante et un cadre qui se prête à l'industrie halieutique. De plus, elle est connectée à un réseau routier très dense drainant des produits déjà stockés ou produits à *Thysdrus*. La diffusion des amphores estampillées du nom de la ville et leurs découvertes dans des cargaisons d'épave est à mettre en lien avec des entrepôts qui ont existé pour remplir ce rôle<sup>863</sup>.

Enfin nous citons ici les entrepôts de *Memix* au Sud Est de l'île de Djerba. Cette ville de la Petite Syrte dépendait des Carthaginois au VI<sup>e</sup> siècle avant notre ère<sup>864</sup> puis des Numides à partir du début du second siècle de la même ère<sup>865</sup>. Elle passa sous domination romaine comme le reste de la Petite Syrte avec la victoire de César en 46 av.J.-C.<sup>866</sup> A. Drine y a fait une découverte majeure et a procédé à des fouilles durant près de sept années où il a pu dégager des entrepôts ayant connu différentes phases d'occupations. À 300 m du rivage, au Sud du forum, un ensemble de structures comportant deux rangées de pièces a été fouillé<sup>867</sup>. Une importante quantité de matériel archéologique a été recueillie où des restes d'amphores et d'opercules sont majoritaires. Plus de 300 bouchons d'amphores (*tectaria*), des pesons de filets, des clous en bronze et bien d'autres trouvailles détaillées dans cette publication. Ce matériel archéologique comme la structure architecturale plaident pour un usage d'*horrea*<sup>868</sup> du moins dans sa première phase d'occupation. Il s'agit de vastes pièces juxtaposées ressemblant fortement à celles appartenant à d'autres entrepôts signalés en Afrique. À cela s'ajoute plus de 5100 fragments de céramiques provenant majoritairement d'amphores. Au Nord Ouest, des pièces faisaient office d'un petit marché où l'on vendait des produits de consommation courante aux voyageurs, armateurs et commerçants fréquentant les *horrea*<sup>869</sup>. Les fouilles ont révélé l'occupation de ces *horrea* dès la fin du I<sup>er</sup> siècle de notre ère. Cette utilisation d'entrepôts perdure jusqu'au IV<sup>e</sup> siècle puis transformés partiellement (quelques pièces) comme usine de traitement des produits de pêche (salaisons, *garum* et pourpre). Les restes de rebuts de murex, écailles et squelettes de poissons ainsi que des mortiers à piler en sont les témoins. Le reste des pièces a continué à fonctionner comme entrepôts. D'après la céramique, l'usine de transformations des produits

<sup>863</sup> Sur l'économie de *Leptiminius*, voir la notice de cette cité portuaire plus haut.

<sup>864</sup> Gaell 1913-1930, t. 2, p. 120.

<sup>865</sup> *Ibid.*, t. 7, p. 9-10 et 259-290.

<sup>866</sup> *Ibid.*, t. 7, p. 5.

<sup>867</sup> Drine 2007, p. 239-251.

<sup>868</sup> *Ibid.*, p. 244-245.

<sup>869</sup> *Ibidem.*

de consommations a continué à fonctionner jusqu'au VI<sup>e</sup> siècle<sup>870</sup>. Plus tard, certaines pièces vont accueillir des tombes, signe de leur abandon. Ces entrepôts ne pouvaient servir au stockage des grains puisqu'ils sont dans un contexte humide et à proximité du rivage (moins de 300 m). A. Drine n'a pas relevé au moment des fouilles des aménagements sanitaires ou autres aménagements pour prévenir l'humidité résiduelle du terrain comme des *suspensurae*.<sup>871</sup> De plus, l'épaisseur des murs est moindre que celle qu'on voit dans des entrepôts de blé (ex : *Horrea Caelia*). Ils servaient donc au stockage des produits de la pêche transformés sur place ainsi que le vin (présence d'amphores poissées et de soufre pour conserver le vin) et peut être aussi pour les produits industriels utilisés pour la préparation des couleurs (boules de fritte, pierres spéculaires).

Une partie des entrepôts reste encore enfouie sous le sable, non loin du *macellum*. Une autre zone submergée de ces entrepôts est à dégager également. Selon A. Drine, plusieurs autres entrepôts sont encore à dégager notamment du côté à proximité de la chaussée romaine. Cela n'est pas un fait étonnant pour une ville ayant appartenu aux Emporia à l'époque punique, devenues plus tard des villes romaines assez dynamiques. Cette richesse provient des activités commerciales dues à une position intermédiaire entre les zones sahariennes à l'Ouest et le monde hellénistique à l'Est. Dans ces entrepôts, on stockait les produits issus du commerce caravanier et aussi celui que la mer apportait pour le redistribuer par la suite. D'ailleurs, A. Drine dit avoir remarquer des alignements de blocs sous la vase submergée visible lors du reflux de la mer<sup>872</sup> que nous avons remarqué nous même et mentionné dans notre DEA. Il pourrait s'agir de traces d'un appontement.

Ainsi, toutes ces villes portuaires ayant eu des entrepôts ont pu remplir le rôle de places de commerce où des marchandises ont pu transiter et des richesses ont pu se concentrer. Bien d'autres villes paraissent avoir leurs entrepôts sur le littoral<sup>873</sup> et les fouilles de ces structures apporteront certainement un regard nouveau dans la lecture de leur paysage portuaire. L'étude des entrepôts de la côte orientale nous permettra certainement de définir le mouvement des flux d'échange, entre ports de stockage et ports de redistribution<sup>874</sup>.

<sup>870</sup> *Ibid.*, p. 247.

<sup>871</sup> *Ibid.*, p. 246.

<sup>872</sup> *Ibid.*

<sup>873</sup> Slim *et al.* 2004.

<sup>874</sup> Pomey 1997 a, p. 146-159.

## Les industries de traitement des produits de la mer (Fig. 49)

Lors de sa prospection du littoral de la Tunisie, l'équipe de P. Troussel<sup>875</sup> a dénombré près de 34 sites attestant une présence d'activités liées à la transformation des produits de la mer dans notre zone d'étude. Dans certains sites l'érosion, fort avancée, empêche une identification certaine. Nous avons évoqué dans les notices du corpus propres à chaque port, l'intérêt de ces installations dans la dynamique du paysage portuaire. Nous en avons fait ici une liste indicative mais non exhaustive de ceux reconnus définitivement comme attestant cette activité.

### 1- Les bassins de *salsamenta*, *garum* et pourpre

#### \* Kélibia (Fig. 50)

Des fabriques de salaisons ont été identifiées sous le sol en mosaïques du péristyle d'une belle demeure d'époque romaine découverte dans une colline dans les environs de Kélibia<sup>876</sup>. Sous cette maison dite des deux chasses, quatre cuves de salaisons ont été découvertes sous le péristyle même, lors d'un sondage. Leur datation serait probablement de la seconde moitié du second siècle- première moitié du III<sup>e</sup> siècle de notre ère<sup>877</sup>.

#### \* Sidî Ali Moujahed

Des restes d'une cuve de salaisons éventrée par la mer, sur une butte ayant été l'ancienne dune bordière<sup>878</sup>.

#### \* Nabeul (Fig. 50, Fig. 50 bis)

Il s'agit d'une importante usine de *garum* et de *salsamenta* au bord de la mer dégagée en 1965 par J.-P. Darmon<sup>879</sup>. Elle est construite sur un terrain en pente descendante vers la mer. Le mode de construction est semblable à celui d'autres usines découvertes ailleurs en Méditerranée. En effet, les cuves sont groupées en série de bassins, bâties avec un béton étanche en *opus africanum*, ayant des murs consolidés contre les poussées du sel et les masses de poissons avec des angles arrondis. Les parois intérieures des bassins sont couvertes d'enduits à base de tuileau en plusieurs couches. Le fond est en *opus signinum*

<sup>875</sup> Slim *et al.* 2004.

<sup>876</sup> Fantar 1984, t. 3, p. 505, n°55.

<sup>877</sup> Ennaffar 1999, p. 233-250.

<sup>878</sup> Slim *et al.* 2004, p. 175-176.

<sup>879</sup> Darmon 1968-69, p. 271-283.

connu pour sa résistance aux infiltrations des eaux. Dans cette usine, on remarque la présence de cuves peu profondes (40 cm environ) réservées au *garum* en facilitant l'autolyse par l'échauffement de l'eau aux rayons de soleil. Les cuves les plus grandes et les plus profondes sont destinées aux salaisons, ce qui donnerait une certaine polyvalence à ces usines qui pouvaient accueillir dans leurs cuves des *murex*.

Concernant les citernes d'eau, elles peuvent ne pas être couvertes pour assurer un plan de travail et de circulation couvert de pavés découverts sur ce site (*opus figlinum*). En revanche, la présence de bases de colonnes sur les bords de certains bassins laisse envisager la possibilité d'existence de voûtes<sup>889</sup> (fig. 11).

\* Hergla (Fig. 55)

À Nord des « vrais » *horrea* qui sont les entrepôts ayant, vraisemblablement, donné leur nom à la ville antique, se trouvent une batterie de citernes monumentales éventrées par la mer et qui à leur aplomb se devinent des traces d'usine de salaisons mises en évidence par l'équipe franco-tunisienne dans le cadre du projet de prospection du littoral précédemment signalé (voir Fig. 13).

\* Salakta (Fig. 58, 59, 60)

Les centres de salaisons ont été reconnaissables grâce à leur mode de groupement en série parallèle et perpendiculaire. Les cuves étaient construites en *opus africanum*, plus ou moins profondes selon une technique attestée dans d'autres sites de la Méditerranée et toujours identique : des murs armés et consolidés contre la réaction du sel et des poussées des masses de poissons avec l'*opus* cités plus haut. Les angles des bassins étaient arrondis, les arrêtes horizontales renforcées par un solin d'étanchéité en quart de rond.

Les bétons et les enduits étaient étanches surtout ceux utilisés en plusieurs couches sur les parois. Les matériaux utilisés sont à bases de tuileau broyé et de poussière de terre cuites (*opus signinum*) et bien d'autres matériaux provenant de l'environnement lui-même comme les coquillages marins broyés ou des granules de calcaire qui abondent sur l'estran ou encore des fragments d'amphores posés de chant (*opus figlinum*).

Les citernes (ou batteries de cuves) juxtaposant les usines de salaisons n'étaient pas voûtées pour garder un espace autour des cuves facilitant le travail et la circulation. Un

<sup>889</sup> Paskoff et Trouselet 1991, p. 541-544.

dispositif de chaufferie a été décelé, sur ce site également. Les cuves en question entourent une citerne voûtée<sup>881</sup> (fig. 14, fig. 15, fig. 16, fig. 17).

\* Thyna (ou Thina) (Fig. 39)

Lors des importantes inondations survenues dans la région de Sfax en 1969, un important ensemble de cuves de salaison a été mis au jour dans les entenâues de sebkhâs qui se trouvent entre l'ancien rempart et la mer.

\* Sidi Mansour (Sfax Nord)

Il s'agit d'un site qui a disparu aujourd'hui. Il se situe au Nord de Sfax dans les environs du marabout Sidi Mansour. C'est un vaste ensemble de cuves de dimensions diverses dotées d'un dispositif de chauffage. Ce dernier sert à accélérer le processus d'autolyse des poissons pour obtenir le *garum*.

\* Borj el Hsar (Fig. 62, 63, 64)

Le site se trouve sur la côte Ouest de la grande Kerkenna, l'emplacement de la ville antique *Cercina*. La violence de l'érosion marine a mis au jour sur la falaise bordant le rivage des structures identifiées comme cuves de salaisons éventrées sur toute leur hauteur ainsi que des pans de murs en *opus africanum* servant de soutènements aux bassins sur près d'un kilomètre le long du rivage.

Sur l'estran, des fonds de cuves en béton hydrofuge sont submergés à marée basse. Il est clair que ces témoins font une unité de bassins de production décelables pour leur juxtaposition qui marque leur disposition les uns par rapport aux autres ainsi que les traces de systèmes d'évacuation d'eaux usées<sup>882</sup> (fig. 18, fig. 19, fig. 20).

\* Younga (ou Onga) (Fig. 65)

Des installations attestant le même type d'industrie sont découvertes sur la piste côtière à l'entrée de la ville et aussi au Nord du site à près de 300 m du fort. Un important ensemble de cuves est déchaussé par un chenal de marée<sup>883</sup> (voir Fig. 21).

\* Nadour (La Skhira Sud)

C'est un ensemble de cuves décelé dans la falaise du Nadour. Selon l'avis de l'équipe franco-tunisienne de la prospection du littoral, il s'agit d'un type de

<sup>881</sup> *Ibidem*.

<sup>882</sup> Paskoff et Troussset 1991, p. 539 et Chelbi 1995 a, p. 131-132.

<sup>883</sup> Paskoff et Troussset 1991, p. 539.

conditionnement saisonnier<sup>884</sup>. Les produits de la mer s'insérant dans un cadre d'une « production rurale » et que les cuves pourraient appartenir à un grand domaine où les *cetaria* sont « une annexe industrielle de villa maritima<sup>884</sup> ».

\* Oued el Akarit

En réalité, le site se situe plus précisément au Sud de Oued El Akarit. Il présente des cuves de salaisons, découvertes à proximité d'un centre de production de céramique, notamment d'amphores africaines<sup>885</sup>.

\* Hencibir el Mdeïna (Fig. 66)

Le site se trouve à l'extrémité de Bhiret el Bibène. Il s'étend sur plus de 500 m le long du rivage. Il s'agit de longs alignements de dalles disposées par endroits sur deux rangées. Un rapprochement entre des vestiges de même nature, conservés dans la falaise a montré, après restauration, qu'ils étaient les soubassements de murs en blocage effrités par la force de l'érosion marine.

Les alignements étaient croisés le long de l'estran par des témoins de murs perpendiculaires arasés, dans lesquels on peut déceler des traces de béton étanche et des angles arrondis. Cette série d'observations a été faite par l'équipe franco-tunisienne en prospectant le littoral entre 1987-1990.

La variation des volumes et des profondeurs de ces bassins témoigne de la polyvalence de ces usines. L'extraction de la pourpre pourrait y être envisagée compte tenu des rebuts assez important de *murex* à proximité du site (fig. 22).

\* Sidi bou Tefâha

Il s'agit de restes de cuves reconnues par leurs enduits étanches et leurs coins arrondis. Le site se situe au Sud de Zarzis, à 1 km à l'est de sidi bou Tefâha.

\* Naoura

Ce site consiste en une unique cuve de salaisons trouvée dans l'estuaire de Bhar Alouane. Le site portant le nom antique de *Putea Pallene* est attaqué par l'érosion marine.

<sup>884</sup> *Ibid.*, p. 544.

<sup>885</sup> Slim *et al.* 2004.



## 2- Les viviers :

### \* Sidi Daoud

Un autre cas est celui de Maâmoura, au Nord de Nabeul renfermant deux cuves creusées dans le roc également<sup>886</sup>. Un cas encore plus intéressant est celui de Sidi Daoud même s'il ne fait pas parti de notre zone d'étude se trouve sur la façade occidentale du Cap Bon. Ce site est composé d'un bassin unique avec une originalité dans l'aménagement. Il est vraisemblablement creusé sur le platier d'une ancienne carrière littorale et alimenté par deux canaux présentant des traces de dispositif de fermeture par vanne. L'autre originalité réside dans le fait que les canaux alimentant le bassin creusé sont disposés dans le sens des vents dominants de la zone<sup>887</sup>. Cette orientation serait conforme aux recommandations de Columelle<sup>888</sup>.

### \* Maâmoura (Nabeul Nord) (Fig. 53)

Ce site renferme deux cuves de piscicultures creusées dans l'estran rocheux. L'une d'elles était reliée à la mer par un canal. Un groupe de six bassins est aligné sur un même plan tandis que le septième, plus grand en dimensions est à part. Ces cuves sont aujourd'hui submergées à plus de 30 cm de profondeur. Elles s'insèrent dans un ensemble environnant de bassins de traitements des produits de pêche.

### \* Sidi Mansour (Monastir) (Fig. 54, Fig. 56, )

Il s'agit d'un site présentant des bassins de pisciculture au nombre de 7. Ces cuves sont creusées dans les grès pliocène. Elles sont actuellement submergées sous quelques dizaines de centimètres d'eau.

### \* Salakta (Fig. 57, Fig. 61)

Deux murs parallèles en retour d'équerre, submergés actuellement pourraient être des viviers. Les vestiges en question, sont en effet, en rapport étroit avec les bassins de salaisons signalés plus haut et qui furent signalés par L. Foucher en 1963 (fig. 27 et fig. 28).

<sup>886</sup> *Ibid.*, p. 169-170.

<sup>887</sup> *Ibid.*, p. 185-186.

<sup>888</sup> Columelle, *Res rus.* VIII, 17.

### 3- Les carrières littorales antiques (Fig. 70)

En examinant la côte orientale de Tunisie, on peut remarquer l'existence d'un chapelet de carrières antiques échelonnées le long du rivage.

En effet, ce type de site, assez original, s'insère dans le cadre de notre étude et ce, au moins, pour deux raisons : Ces carrières ont été exploitées durant l'Antiquité ce qui dénote l'intérêt que portait l'homme de l'époque à ce type de ressources et leur utilité manifeste dans son quotidien.

D'autre part, l'existence de ces carrières au bord de la mer ou à sa proximité atteste leur insertion dans un ensemble d'activités de valorisation économique des ressources côtières, décelée dans les civilisations qui ont peuplé ces rivages.

Il est patent que les carrières littorales ont servi à l'extraction de matériaux de construction nécessaires pour les édifices qui jalonnaient la côte et vraisemblablement ceux de certaines cités intérieures<sup>889</sup>. En effet, il s'est avéré après les observations archéologiques que certaines carrières ont été entamées par les Phéniciens et reprises par les Romains<sup>890</sup>. Aujourd'hui, ces mêmes carrières fonctionnent comme d'antan.

Ces carrières littorales à ciel ouvert caractérisant la côte orientale, présentent le même mode d'exploitation et de gestion depuis l'extrémité du Cap Bon jusqu'à Bihret el Bibène<sup>891</sup>. Il existe, en effet, deux types de carrières littorales connues jusqu'aujourd'hui : les carrières souterraines, la plus connue est celle de El Ghar El Kebir (la grande caverne) située au Cap Bon à côté de la localité de Haouaria<sup>892</sup> et les carrières littorales à ciel ouvert qui concernent exclusivement notre zone d'étude.

Sur les 25 carrières littorales reconnues jusqu'aujourd'hui sur la totalité de la Tunisie, 10 appartiennent à la côte orientale de la Tunisie. Celles qui sont de première grandeur et de grande envergure sont celles de la zone d'El Ali à proximité de la cité portuaire antique de *Sullecthum*. Ces carrières s'échelonnent sur près de 2,5 km en direction de l'actuelle Salakta<sup>893</sup>. Non loin, se trouve El Mzaouak qui renferme également des carrières littorales antiques<sup>894</sup>.

<sup>889</sup> Nous pouvons citer ici à titre d'exemple l'un des monuments les plus imposants de la Byzacène, l'amphithéâtre d'El Djem (*Thysdrus*). L'origine marine de ces *saxa quadrata* imposante renferme des traces de faune marine comme les *strombus*. Voir, les remarques de Paskoff et Troussel 1995, p. 59.

<sup>890</sup> Paskoff et Troussel 1995, p. 58.

<sup>891</sup> *Ibid.*

<sup>892</sup> Rakob 1995, p. 62-69.

<sup>893</sup> Slim *et al.* 2004, p. 144.

<sup>894</sup> *Ibid.*, p. 144-145.

En effet, on remarque l'existence d'un plancher d'exploitation dont la largeur est définie par l'importance de celle de la section du bourrelet grésifié et qui s'étend vers le sens des terres, c'est à dire vers l'intérieur au fur et à mesure de l'extraction.

Du côté de la mer, une digue de protection spécifique à ces carrières est maintenue volontairement. Elle nous permet de remarquer avec précision la limite de l'extension vers le large. Elle permet la protection du site d'exploitation des projections des vagues qui viennent fouetter sa paroi extérieure. Cette digue de protection est percée d'ouvertures permettant l'évacuation des blocs extraits vers les embarcations amarrées à proximité.

Sur le plancher d'exploitation, en avant de cette digue, des traces de blocs délogés par saignées creusées au pic sont encore visibles (El Mzaouek)<sup>895</sup>.

On décèle du côté de la terre, les traces de blocs dessinant des traits rectilignes sur le long de la hauteur de la falaise attestant les fronts de taille et les traces laissées par les outils d'extraction.

Il est impérieux de signaler que les carrières littorales sont d'une importance majeure pour les géomorphologues. En effet, elles constituent des marqueurs archéologiques révélateurs d'un changement du niveau de la mer depuis l'Antiquité. D'ailleurs, les planchers d'exploitation de ces carrières sont aujourd'hui submergés. La digue de protection est sapée à sa base et franchie par les vagues.

D'un autre côté, et dans le cadre de notre étude des cités portuaires antiques, l'exploitation des carrières littorales peut s'avérer intéressante puisque les questions qui viennent à l'esprit naturellement sont les suivantes : l'existence de ces carrières en bord de mer et à proximité immédiate de l'eau implique-t-elle un transport maritime ? L'usage des embarcations fut-il la solution adoptée pour parer aux difficultés de ce matériau pondéreux ? L'efficacité des moyens de transport terrestres est-elle moindre que celle des embarcations ?

Puis un autre volet de question se pose aussi. Les carrières littorales avaient-elles une envergure plutôt locale ou pouvaient-elles alimenter un complément de cargaison voire une cargaison entière sur des navires ?

La possibilité de chargement par voie maritime est assez certaine. Nous venons de décrire plus haut, les ouvertures qui furent aménagées sur la digue de protection naturelle, laissée du côté de la mer au fur à mesure de l'exploitation du plancher, et qui serviraient au chargement des blocs sur les embarcations. Cette opération ne peut se faire à notre avis que

---

<sup>895</sup> *Ibidem.*

dans des sections de côte où le tirant d'eau est suffisant même pour une petite embarcation. Les carrières de formation Rejiche fournissent des pierres à construire et il est plutôt difficile de parler d'export pour ce genre de matériau plutôt ordinaire, comme ce fut le cas des marbres de Chemtou (l'ancienne *Colonia Julia Augusta Numidica Simitthus*), le célèbre *Marmor numidicum* dont les zones d'extraction se trouvent dans la partie occidentale de la vallée du Medjerda et qu'on trouve à la troisième place sur la liste de tarification dioclétienne (*édit de Maximum*) après le précieux porphyre rouge égyptien et le porphyre vert grec<sup>896</sup>. Ces marbres seraient exportés par voie fluvial via le Medjerda jusqu'au port d'Utique et également par le port de *Tabraca* sur la côte septentrionale de la Tunisie vers des contrées lointaines<sup>897</sup>. Pour ce qu'il en est de la côte orientale, nous pouvons émettre ici l'hypothèse prudente que l'identification de la zone des carrières d'El Alia par Paskoff et Troussel comme étant une carrière de grande envergure<sup>898</sup>, avec une bathymétrie assez suffisante, dans laquelle baigne le port de *Sullethum* d'ailleurs 4km au Nord, permet d'envisager ce type d'activité dans un cadre de cabotage comme ce fut le cas avec les carrières du Cap Bon qui ont alimenté Carthage en pierre à bâtir par voie maritime selon les affirmations de F. Rakob qui a reconnu dans les fondations de la muraille maritime de la capitale élevée au V<sup>e</sup> siècle avant notre ère, des blocs en provenance de ces sites<sup>899</sup>. Le transport terrestre fut sans doute très actif pour transporter ces blocs comme nous l'avons démontré avec l'amphithéâtre de *Thysdrus* sachant que ces carrières maritimes se trouvent à proximité immédiate de la route du littoral qui était déjà existante du temps de Carthage et développée plus tard par les Romains.

Pour la liste des sites qui suit, nous avons essayé de présenter les carrières ou les groupes de carrières les plus renommés durant l'Antiquité et les plus représentatifs des régions auxquelles elles appartiennent<sup>900</sup>.

\* Cap Bon (formation Rejiche)

Ce sont les carrières situées au Cap Bon entre Maâmoura et Kélibia. Elles se trouvent derrière la ligne du rivage, caractérisée par un bourrelet dunaire précédé de

<sup>896</sup> Rakob 1995, p. 64.

<sup>897</sup> *Ibid.*, p. 66.

<sup>898</sup> Paskoff et Troussel 1995, p. 58.

<sup>899</sup> Rakob 1995, p. 63.

<sup>900</sup> Paskoff et Troussel, 1991, p. 529-532.

lagunes alimentées par des chenaux les reliant à la mer. Ces carrières ont fait l'objet de quelques observations de M. Bourgou<sup>901</sup>.

\* El Alia (formation Rejiche) (Fig. 61)

Les carrières d'El Alia se trouvent au Sud de Salakta. Deux autres sont visibles au bord de la mer (Mzaouak) et partiellement inondées.

\* Ile Ghademi (Monastir) (Pliocène supérieur) (Fig. 71)

On trouve des carrières littorales antiques submergées à l'île Ghademi creusées dans du calcaire pliocène supérieur à cause de l'affleurement de cette couche sur le plateau faillé de Monastir, non loin de la Fonara, sur la rive Nord Ouest de l'île.

\* Gremdi (îles Kerkenna) (formation Rejiche)

Parmi les importantes structures submergées mises au jour récemment, se trouve une carrière antique submergée au Sud-Ouest de Gremdi. On y voit encore des fronts de taille et des traces d'extraction se prolongeant sous l'eau et sur l'estran. Des mesures d'un bloc ont même pu être identifiées d'après les saignées (67x38 cm)<sup>902</sup>.

#### 4- Les ponts et les chaussées (Fig. 52, Fig. 72, Fig. 73)

Il s'agit d'un type de site jusque là rare en Tunisie mais qui a été signalé suite à des observations faites au cours des prospections effectuées au Khlij el Ksir et les îles Kerkenna.

Le premier site est celui de Khlij Ksir<sup>903</sup> situé sur la côte orientale du Cap Bon et délimité par Kéïbia au Nord et Nabeul au Sud. Les parements de cette chaussée sont encore visibles et constitués de blocs en calcaire gréseux. En effet, ce site présente une chaussée romaine franchissant des lagunes côtières et qui reliés à un ensemble de sites se trouvant non loin du rivage sur des dunes anciennes formant le cordon littoral. D'autres sites présentent les mêmes vestiges. Il s'agit de Htoubia et Dar El Kbir<sup>904</sup>. Ils s'échelonnent de Sidi Ali Moujahid au Nord jusqu'au Khlij Ksir au Sud en passant par Sidi Mosbah, Henchir Lebna et Aïr Sghira et présentent des traces de chaussées romaines.

<sup>901</sup> Bourgou 1991, p. 11-25.

<sup>902</sup> Slim *et al.* 2004, p. 128-129.

<sup>903</sup> Ben lazreg *et al.*, 1995, p. 111.

<sup>904</sup> Slim *et al.* 2004, p. 171 et 174.

Le second site attestant des chaussées englouties également, est celui situé aux îles Kerkenna<sup>905</sup>. Les deux chaussées reliaient, probablement, l'île Gremdi à l'île Chergui. Elles sont actuellement totalement submergées. L'une d'elles marque une interruption à son milieu où à ses deux extrémités se trouvent deux cavités où s'incrustaient des charpentes parallèles d'un pont en bois aujourd'hui disparu<sup>906</sup>.

---

<sup>905</sup> Chelbi, 1895 a, p. 133.

<sup>906</sup> *Ibidem*.

## **Troisième partie**

## **Troisième Partie : Synthèse**

### **Introduction**

- I- Disparités physiques et naturelles du cadre géographique des sites portuaires de la côte orientale
  
- II- La côte orientale, un cadre idéal pour les activités halieutiques et l'exploitation des produits du littoral
  
- III- La dynamique économique
  
- IV- La dynamique commerciale et l'organisation portuaire
  
- V- Le réseau portuaire de la côte orientale de la Tunisie



## Introduction

Au cours de notre travail nous avons examiné dans la première partie le cadre physique et naturel de notre zone d'étude. La présentation générale de ces données nous aide à comprendre dans quelle configuration les installations portuaires et les divers sites côtiers ont vu le jour. L'apport des données climatiques et maritimes permet une appréhension des contextes locaux propres à chaque port.

Ce cadre général de l'étude couplé aux données, plus spécifiques, du corpus nous amène à établir une évaluation globale de la côte étudiée. Nous allons donc fixer notre synthèse autour de cinq points.

Le premier point va traiter des disparités physiques et naturelles du cadre géographique de la côte à travers les éléments qui ont défini au final la disposition des installations, la répartition spatiale de l'occupation humaine et la nature des cultures.

Le deuxième point se concentrera sur la mise à profit d'un tel cadre géographique, résolument à vocation maritime, favorisant l'exploitation des ressources du littoral, un des piliers d'une dynamique économique très variée et enracinée dans le temps.

C'est cette dernière qui sera le troisième point d'ancrage de cette synthèse. Nous tenterons de comprendre comment l'agriculture a marqué le devenir des ports depuis l'arrivée des Phéniciens jusqu'aux périodes tardives. Dans le quatrième volet de cette étude, nous allons essayer de comprendre la dynamique commerciale et son rayonnement grâce à un littoral-interface entre un *hinterland* et divers lieux de consommation.

Enfin, nous allons mettre à contribution l'acheminement logique des quatre points précédents afin de tenter d'esquisser un schéma du système portuaire et l'envergure des ports au sein de ce système. Cela nous permettra éventuellement de déceler l'existence d'une hiérarchie entre les différents ports de notre zone d'étude.

## I- Disparités physiques et naturelles du cadre géographique des sites portuaires de la côte orientale

En parlant de la côte tunisienne, on évoque souvent deux entités géographiques bien distinctes à savoir la côte septentrionale et celle orientale, le Cap Bon faisant office de limite entre elles. Il est vrai que le changement du paysage s'avère, à peu près à partir de ce bras de terre qui s'avance vers la mer, assez emblématique du tracé de côte de la Tunisie. Les deux portions de côte, malgré leur distinction, renferment en elles-mêmes des subdivisions.

L'observation de la côte orientale nous permet de dégager trois faciès assez différents. En premier lieu, nous distinguons la région du Cap Bon avec des caractéristiques assez semblables à celles de la région septentrionale de la Tunisie. Une ressemblance aussi bien morphologique, avec des côtes rocheuses du moins à la pointe du Cap et jusqu'à *Clupea*, que climatique avec un climat plus humide que le Centre et le Sud.

La deuxième zone est celle de l'actuel Sahel jusqu'aux portes de la Petite Syrte. Elle présente un rivage plat avec un climat moins humide que la première zone et une mer assez accessible. La dernière est celle de la Petite Syrte jusqu'à la frontière tuniso-libyenne où prévaut une semi-aridité et un rivage moins aisée.

Après cette brève présentation, nous allons essayer de porter un regard plus détaillé sur ces trois entités géographiques.

Le rivage, la bathymétrie et les vents dominants définissent la disposition des installations portuaires :

### Les rivages (Fig. 2 et 3)

Le rivage de la côte orientale du Cap Bon est entouré de collines et de bas plateaux découpés par un réseau hydrographique assez dense. La pointe et le littoral occidental de ce cap sont plutôt rocheux avec des reliefs surplombant la mer. Dans notre zone d'étude, les plateaux et les reliefs restent à l'arrière plan du rivage. Le rivage est bas et sain. Il présente une alternance entre *Sebkhas*, lagunes et plages (Fig. 52) à part le site de *Clupea* où une butte rocheuse de moins de 80 m surplombe le rivage.

Ces lagunes descendent en chapelet le long de la côte sur près d'une quarantaine de kilomètres du nord au sud entre Kélibia et Maamoura pour gagner de la largeur et perdre

des contours précis tout le long de l'échancrure du golfe d'Hammamet jusqu'à la hauteur d'Hergla.

Plus au Sud, le Sahel est marqué par un trait dominant de reliefs composés par des collines de quelques dizaines de mètres d'altitude. Ces collines sont assez parallèles et proches de la côte ce qui les rend bien visibles, voire même imposantes dans la platitude régnante du paysage même si elle ne dépasse guère les trentaines de mètres de commandement. Comparée à la zone du Cap Bon, cette portion de côte possède un réseau hydrographique moins dense, débouchant sur la côte.

En revanche, ce qu'il faut retenir comme élément essentiel de cette côte du Byzacium c'est l'alternance de séries de petits caps, criques et de quelques segments plus ou moins rectilignes qui serviront comme refuge au début et plus tard comme emplacements de ports. Les plages sableuses sont assez dominantes. Elles s'épanouissent dans les sections rectilignes de la côte et autour de certaines petites baies. Les plus étendues sont dans les parages de Mahdia et de Ghdabna au Nord de la Chebba. Elles prennent de l'ampleur au Nord de Salakta vers Mnakaa et surtout à Rejiche Sud mais également à la hauteur de la petite forêt côtière de Ghdabna. Par ailleurs, ces bandes de plages sableuses sont entrecoupées par endroit par des affleurements d'estrans rocheux. En effet, on relève cela entre Khnis et Ras Dimass, entre Salakta et Ghdabna et surtout en descendant vers la côte de Chebba. Cependant, ces caps sont d'un faible commandement, le plus souvent entre un et cinq mètres. Ces caps ont souvent servi d'abris avant d'être matérialisées en ports artificiels dans certains points du littoral.

Quant aux *Sebkh* dans cette partie de la côte, elles sont assez présentes dans le segment qui s'étend entre *Thapsus* et *Gummi*. Le même paysage que nous avons relevé plus haut, sur la côte méridionale du Cap Bon, se répète ici avec des lagunes.

C'est à partir de cette partie que nous venons de décrire que le paysage devient assez plat et très sensible à la marée. Il est marqué par l'extension de la zone intertidale et le développement de zones marécageuses plus étendues même sur des estrans rocheux. Les rivages baignent dans des eaux peu profondes dues à la faiblesse de la bathymétrie. Cette dernière a d'ailleurs favorisé l'accentuation et la mise en exergue des apports terrigènes. La position et le tracé de la ligne de côte en sont assujettis. C'est le cas de la pointe sableuse de quelques hectares d'alluvions en face du port antique de Lamta (*Leptimus*) (Fig. 17), l'œuvre de Oued Essoug qui trouve ses origines dans les collines de la localité de Bou Hjar et qui fait à peine un peu plus de deux kilomètres.

C'est à partir de l'extrémité Sud de la zone du Sahel que le paysage change encore plus et ce, dès Ras Kaboudia (Chebba) jusqu'aux confins de la côte libyenne (Fig. 74).

La morphologie de ce segment de côte est assez monotone et régulière. La platitude du paysage est le trait dominant dans ces parages. D'une manière générale, la côte se présente en une succession de trois domaines à partir du rivage vers l'intérieur, assez bien distincts à savoir un domaine de plaines autour du rivage lui-même, un domaine de bas plateaux et à l'intérieur des terres, à quelques dizaines de kilomètres du rivage, les premiers reliefs assez accidentés.

Dés plages existent çà et là mais elles prennent de l'épaisseur à l'embouchure des cours des Oueds. L'embouchure de Oued Chaffar à environ 22 km au sud de Sfax, Celle de Oued El Maleh proche de la ville de Gabès et son littoral sud, la façade orientale de Jerba du début de la zone touristique (Nord de Sidi Mahrès) jusqu'au ponton d'Aghir et enfin la façade nord-orientale de Zarzis (Essouilhel). Quelques plateaux surplombant le paysage plat leur procure une certaine emprise sur des terres basses, arides, pâles et dépourvues de végétations. On les retrouve sur la façade occidentale de Kerkena, la côte de Skhira-Nadhour, à Gourine au sud de Oued Akarit, au Jorf en face de Jerba et à Karboub dans le golfe de Bou Ghrara (Fig. 46).

#### La bathymétrie (Fig. 6 et 7)

D'une manière générale, les profondeurs face aux rivages de notre zone d'étude sont beaucoup plus faibles que celles de la côte nord ayant plutôt des aspects de la côte provençale française.

En revanche, dans le détail, la bathymétrie suit parfaitement la nature du rivage que nous venons de passer en revue. En somme, nous avons trois faciès bathymétriques différents calquant les différences du rivage à peu de différences par endroit.

Face au Cap Bon, les lignes de fond de 5 m sont assez proche du rivage. Dans le cas de *Clupea*, même s'il existe une plate-forme continentale, l'isobathe de 5 m est à près de 500 m du rivage. À *Curubis*, à la même distance se trouve l'isobathe de 10 m. Il en est de même pour *Neapelis*. Ces profondeurs semblent être faibles à l'échelle des reliefs du substrat sous-marins mais suffisantes pour la navigation et l'accostage.

Au sud de cette zone, des disparités existent entre le nord et le sud. Nous pouvons d'ailleurs, rattacher la portion de côte du nord d'Hadrumetum au Cap Bon puisque la similarité est attestée par la proximité de la ligne de -5 m du rivage. Celle de -10 m est à 1 mille de la côte. Ces conditions assez suffisantes pour un accostage aisé, changent à partir de *Ruspina*, encombrée par les étendues des bancs de Skanès et plus au sud par ceux qui s'étendent entre Leptiminus et les îles Kuriate. Dans cette baie, les fonds vaseux et les herbiers sont à fleur d'eau. Devant Leptiminus, les fonds de 3 m restent à 1 mille du rivage. À proximité de ce dernier, la baie baigne dans quelques dizaines de centimètres d'eau. C'est à partir de cette zone, que commence une alternance entre hauts-fonds et bas-fonds tout le long du rivage de la Byzacène jusqu'au sud de Ras Kapoudia. En effet, à Thapsus la ligne de -5 m revient à près de 250 m du rivage. Mais déjà au sud de ce port et en direction du Cap d'Afrique et Gummi, les bancs reprennent le relais. A 1 mille de la côte, on trouve une profondeur d'à peine 4 mètres. Plus au sud, derrière le Cap d'Afrique, les eaux profondes reviennent en face du Cothon. C'est cette alternance qui est le trait majeur de cette côte parsemée de petits cap et promontoires. Au sud de Gummi, les profondeurs de la crique de *Sullectum*, au dépassement d'un cap rocheux, aujourd'hui Ras Salakta, sont déjà à 5 m à une centaine de mètres du rivage. Cette profondeur, importante au regard des autres ports de la côte orientale, va se réduire en direction de *Caput Vada* tout en se maintenant à la hauteur de la Chebba. Au-delà, les bancs d'Acholla qui ne forment qu'une partie de ceux de la Louza voisine, et plus au sud-ouest de ceux des îles Kerkenna, mettent la navigation en difficulté en direction du Sud. Nous sommes déjà dans les bas-fonds de la Petite Syrte.

C'est donc à partir d'Acholla que les hauts-fonds prennent de l'ampleur. La zone s'étirant entre les côtes occidentales des îles Kerkenna et celles du continent est assez perturbée par les bancs et les fosses qui les sillonnent. Cette zone baignant dans moins de 1 m d'eau par endroit continue vers le Sud en passant par *Thaenae*, *Iunci*, et s'accroît peu avant la Skhira avec le banc des Kneiss. Plus au sud, la profondeur reprend petit à petit mais sans dépasser les 2 m au voisinage du rivage. À l'approche de *Tacape*, le rivage se relève de quelques mètres et la profondeur le suit également. On distingue quelques petits promontoires çà et là, non loin de l'embouchure de quelques cours d'eau saisonniers. Ce n'est qu'au sud de *Tacape* que l'isobathe de 2 m se rapproche de nouveau du rivage à quelques endroits. Il n'en est pas moins autour des rivages de la Mer Bou Ghrara et sur la majorité du littoral de l'île de Djerba. Au sud, la profondeur reprend sur la portion de côte de Zarzis en direction de la l'actuelle Libye.

#### Les vents (Fig. 4)

Pour clore ce point, nous résumons les directions des vents affectant la côte comme suit. Les côtes peuvent être partagées en trois régions qui se distinguent déjà par leur gisement et leur structure topographique comme nous venons de le montrer. Il existe trois zones mais leurs frontières diffèrent de celles imposées au découpage topographique et bathymétrique.

En effet, les vents concernent trois entités géographiques que nous présentons du Nord au Sud. La région du Cap Bon, notamment sa façade occidentale et sa pointe sont concernés par les mêmes vents soufflant sur la côte septentrionale et le canal de Sardaigne. La deuxième zone est celle de la côte orientale du Cap Bon allant jusqu'à Caput Vada (La Chebba) correspondant aux vents du canal de Sicile et de Malte. La dernière région est celle du sud de La Chebba jusqu'à la Tripolitaine et concernée par le régime des vents du bassin oriental de la Méditerranée. Nous simplifions la direction des vents en nous appuyant sur leur direction pendant l'été et l'hiver.

En été, il y a dans le Nord prépondérance des vents d'Ouest, dans la région moyenne (la deuxième) égalité entre les vents de l'Ouest et de l'Est et dans le Sud prépondérance des vents de l'Est.

En hiver, les vents d'Ouest prédominent sur toute la côte mais dans une proportion qui décroît du Nord au Sud.

En somme, la région Nord est le domaine des vents d'Ouest qui s'étendent dans le Sud pendant l'hiver. La région du Sud est le domaine des vents d'Est qui s'étendent dans le Nord pendant l'été.

Les trois éléments que nous venons d'étayer expliquent, par leur conjugaison, le choix qui a amené les anciens à choisir les emplacements des ports. En effet, l'échelonnement des petits caps et des abris sur une côte aussi découpée et prédisposée à recevoir une grande activité maritime offrait des abris forts nombreux et assez sûrs aux navires pratiquant le cabotage. Nous utilisons ici le terme de « port » comme terme générique pour désigner un emplacement délibérément choisi pour s'assurer un minimum de conditions favorables à l'accostage, au chargement et au déchargement mais aussi au mouillage et la possibilité de protéger son embarcation de quelque taille qu'elle soit. Il est

évident que les impératifs sont forts différents entre un abri où on tirait au sec son embarcation et un port où des navires d'un certain tonnage nécessitent un plan d'eau calme. Ce qui importe, ce sont les commodités qu'offre l'endroit choisi. Il peut s'agir d'une petite agglomération où se trouvent des opportunités de commerce, de fourniture en vivres ou encore des possibilités de réparation à la suite d'avaries. Nous verrons plus loin que l'extension des villes et leurs populations ainsi que le développement des flux d'échanges commerciaux ont orienté la nature des aménagements portuaires.

La topographie de la côte orientale, par sa complexité, a imposé de privilégier les promontoires et les fonds de baies, comme ailleurs en Méditerranée. Voici quelques exemples pour appuyer notre propos. Dans la zone du Cap Bon, le cas de *Clupea* est assez parlant puisque c'est au pied d'un promontoire rocheux, qui aurait donné son nom à la ville, qu'on a choisi naturellement d'y aménager un port. Il est évident que le choix ne s'est pas porté sur la portion de côte qui se situe au nord de ce promontoire. Elle est très exposée aux vents, au ressac qu'ils génèrent et surtout complètement à découvert face aux arrivants malintentionnés. L'édification d'une citadelle en haut de la falaise de *Clupea* est loin d'être un choix arbitraire par les anciens. On remarque également que le trait de côte partant du nord de *Clupea* à Ras El Maleh et au-delà, en direction de la pointe de Ras Drek, demeure dépourvue de ports à cause de son exposition aux intempéries. D'ailleurs, cette même zone présente des signes d'érosion spectaculaire selon le rapport de l'équipe tuniso-française et les géomorphologues qui l'ont prospecté. Il faut remonter jusqu'à *Missua* pour trouver le prochain port abrité. Au sud, l'éloignement de l'échancrure de la côte fait perdre toute protection au port face aux mêmes éléments. De plus, ce choix serait rendu difficile par les embouchures des petits cours d'eau et des affluents qui pénalisent tout établissement portuaire par les apports terrigènes qu'ils charrient et les phénomènes d'atterrissement bien connus dans ce cas de figure.

Plus au sud, le cas d'*Hadrumetum* est encore un autre type de configuration de la côte. La plage prédomine dans cet environnement et le rivage est plutôt assez bas. Au sud d'une légère saillie de la côte, se trouve le port antique qui nous paraît être un port de plage au départ. Le faible relief de l'environnement immédiat de ce petit cap a dû être aussi décisif dans le choix de cet emplacement par les premiers fondateurs. La côte sableuse et rectiligne au nord comme au sud ont "naturellement" mis en valeur cette saillie qui fut fructifiée et exploitée comme abris puis comme port construit. D'ailleurs, la faiblesse de la courbure de ce cap a dû poser d'importants problèmes aux constructeurs comme eux

usagers du port. En effet, ce port, construit plus tard à une époque qui nous est inconnue, a souffert de sa surexposition aux vents d'Est et s'est rapidement ensablé vers le IV<sup>e</sup> siècle et son activité s'est anéantie au V<sup>e</sup> siècle comme l'atteste le *Stadiasme*<sup>1</sup> et plus tard Procope<sup>2</sup>. C'est d'ailleurs à cause de cette surexposition qu'on a vraisemblablement procédé à la construction de digues parallèles au rivage avec autant d'envergure. Autre élément décisif à notre avis dans le choix de cet emplacement est l'envergure des sebkhâs au nord (Hergla) comme au sud (Skanès) et le manque de tirant d'eau dû à leur étendue.

Le port de *Gigthis* est encore un autre cas de figure. Situé sur une côte baignée d'une faible profondeur, il était menacé par l'apport des limons d'un cours d'eau saisonnier. Sa construction un peu plus vers le Nord, en direction des profondeurs de la Mer de Bou Ghrra s'expliquerait par une volonté de contourner ces deux obstacles et de s'approcher d'un bas fond plus accessible. C'est donc cet ensemble de parades qu'il importe de considérer et ce ne sont là que quelques exemples à titre indicatif.

Dans ces trois cas de figure que nous venons de voir, la bathymétrie allait de pair avec le gisement de la côte. Nous avons vu avec le cas de *Gigthis* que c'était une des contraintes inhérentes à la création même du port. La suffisance des profondeurs dans le cas d'Hadrumetura et de *Clupea* posait moins de contraintes au temps où on utilisait des embarcations de taille modeste. Plus tard quand les villes se sont agrandies, le trafic a augmenté le nombre des navires, pour lesquels les baies sont devenues insuffisantes comme le tirant d'eau. La construction du port à jetées a vu le jour vraisemblablement dans ces conditions à *Hadrumetum*. À ce moment, de nouvelles contraintes s'imposent automatiquement. En effet, agrandir le port c'est l'étirer plus vers le large et l'exposer à des problèmes déjà existants au temps où il était un *salos*. L'agrandir ne peut qu'amplifier l'exposition aux courants et surtout aux vents dominants, l'ensablement étant une autre contrainte technique d'un autre ordre. C'est ainsi que l'orientation de l'ouvrage et sa disposition par rapport au rivage, le tirant d'eau, les vents et les courants affectent le port dès sa création.

Un autre aspect des disparités physiques et naturelles ayant un impact, non pas uniquement sur l'établissement d'un port donné, mais aussi sur sa nature et son rôle, est le climat. En effet, le facteur climatique définit les contours de perspectives des cultures qui à leur tour régissent la densité de l'occupation humaine. Les exemples qui suivent nous

<sup>1</sup> p. 470

<sup>2</sup> *Bell. Vand.*, I, XV, 8.



permettent de comprendre ce fait. En effet, par la nature du climat nous entendons la nature des sols et les précipitations. En parcourant la côte orientale du nord au sud, on se rend compte de l'aspect aride qui s'accroît plus on s'enfonce vers le Sud. Trois régions se détachent pour définir ces différences. La zone du Cap Bon est beaucoup plus arrosée par les averses que celle du Centre et de la Petite Syrte. Nous avons vu dans notre analyse dédiée à l'économie et surtout à l'agriculture que cette région dispose de quantités d'eau suffisantes et de sols fertiles. Elle est traversée par un réseau hydrographique dense et permet des cultures aussi bien céréalières qu'arborescentes. Le Cap Bon était le jardin de Carthage et l'agriculture y était assez dense. Au I<sup>er</sup> siècle, Rome demanda à l'Afrique plus de blé et l'ère de la monoculture s'y est installée. Plus tard, l'huile d'olive prend de l'importance et devint une denrée fortement produite. La densité de la population était, par conséquent, depuis l'époque punique assez importante en comparaison avec la région du Sud. C'est dans cette logique que des ports y ont vu le jour avec des comptoirs puniques assez actifs qui vont devenir plus tard des ports artificiels et tournés vers des échanges de premier ordre avec Ostie comme *Missua* et *Curubis*.

Dans le Sahel, la douceur du climat a également concentré un important nombre de populations autour de la côte et des places de commerce dès les premiers temps. Plus tard, l'essor des villes côtières n'a fait qu'attirer plus d'habitants venus de l'intérieur comme l'a démontré l'étude des populations de J.-M. Lassère<sup>3</sup>. La fertilité des sols du Centre de la Tunisie était déjà louée par les auteurs anciens. Les autochtones comme les nouveaux venus phéniciens y ont cultivé l'arboriculture et la culture vivrière plus que les céréales puisque le caractère aléatoire des précipitations ne favorisait pas une stabilité de la production. Certains territoires, comme celui d'*Hadrumetum* produisaient de bonnes quantités de blé. *Leptiminus* et *Thapsus* s'y prêtaient moins et produisaient plutôt de l'huile d'olive. En somme, toutes ces données climatiques et la nature des sols ont fixé des populations et favorisé des places d'échanges commerciales alimentées par l'import et l'export maritime. C'est ainsi qu'on arrive à lire dans la douceur d'un climat et d'une couverture végétale, une dynamique économique qui engendre plus de ports que dans d'autres endroits. Cela n'est pas le cas dans la Petite Syrte où la médiocrité des sols et l'aridité a donné un teint différent. En effet, au-delà du territoire de *Thaenae* et à partir de sa limite méridionale, l'arrière-pays et les environs immédiats de la côte offrent peu de fertilité à part des îlots organisés çà et là autour des puits et des points d'eau. L'oasis de l'arrière-pays de *Tacape*

<sup>3</sup> Lassère 1977, p. 367.

peut constituer avec *Gigthis* deux exemples édifiants. La première ville était resserrée autour des oasis et des quelques plaines très étroites qui la jouxtent à l'intérieur. La population était, par conséquent, moins dense et le sol imprégné par les sables désertiques était plus répugnant à la sédentarisation. Les précipitations ne dépassent pas les 150 mm par an et seules, comme l'a démontré D. Mattingly dans son ouvrage sur la Tripolitaine<sup>4</sup>, les zones habitées suivaient l'isohyète de 150 mm, ne s'enfonçant guère très loin à l'intérieur des terres. Le port de *Tacape*, aujourd'hui disparu, n'était pas le miroir de la production locale même si la fertilité des oasis fut vantée à son tour, mais nous sommes là dans un système d'autosuffisance et ce n'est qu'un faible surplus qui sera revendu à l'extérieur de la cité. Il n'est pas dit, d'ailleurs, que ce surplus eut été orienté uniquement par la voie maritime. Le réseau des routes que nous avons étudié dans le site de *Tacape*, est plutôt orienté vers les agglomérations du grand sud et la ville vivait au rythme des caravanes qui la fréquentaient. L'existence d'un port comme celui de *Tacape* doit plus son existence au commerce transsaharien que les cultures locales. Nous avons là l'exemple d'une agglomération qui s'organise autour d'un port qui n'achemine pas exclusivement ses produits. C'est plutôt le commerce de transit qui lui profite aussi bien dans le sens de l'export que la redistribution des biens rapportés au retour des embarcations.

*Gigthis*, à son tour, ne possédait pas un territoire fertile propice à des cultures frumentaires ou arbustives du même standard que les campagnes du Sahel et du Cap Bon. Cette ville a organisé son port autour du commerce avec les cités de la Tripolitaine et des agglomérations désertiques grâce à un réseau routier dense comme nous l'avons vu lors de son étude dans notre corpus. C'est un deuxième exemple d'une ville portuaire, de petite envergure certes, ayant érigé un port non pas pour acheminer la production de son territoire, hormis l'oléiculture au demeurant saisonnière, mais plutôt pour servir de façade maritime au commerce transsaharien et des productions qu'offrent les ressources du littoral.

C'est ainsi qu'une autre forme de disparité naturelle peut influencer la disposition, la nature et l'envergure d'un établissement portuaire.

Enfin pour clôturer ce premier point de notre synthèse, nous nous garderons d'oublier d'évoquer la position clé de la côte orientale de la Tunisie dans la Méditerranée. Ce n'est pas là une nouveauté que de rappeler que cette frange découpée et pourvue de petits caps est propice à l'activité maritime sous tous les aspects. Cette côte prend position

---

<sup>4</sup> Mattingly 1995, p. 7-11.

entre les bassins occidental et oriental de la Méditerranée. Elle est à très faible distance des côtes italiennes et provençales. Elle présente plusieurs faciès sur un même tracé avec des micros climats différents, une topographie différente et des arrière-pays variés. Elle est aussi sur la route des différents flux commerciaux et chemins de navigation. Elle renferme un chapelet portuaire sans interruption du nord au sud, signe de son dynamisme.

En somme, sa géographie lui est d'un apport indéniable et c'est ce cadre qui lui a permis de recevoir autant d'établissements portuaires du simple abri au port « international ».

## II- La côte orientale, un cadre idéal pour les activités halieutiques et l'exploitation des produits de la mer

### 1- Une prédisposition aux activités halieutiques

Le littoral oriental de la Tunisie se singularise par l'étendue d'une plate-forme continentale qui procure une vaste étendue de hauts-fonds tout le long du rivage. La pénétration suffisante de la lumière du soleil dans les faibles profondeurs permet le développement d'un milieu riche en flore et en faune<sup>5</sup>. Les eaux, généralement peu agitées et peu profondes, subissent en surface d'assez grandes variations de températures et, ne recevant presque pas d'eau continentale, ont un fort degré de salinité<sup>6</sup>. Les fonds presque partout sablo-vaseux jusqu'à une cinquantaine de mètres renferment d'immenses herbiers s'étendant largement sur les bancs de Kerkenna et dans le golfe de Gabès. Ils se rétrécissent vers le nord, au large du Sahel, et dans le golfe d'Hammamet, sauf au voisinage des îles Kuriate. Les affleurements rocheux ne se rencontrent nulle part, à part dans quelques points autour du Cap Bon et à Mahdia<sup>7</sup>. Les prairies de posidonies se trouvent presque partout et ce jusqu'à près de 40 m de profondeur. On les trouve du nord au sud entre Sousse et Monastir et sur les bancs des Kuriate. Ils s'étirent au sud de Mahdia et continuent au sud de Ras Kapoudia. En revanche, autour de Kerkenna et Djerba prédominent les étendues de caulerpes jusqu'à des fonds de 40 m aussi<sup>8</sup>. Les étendues d'Halimèdes couvrent le littoral allant de Sfax vers le Sud.

Par conséquent, ce milieu est favorable à la pêche puisque la faune y est abondante et variée avec des mollusques, crustacés, poissons et surtout des éponges déjà attestées dans les sources antiques<sup>9</sup>.

Une autre particularité de notre zone d'étude est l'existence de lagunes bordant le littoral plus ou moins en communication avec la mer. Celles-ci semblent avoir procuré à différentes époques des conditions favorables aux activités halieutiques. Ce sont, en effet, des écosystèmes loin d'être fermés dans lesquels se déposent des sédiments d'origine aussi bien continentale que marine<sup>10</sup>. Ces sédiments constituent une matière organique nutritive

<sup>5</sup> Henchi 1993, p. 63.

<sup>6</sup> Despois 1955, p. 454.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 454.

<sup>8</sup> *Ibidem.*

<sup>9</sup> Pline, *H.N.*, IX, 69, 2 ; XXXI, 47 ; Les éponges sont également mentionnées dans le tarif de Zarai, voir Lassère 1977, p. 20-21 et p. 368-369.

<sup>10</sup> Slini *et al.* 2004, p. 267.

pour les juvéniles des espèces fréquentant ces lagunes. Ils sont charriés par les apports d'eau douce continentale et marine en alternance. Cela confère aussi à ces milieux une salinité qui leur est propre et qui convient aux espèces euryhalines comme les mugilidés<sup>11</sup> ou les anguilles à titre d'exemple.

Ces lagunes qui s'insèrent derrière le cordon littoral sont de véritables réservoirs de vie. Leur disposition par rapport au littoral, en étant à proximité immédiate du rivage ou insérées à son arrière ainsi que l'influence climatique, jouent sur leur taux de salinité en fonction des quantités d'eau douce et marine qu'elles reçoivent<sup>12</sup>. À cela, s'ajoutent les rythmes biologiques des espèces vivant à proximité et venant de la mer afin de peupler ces lagunes. Ce phénomène se rencontre en d'autres endroits en Méditerranée même si les lagunes ne sont pas très nombreuses sur ses rivages (les lagunes de Comacchio dans l'Adriatique ou celle de la côte andalouse par exemple). Nous citons ici l'exemple de Thau dans l'Hérault (34) même s'il s'agit là plutôt d'un étang plus qu'une lagune dont le système de fonctionnement est quasiment identique. Nous avons eu la chance de faire des observations dans la passe de cet étang<sup>13</sup> où l'on y voit des bancs, majoritairement de daurades, entrer à contre-courant sortant de l'étang vers la mer au mois d'avril. Ces mêmes daurades, alors juvéniles et chétives, y ont passé le printemps, l'été et une partie de l'automne, pour en ressortir dès la dernière semaine du mois de septembre et surtout la première quinzaine du mois d'octobre, matures et engraisées, toujours à contre-courant des entrées maritimes. C'est ainsi que des centaines de pêcheurs les attendent sur les berges de la passe menant vers la mer chaque année.

Ce que nous venons de décrire s'opère également depuis l'antiquité dans les lagunes littorales de notre zone d'étude et c'est cette saisonnalité qui demeure frappante. C'est en effet, le *stato tempore* dont parle Pline pour ces mécanismes saisonniers<sup>14</sup>.

En Tunisie, nous pouvons citer deux exemples concernant la zone méridionale de la Petite Syrte à savoir Bahiret El Bibène et la Mer de Bou Ghraïa. Elles présentent toutes les deux des particularités de configuration. La première<sup>15</sup> est logée derrière deux barres qu'on appelle localement *Slobs chargui et Gharbi* qui sont en réalité, un bourrelet grésifié datant

<sup>11</sup> Nous citons ici le nom de la sebkha de Halk el Menjil ou encore Mejjil qui rappelle le mot *mugil*, la famille des mugilidés comme le *mugil cephalus* par exemple très abondant sur notre côte.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> Il s'agit d'un travail d'observation que nous avons effectué au cours de notre préparation d'un DESS en gestion des ressources halieutiques et l'étude de la viabilité des projets aquacoles au sein de la SMEI. (la station méditerranéenne biologique de Sète (34)).

<sup>14</sup> Pline, *H.N.*, IX, 9.

<sup>15</sup> C'est le lac *Zouchis* de Strabon XVII, 18.

de l'Euthyrrhénien démantelé en deux bras rocheux et transpercés par des passes naturelles permettant le renouvellement des eaux de cette lagune<sup>16</sup>. Elle renferme une faune et une flore exceptionnelles avec un degré de salinité élevé à cause du climat aride environnant<sup>17</sup>. Nous avons vu dans le sous-chapitre consacré aux installations halieutiques que des témoins archéologiques attestent de cette activité sur les rives de cette lagune. Cette lagune, constamment alimentée par la mer, offre une profondeur de près de 5 m. L'isobathe de cette même valeur est en revanche à près de 20 km du rivage à l'extérieur de la lagune<sup>18</sup>. C'est dire à quel point elle offre des conditions de vie marine et d'opportunités d'exploitation assez importantes. D'ailleurs, depuis quelques années, une entreprise aquacole y a élu domicile et nous savons tous qu'une telle exploitation a besoin d'un taux de renouvellement d'eau suffisant pour éviter les effets néfastes de l'eutrophisation (la redoutable *malaea*).

La Mer de Bou Ghrara offre, elle aussi, des conditions intéressantes d'exploitation et de vie marine. Elle est alimentée par deux passes ; une à l'ouest du côté de Gabès et l'autre à l'est donnant sur la mer ouverte du côté de la chaussée romaine reliant l'île de Djerba à la presqu'île de Zarzis<sup>19</sup>.

Outre ces lagunes constamment alimentées, nous citons aussi celles qui bordent notre littoral du nord au sud et qui présentent des traces archéologiques d'exploitation. Ce sont des sebkhas transformées en lagunes, plutôt saisonnières, grâce aux entrées maritimes. Elles se situent en arrière du littoral sur la frange est du Cap Bon (entre Maâmoura et Kélibia) en descendant le golfe d'Hammamet jusqu'à Hergla. On les retrouve aussi au Sahel et dans le Golfe de Gabès. Il est, bien évidemment, difficile de retracer l'évolution de ces Sebkhas comme le rappelle à raison P. Troussel puisque ces milieux margino-littoraux ont eu des évolutions différentes à travers l'histoire. En somme, certains écosystèmes halieutiques sont susceptibles d'avoir été valorisés dans l'antiquité, et par suite de changements environnementaux, sont devenus aujourd'hui stériles ou à l'abandon<sup>20</sup>. Ces lagunes ont pu être aménagées pour pratiquer une pisciculture extensive, formant ainsi des viviers permettant un prélèvement régulier et par extension, une transformation « industrielles » des prises. Elles ont pu tout simplement être des zones de pêche artisanales, faciles d'accès

<sup>16</sup> Slim et al. 2004, p. 268.

<sup>17</sup> Zaoui 1995, p. 63-77.

<sup>18</sup> Voir la carte bathymétrique de la région.

<sup>19</sup> Voir notre description de cette mer intérieure dans la fiche qui lui est consacrée dans le corpus.

<sup>20</sup> Slim et al. 2004, p. 268.

à pied, comme il peut être le cas dans le golfe de Gabès, assurant à la population un apport protéinique dans un environnement aride engendrant des récoltes agricoles aléatoires<sup>21</sup>.

Les résultats de la prospection du littoral menée par l'équipe tuniso-française démontrent à quel point ces lagunes ont été mises à profit. Divers vestiges d'aménagements destinés au traitement des poissons sur le littoral et en bordure des lagunes plaident pour ce fait. Les traces relevées dans toute la zone des sebkhas du golfe d'Hammamet attestent une présence humaine dans l'antiquité comme le cas de sebkha Sidi Khelifa ou encore plus au nord, les lagunes de la frange orientale du Cap Bon. Autour de ces dernières, on a décelé des vestiges de cuves et des chaussées qui les traversent ce qui laisse supposer qu'elles étaient plus profondes et plus étendues qu'aujourd'hui. On peut supposer qu'elles ont joué le rôle de viviers dans le cadre d'une activité domaniale intégrant les activités halieutiques<sup>22</sup>.

Un autre fait, non moins important, est celui de la mise à profit des affleurements rocheux dans certains endroits de la côte en les convertissant en viviers. Il en existe au nord de Monastir, près de la localité de Sidi Mansour où on reconnaît sept bassins creusés dans le grès pliocène. Un groupe de six bassins est aligné sur un même plan tandis que le septième, plus grand en dimensions est aménagé à part<sup>23</sup>. Un autre cas est celui de Maâmoura, au nord de Nabeul renfermant deux cuves creusées dans le roc également<sup>24</sup>. Un cas encore plus intéressant est celui de Sidi Daoud même s'il jouxte la limite de notre zone d'étude se trouve sur la façade occidentale du Cap Bon. Ce site est composé d'un bassin unique avec une originalité dans l'aménagement. Il est vraisemblablement creusé sur le platier d'une ancienne carrière littorale et alimenté par deux canaux présentant des traces de dispositif de fermeture par vanne. L'autre originalité réside dans le fait que les canaux alimentant le bassin creusé sont disposés dans le sens des vents dominants de la zone<sup>25</sup>. Cette orientation serait conforme aux recommandations de Columelle<sup>26</sup>.

Ces sites sont donc un autre témoignage de la prédisposition de notre zone d'étude pour l'exploitation des ressources de mer.

Enfin, il est nécessaire de rappeler ici un fait très parlant propre aux ressources du littoral de la Tunisie. En effet, outre les stocks de pêche, tous types confondus, sédentaires et disponibles aux riverains, il existe un autre phénomène qui constitue un réservoir très

<sup>21</sup> Despois 1955, p. 454.

<sup>22</sup> Slim *et al.* 2004, p. 270.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 156-157.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 169-170.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 185-186.

<sup>26</sup> Columelle, *RES PUS*. VIII, 17.

riche pour les activités liées à la transformation. Il s'agit des bancs de poissons migrants qui longent les côtes de la Méditerranée et ce, à partir du détroit de Gibraltar et celui de Sicile. Il s'agit essentiellement des bancs de thons (*Thunnus thynnus*<sup>27</sup>) passant près des côtes africaines d'avril en octobre, en contournant les caps et les golfes de la façade nord de la Tunisie puis celles de la côte orientale en direction des eaux chaudes du Sud<sup>28</sup>. Les lieux les plus favorables à cette pêche sont quasiment les mêmes dans l'antiquité comme aujourd'hui. Ce sont ceux qui sont les mieux placés sur les itinéraires de migration de ces bancs de poissons. Ce sont les promontoires et les petits caps qui s'échelonnent sur la côte du Cap Bon comme le cas de Sidi Daoud qui continuent aujourd'hui à renfermer la plus grande unité nationale de pêche et de transformation du thon rouge, les thonaires de Monastir, des îles Kuriate, Ras Kapoudia (environs de Chebba) et les îles Kneiss face à la Skhira El Guedima<sup>29</sup>. Sur ces promontoires, il aurait existé des guettes à thon dont un témoignage de Strabon confirme, les qualifiant de *tunnoscopeia*<sup>30</sup>.

D'autres espèces de tailles moindres se concentrent en bancs migratoires à la même période de l'année comme les anchois et les sardines notamment autour du Cap d'Afrique. Des résidus de sardines ont d'ailleurs été découverts en nombre important lors de la fouille de l'usine de salaisons de Nabeul<sup>31</sup>.

Il est donc clairement établi que la côte orientale offre un cadre géographique rare en Méditerranée et unique en Afrique du Nord pour la pratique de la pêche et sa valorisation grâce aux transformations qu'elle peut induire. Du côté de la mer, une plate-forme riche en vie marine et très accessible a pu permettre des prélèvements assez aisés. Du côté du rivage, des lagunes et des zones margino-littorales ont permis l'extension de cette activité de pêche sur la terre ferme sous diverses formes.

Par conséquent, quelques questions se posent ici en fonction des données que nous venons de passer en revue : comment la pêche et les ressources littorales ont-elles pu alimenter une activité de transformation ? Et dans quelle mesure ces produits dérivés ont-ils pris place dans le schéma économique ?

## 2- Les activités halieutiques et leur poids dans le schéma économique (Fig. 49)

Les éléments que nous venons d'étayer, quant au potentiel de cette côte, ont permis à la Tunisie antique d'étoffer son offre économique et de la varier.

<sup>27</sup> Le fameux thon rouge servant de base à la préparation des sauces et des salaisons.

<sup>28</sup> Rapport national sur la biodiversité marine et côtière en Tunisie, 2002, p. 6.

<sup>29</sup> *Ibidem* ; Slim *et al.* 2004, p. 265.

<sup>30</sup> Strabon XVII, 16.

<sup>31</sup> Slim *et al.* 2007, p. 21-44.



Il est vrai, par ailleurs, que cette richesse n'était pas prise en compte au sein de la dynamique économique faute de découvertes archéologiques jusqu'à une époque très récente. Nous rappelons ici les deux découvertes majeures et quasi uniques qui ont régné pendant près d'une quarantaine d'années à savoir la découverte et la fouille partielle de l'usine salaisons de Nabeul<sup>32</sup> et le signalement de l'usine de Salakta dans les années soixante dix<sup>33</sup>. Une étude des restes d'amphores de la Byzacène en Italie comme sur les côtes provençales et corses, à peu près dans la même période, a permis des débuts de réflexion quant au rayonnement de ces produits à travers la Méditerranée<sup>34</sup>.

Il n'est pas lieu ici de reprendre toutes les installations impliquées dans ce type d'activités puisque nous en avons fait la description dans notre corpus. En revanche, il serait utile de rappeler que malgré le manque des données archéologiques jusqu'aux résultats de la prospection du littoral publiés en 2004<sup>35</sup>, quelques indications dans les sources littéraires ont fait état de ces activités de manière assez brève. Il est question de *Taricheiai* (salaisons, ville et port) dans *le Périples* de Scylax<sup>36</sup> qui seraient en face de l'île des hauts-fonds (Djerba) et à un jour de navigation de *Sabratha* dans l'actuelle Libye. P. Tousset pense qu'il pourrait s'agir de *Gigthis*<sup>37</sup>. Le géographe Strabon parle à son tour de conserveries de toutes sortes et d'ateliers de pourpre dans le lac Zouchis, identifié comme la Bahiret El Bibène<sup>38</sup>. Le même Strabon parle de *taricheiai* entre *Hadrumetum* et *Thapsus*, à la hauteur des bancs des îles Kuriate<sup>39</sup>. Pline l'Ancien parle des industries de pourpre à *Meninx* dans l'île de Djerba. Selon ses dires, elles étaient parmi les plus connues dans l'antiquité au même titre que celle de Tyr : « Tyru praecipuus hic Asiae ; in Meninge Africae<sup>40</sup> ». Dans le *Notitia dignitatum*, il est mention d'un procureur en charge des teintureries de cette île : *Procurator Baphi Girbitani provinciae Tripolitanae*. Au cap d'*Ammon Baaliatho* (Ras Kapoudia) Strabon parle de thonière en référence à l'existence de guettes à thon, les *sunnoscopeia*<sup>41</sup>. Dans la Petite Syrte, il parle des riverains d'un golfe où se jette un grand fleuve (non identifié mais peut être s'agit-il d'un des cours d'eau saisonniers autour de *Tacape* ?) se livrant à

<sup>32</sup> Darmon 1967-68, p. 271-283.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 275, note n°1 ; Foucher 1970, p. 17-21.

<sup>34</sup> Zevi, Tchermia 1969, p. 173-214.

<sup>35</sup> Slim *et al.* 2004.

<sup>36</sup> Scylax, *Périples* 110 ; Gsell 1913-1930, t.2, p. 123.

<sup>37</sup> Slim *et al.* 2004, p. 278.

<sup>38</sup> Strabon, XVII, 18.

<sup>39</sup> *Ibid.*, XVII, 16.

<sup>40</sup> Pline, *H.N.*, IX, 60.

<sup>41</sup> Strabon, XVII, 16.

la chasse de poissons et aussi à la pêche des éponges<sup>42</sup>. Pline parle aussi de ces éponges comme étant une spécialité du golfe de Gabès<sup>43</sup>. Une inscription découverte dans le sud de la Numidie dite le « tarif de Zaráï » mentionne les éponges parmi d'autres marchandises, comme le *garum* et le pourpre, pouvant provenir de la Petite Syrte<sup>44</sup>.

Le répertoire iconographique offre une importante quantité d'images en rapport avec la pêche et les espèces qui pullulent dans la mer et les étangs qui bordent le littoral. Ces thèmes marins et ichtyologiques ont fait l'objet de plusieurs mosaïques sortant des ateliers africains entre le II<sup>e</sup> et le V<sup>e</sup> siècle dans des villes maritimes comme *Acholla* et *Hadrumetum* et plus rarement dans celles de l'intérieur. Nous ne pouvons ne pas citer ici la mosaïque provenant de la maison de Vénus à Maktar dans laquelle figurent, dans la partie conservée, près de 152 animaux marins et qui pourraient atteindre plus de 200 selon G.-C. Picard qui l'a étudiée<sup>45</sup>. D'autres mosaïques très connues comme celles de la maison de la Cascade à Utique et de la fontaine de la maison du Triomphe à Acholla représentent des espèces assez proches de celles qui peuplent le domaine lagunaire et les zones de hauts-fonds du littoral tunisien<sup>46</sup>. Deux autres mosaïques sont à signaler. La première est celle de Sousse, découverte dans un hypogée funéraire païen annexé plus tard à la catacombe d'Hermès<sup>47</sup>. On y voit quatre barques pratiquant quatre types différents de pêche. La pêche à la ligne, à l'épervier, à la nasse et au harpon. Les embarcations sont identifiées pour celles ayant la coque arrondie comme « *Cymba* », d'autres, effilées de type « *vigetia* » et « *placida* »<sup>48</sup>.

La deuxième mosaïque est celle représentant en son centre une scène de pêche dans une baie ou une lagune<sup>49</sup>. Elle représente des personnages s'adonnant à la pêche à la seine en la halant vers le rivage avec des bœufs. Derrière, on aperçoit une vie domaniale dont probablement la pêche et les produits qui en découlaient faisaient peut-être partie de l'exploitation<sup>50</sup>.

<sup>42</sup> *Ibid.*, XVII, 17.

<sup>43</sup> Pline, *H.N.*, IX, 69 et XXXI, 47.

<sup>44</sup> *CIL* VIII, 18643.

<sup>45</sup> Picard *et al.* 1977, p. 23.

<sup>46</sup> Slim *et al.* 2004, p. 282.

<sup>47</sup> Foucher 1960, p. 91, fig. 179.

<sup>48</sup> *Ibid.*, 1952, fig. 3C-34 ; S. Besrouer, a étudié dans son travail universitaire ce type de scènes et la typologie des petites embarcations de pêche dans Besrouer 1970.

<sup>49</sup> Une hypothèse émise par P. Troussel.

<sup>50</sup> Les fragments de cette mosaïque sont exposés aujourd'hui au musée national du Bardo.

Nous avons vu dans notre corpus, notamment dans la zone de la Petite Syrte, les restes d'habitats de pêcheurs décelés dans les sites de cette zone et notamment ceux qui s'échelonnent entre le sud de *Tacape* et la Mer de Bou Ghrara. Plusieurs pesons de filets en terre cuite et des hameçons en bronze découverts mélangés à des amas de tessons de céramiques et quelques monnaies frustes sont, peut-être, les indices de zones d'échanges entre les populations des pêcheurs et celles de l'intérieur des terres. C'est le cas vraisemblablement de Henchir Chougaf au sud de Gabès<sup>51</sup>. Il peut s'agir également de traces d'activités halieutiques associées à des vestiges d'une grande exploitation agricole de type domanial comme le montre le cas du site de Henchir Bou Amia où une forme de juxtaposition des deux formes d'habitats correspond à des activités agricoles et halieutiques<sup>52</sup>. D'autres sites identiques, présentant des traces d'activités de pêche se trouvent dans le fond du golfe d'Hammamet et sur la côte orientale du Cap Bon. En revanche, les traces et découvertes archéologiques liées à l'industrie de la transformation elle-même sont beaucoup plus nombreuses sur notre côte et identifiées avec certitude. En effet, depuis la prospection du littoral par l'équipe tuniso-française, quelques 40 nouveaux sites sont venus enrichir notre connaissance sur ces activités en Afrique du Nord antique. Il y a ceux découverts sur les côtes de la Maurétanie tingitane, ceux de la Maurétanie césarienne et de Numidie. Il manque encore une recension systématique pour les côtes algériennes. Il est utile de rappeler ici que le total des sites recensés sur la côte tunisienne dépasse l'ensemble des sites découverts sur la côte de l'Afrique du Nord<sup>53</sup> ! Ce n'est donc pas un fait surprenant compte tenu de la prédisposition des côtes tunisiennes à ce type d'activités.

Ces fabriques produisaient des salaisons, des sauces et des pâtes à base de poissons traités (*garum*, *liquamen*, *muria allec* ou *hallex*). Pour leur fonctionnement, outre la matière première, il fallait de l'eau douce, ce qui explique le nombre important des citernes d'eau le long du rivage à proximité des cuves, et surtout le sel. Souvent des viviers y sont associés afin de maintenir cette matière première. Plusieurs sites offrent le sel dans ces zones lagunaires et de marais salants. Bien évidemment, la situation en bordure du rivage est un élément important pour le fonctionnement de ces structures.

<sup>51</sup> Slim *et al.* 2004, p. 285.

<sup>52</sup> *Ibidem.*

<sup>53</sup> *Ibid.*, p. 286-287.

Tout cela nous est bien connu, grâce aux travaux qui ont concerné les côtes ibériques et maurétaniennes<sup>54</sup>.

Architecturalement parlant, le groupement des cuves est bien caractéristique de ces unités. Les matériaux et le mode de construction leurs sont propres. Ce groupement est souvent identique à quelques détails près. Il se caractérise par un aspect massif avec des murs puissants, renforcés par un coffrage, armés de chaînages en grands appareils ou de piliers de briques aux angles comme c'est le cas de l'usine découverte au nord de Sfax<sup>55</sup>. Les cuves peuvent également être creusées dans le roc comme dans le golfe de Gabès. Les angles intérieurs des bassins sont toujours arrondis avec des solins d'étanchéité, à la base des murs, en quart de rond. Ces cuves n'ont pas de dispositif d'évacuation. Les revêtements sont en béton étanche, disposés en plusieurs couches, souvent mélangés à des matériaux locaux : granulats de plage, coquilles de murex broyées, enduits de mortier de tuileau en poussière de terre cuite (*opus signinus*) ou encore des revêtements en fragments d'amphores posés de chant (*opus figlinum*), type assez répandu dans le Cap Bon (l'usine de Nabeul)<sup>56</sup>. Tout cela a pour objectif de consolider le bâti contre la poussée de la masse des poissons et les effets connus du sel.

Trois groupes régionaux se distinguent sur la côte tunisienne dont deux concernent notre zone d'étude (Sahel et golfe de Gabès), et un troisième est à cheval entre la zone du Cap Bon et le reste de la côte septentrionale de la Tunisie.

Le groupe du sud se concentre autour de Bahiret El Bibène et la Mer de Bou Ghrara. On y trouve le site de première importance de Mdeina, un deuxième au sud de Zarzis et à l'est de Sidi Bou Teffaha. Ensuite on distingue *Meninx* au sud de Djerba pour ses *purpurea* et les salaisons qui y sont découvertes récemment<sup>57</sup>. Enfin, on trouve le site de Geellala (*Haribus*), un important centre régional de production céramique et notamment d'amphores en rapport sans doute avec les transports de salaisons.

Le second group occupe la frange allant de la Skhira à Hergla. Ce groupe coïncide avec les zones des hauts-fonds du littoral oriental au niveau de Kerkenna et les îles Kuriate. Les centres majeurs se trouvent à *Macomades-Iunci*, où on voit plusieurs cuves, *Thaenae* avec un complexe industriel bien conservé, tout comme celui de Sfax nord en cours de fouilles par l'INP. Enfin, un autre site important est celui de *Cercina*, à

<sup>54</sup> Ponsich, Tarradell 1965 ; Ponsich 1988 ; Souville 1993.

<sup>55</sup> Voir fiches corpus Petite Syrte.

<sup>56</sup> *Ibid.*, p. 291.

<sup>57</sup> Drine 2007.

Borj el H'sar, très abîmé par l'érosion marine. À *Sullethum*, on trouve un bel ensemble de cuves bien conservées pouvant servir de référence pour la reconnaissance d'autres sites et enfin, une importante implantation, malheureusement assez fruste, a été découverte à Hergla.

Le dernier groupe se situe autour du Cap Bon et du golfe de Tunis mais nous nous arrêtons à la limite de notre zone d'étude. Outre, Nabeul l'exemple le plus connu, toute une série de nouveaux sites a été découverte entre Korba et Kélibia. On peut rajouter également, l'excellent exemple du site de Sidi Daoud (viviers et cuves de salaisons) et celui de Mraïssa (cuves de salaisons) si on se tient à la presqu'île du Cap Bon.

Qu'en ai-t-il de la commercialisation de ces produits et de leur poids dans l'économie d'alors ?

Ce qu'on peut retenir c'est d'abord la multitude des produits que fabriquent ces unités. Il ne s'agit guère d'une mono-production ou de spécialisation. Le même établissement pouvait fournir des salaisons, des sauces de poissons et peut-être aussi la pourpre comme le suggère des dépôts de murex dans le site de Mdeina. Il s'agit là, d'une organisation du travail en fonction d'un cycle saisonnier tenant à l'alternance des activités au sein d'un domaine. Selon Troussset, il faut considérer l'activité de la pêche et la transformation comme faisant partie d'une multitude d'activités domaniales. Sur un domaine en bord de mer, on pratique à la fois l'agriculture, la pêche et la transformation des produits halieutiques. L'industrie des salaisons et des sauces de poissons relevait, vraisemblablement, d'une économie domaniale ou domestique au même titre que l'économie agricole<sup>58</sup>. Il s'agit là d'une économie mixte, agro-littorale comme le représente bien la mosaïque d'El Alia. En effet, « La pêche était dans la dépendance des propriétaires de *salsamenta*, lesquels étaient aussi des propriétaires terriens. Il y a donc intégration des activités halieutiques dans le modèle dominant antique de l'économie domaniale<sup>59</sup>. »

L'importance éventuelle des prises saisonnières (par exemple le thon) et la nature des produits hautement périssable amenait à leur valorisation *in situ* faute de moyens de conservation en l'état et l'impossibilité d'en assurer l'écoulement dans des délais brefs comme il se fait aujourd'hui. La pêche était, par conséquent, subordonnée à la transformation. Toutes ces unités de production et du moins, celles qui ont une grande envergure et à vocation plutôt marchande, avaient bien besoin d'écouler leur production. Or, nous savons maintenant que les *garum* et *salsamenta* étaient par excellence des produits

<sup>58</sup> Etienne 1994, p. 164.

<sup>59</sup> Slim *et al.* 2004, p. 293.

d'exportation grâce aux résultats de l'étude de la circulation des amphores. Il fallait donc des commerçants pour organiser l'acheminement par voie maritime de ces produits jusqu'aux centres de consommation. C'est ainsi que rentrent en jeu les *neagotiores* et les armateurs qui se chargent de la collecte et de l'acheminement. Ces naviculaires ont intégré dans leurs cargaisons annonnaires d'autres produits comme ceux issus de la transformation des produits de la mer. Ces derniers étaient probablement embarqués comme complément de chargement tout comme le vin africain<sup>60</sup>. Cette dynamique commerciale revenait plutôt aux marchands plus qu'aux producteurs eux-mêmes et on aurait vraisemblablement affaire à un capitalisme marchand plutôt qu'à un capitalisme industriel<sup>61</sup>.

Le poids de cette denrée dans l'économie semble avoir occupé une place de choix à côté de l'huile, du vin et des céréales. On peut citer ici quelques exemples de diffusion de ces produits à travers les cargaisons des épaves en Méditerranée. On pense ici particulièrement à celle de *Cabrera III* dans laquelle on a identifié des amphores africaines de différentes villes côtières de notre zone d'étude (*Leptiminius, Sullecthum, Neapolis*) de type Africaine IIC à côté des Dressel 20. Ce type d'amphore (Africaine IIC) est généralement attribué au *salsamenta*. Des exemplaires du même type, en provenance d'autres cités en Méditerranée, portent des étiquettes de plomb (Annaba) mentionnant le terme *officina* ou représentant un trident et piégeant quelques résidus de poissons (Cap Blanc). Ce type d'amphore est présent également sur la fabrique de salaisons de Nabeul et autour des sites bordant la lagune de Korba<sup>62</sup>.

Il semble donc qu'à partir des Flaviens, la mise en place de conditions favorables à l'essor et la diversification de l'économie va permettre le développement des produits halieutiques. Les résultats de la fouille de l'usine de Nabeul vont dans ce sens (Fig. 50 et 51)<sup>63</sup>. Leur commercialisation semble prendre un envol dès la fin du I<sup>er</sup> ou le début du II<sup>e</sup> siècle (formes *Leptiminius I* et *II*, et *Uzita* et les premiers exemplaires d'Africaine II vers la moitié du second siècle (Fig. 82). Ce produit distinct d'une denrée de première nécessité comme celles de l'annone s'échangeait à un prix élevé. L'initiative privée des cités productrices proconsulaires se servait du commerce annonaire pour organiser des

<sup>60</sup> Callegarin 2005, p. 191-192.

<sup>61</sup> Etienne 1994, p. 165.

<sup>62</sup> Bonifay 2007, p. 19-20 et tableau p. 23.

<sup>63</sup> *Ibidem* ; Slim *et al.* 2004, p. 291-292 ; Slim *et al.* 2007.

cargaisons associant la production halieutique à l'envoi annonaire à l'instar des *navicularii* de Bétique<sup>64</sup>.

Il est utile de rappeler que les activités halieutiques sont bien antérieures aux romains en Afrique. Scylax<sup>65</sup>, Strabon<sup>66</sup>, Mela<sup>67</sup>, Pline l'Ancien<sup>68</sup> ou encore Ovide<sup>69</sup> en parlent. Les puniques pratiquaient déjà cette activité le long du littoral de la Tunisie comme ailleurs en Méditerranée. Les ateliers de la Byzacène ont continué à fabriquer les amphores Mana C2 et C2a après la destruction de Carthage<sup>70</sup>. Plus tard, les romains vont poursuivre cette activité et l'insérer dans leur commerce.

Nous venons de voir comment la côte orientale de la Tunisie a offert un cadre exceptionnel grâce à sa configuration physique et aux ressources dont elle regorge. Ce potentiel a permis la mise en place de conditions optimales pour l'exploitation de la pêche et de ses produits dérivés. Les sources littéraires et iconographiques ont été validées par les témoignages archéologiques. L'envergure des installations d'industrie halieutique montre une insertion dans le système économique de la Tunisie antique et un rôle très important jusque là peu connu. Nous allons essayer d'examiner maintenant les autres piliers qui ont fait cette économie et rendu les ports de notre zone d'étude très actifs.

<sup>64</sup> Villaverde Vega 1990, p. 335. Le développement de la diffusion de l'huile de Bétique à Rome coïncide avec celui de la production des salaisons.

<sup>65</sup> Desanges 1979, p. 100-100 et 408-410.

<sup>66</sup> XVII, 18.

<sup>67</sup> III, 10, 104.

<sup>68</sup> *H.N.*, VI, 202 et IX, 60 et 127.

<sup>69</sup> *Fast.*, II, 319.

<sup>70</sup> Ramon Torres 1995. Il existe encore un doute sur le contenu (saumures ou conserve d'olives) de ces amphores retrouvées sur un certain nombre d'épaves comme le *Grand Congloué 2*, la *Madrague de Montredon* ou encore *Dramont A*.

### III - La dynamique économique

Nous allons tenter ici de résumer rapidement les différentes phases qui ont marqué l'histoire économique de la côte orientale. Nous avons déjà abordé la question économique d'une manière globale pour chaque ère historique dans la première partie de ce travail et de manière spécifique pour chaque site dans le corpus.

Comment cette côte a-t-elle représenté un potentiel économique pour ses différents occupants ? Quels étaient les modes de sa mise en valeur et leur répercussion sur le fonctionnement des ports jalonnant cette partie de la Tunisie ?

On considère qu'à partir d'Utique, les Phéniciens établirent une ligne commerciale le long de la côte orientale jusqu'aux confins de la Tripolitaine. Leurs contacts avec *Lepcis Magna* sont établis. Ils en rapportèrent des ivoires, des pierres précieuses et des plumes d'autruches<sup>71</sup>. Il est difficile d'établir à quelle période les Phéniciens ont détaché quelques-uns des leurs pour procéder au troc et rassembler des denrées en provenance de l'arrière-pays afin d'établir un embryon de comptoir. Ils recueillaient plutôt des peaux, des laines et probablement du bétail qu'ils revendaient plus loin dans d'autres agglomérations côtières en direction du sud<sup>72</sup>. Il paraît peu probable qu'à cette époque, cette région, dont la richesse du sol sera vantée plus tard, ait été en mesure de fournir des quantités fort importantes de céréales ou d'huile. L. Foucher suppose à raison qu'il fallut attendre assez longtemps avant que les Phéniciens consentissent à y installer leur foyer et à y mourir<sup>73</sup>.

Les Carthaginois ont exploité leur territoire dès le Ve siècle avant notre ère. Ils y ont développé une agriculture florissante et se sont transformés de commerçants en agriculteurs<sup>74</sup>. Selon S. Gsell, ce changement s'explique par l'explosion démographique de la population de la métropole punique et par désir de l'aristocratie carthaginoise de vouloir s'assurer des activités moins aléatoires que le commerce maritime<sup>75</sup>.

Tout comme leurs parents tyriens, les Carthaginois s'adonnèrent avec succès à l'agriculture. Ils se sont investis dans l'arboriculture, l'élevage et la céréaliculture là où les ressources hydrauliques le permettaient<sup>76</sup>. Leur mise en valeur de ce territoire va contribuer à préparer

<sup>71</sup> Picard 1982, p. 221-224.

<sup>72</sup> *Ibidem* ; Foucher 1964, p. 31.

<sup>73</sup> *Ibid.*, p. 32.

<sup>74</sup> Gsell 1928, t.4, p. 1. sur l'agriculture carthaginoise, voir Gsell, t.4, 1-52 ; Cecchini 1986 et Lancel 1992.

<sup>75</sup> *Ibid.*, t.1, p. 464.

<sup>76</sup> *Ibid.*, t.4, p. 1-2.



la prospérité matérielle qui devait s'épanouir en Afrique sous la domination romaine. La prospérité du Cap Bon suscita l'admiration des soldats d'Agathocle dans un passage de Diodore de Sicile, au moment de sa campagne en Afrique. Il y avait des fermes prospères, des vignobles, des olivettes et des prairies remplies d'animaux<sup>77</sup>. Un demi-siècle plus tard, lors de la guerre de Regulus, Polybe vante la beauté des paysages autour des « fermes magnifiquement installées<sup>78</sup> » de *Clipca*.

Les traités agronomiques d'Amilcar et Magon sont les preuves de l'intérêt que portaient les Carthagois pour l'agriculture, leur préférence pour l'olivier, les vignes et l'élevage<sup>79</sup>.

D'autres ressources littorales furent mises en valeur. La région du Cap Bon a su tirer une grande richesse des carrières littorales qui jalonnent les côtes de la presqu'île<sup>80</sup> comme ceux situés sur le rivage allant d'El Haouaria à *Missua*. Ces carrières auraient fourni des pierres pour la construction de l'enceinte maritime et des anciennes demeures carthagoises<sup>81</sup>.

Si nous résumons l'évolution économique des villes côtières qui nous intéressent, nous pouvons considérer que dans un premier temps, les Phéniciens ont commercé tout le long du littoral avec les locaux. Un choix s'est porté sur les caps et les promontoirs pour y détacher quelques colonies. Ces embryons se sont développés en Emporia, véritables places de commerce et interfaces entre terre et mer. Des villes littorales voient le jour comme *Adrumeto*, *Acholla*, *Tacape*, *Ruspina* ou encore *Macomades*. Un passage du commerce vers la sédentarisation s'est opéré peu après. L'élevage, l'arboriculture et la céréaliculture se sont peu à peu développés dans un pays plutôt à dominante nomade<sup>82</sup>. Carthage importait l'huile de Sicile et la mise en place de l'oléiculture s'est opérée progressivement<sup>83</sup>. Les céréales restent la denrée dominante puisque Hannibal avait trouvé des provisions de blé en 203 avant notre ère à son arrivée à Hadrumète et plus tard, César dans sa guerre contre les Pompéiens a reçu cette même denrée en signe de soumission par les villes puniques et a procédé lui-même à des réquisitions pour nourrir ses soldats. C'est donc un pays foncièrement agricole qu'ont trouvé les Romains à leur arrivée<sup>84</sup>.

<sup>77</sup> Diodore de Sicile, XX, 8.

<sup>78</sup> Polybe, I, 29, 6.

<sup>79</sup> Gsell 1928, t.4, p. 4.

<sup>80</sup> Aounallah 2001.

<sup>81</sup> Rakob 1986, p. 42.

<sup>82</sup> Despois 1955, p. 102.

<sup>83</sup> Gsell 1913-1930, t. 4, p. 29-30.

<sup>84</sup> Picard 1936.

À cela, il faut ajouter la pratique de la pêche au Cap Bon, dans le Byzacium et la Petite Syrte. Les *purpurea* et l'industrie des saumures existaient déjà avant l'arrivée des Romains<sup>85</sup>.

Carthage détenait le monopole du commerce atlantique et commerçait avec les rivages de l'Afrique noire (or, peaux, ivoire, esclaves). Les rivages européens ont été souvent fréquentés par les Carthaginois (Irlande, Angleterre, Armorique) à la recherche de l'étain. Quant au commerce méditerranéen, il était surtout effectué avec les Grecs (surtout après la conquête d'Alexandre), l'Égypte Lagide et Rhodes. Les échanges étaient également intensifs avec la Compagnie, l'Etrurie, l'Espagne, la Sicile et Délos<sup>86</sup>.

L'industrie était également florissante. Les Carthaginois étaient connus pour leur savoir-faire en constructions navales. Nous citons également l'industrie de verrerie, le textile, la teinture, le travail du cuir, des métaux, du bois...L'agriculture a contribué beaucoup plus à la richesse des commerçants que l'industrie<sup>87</sup>.

Tout cela a engendré la formation de villes littorales dotées de ports certainement sommaires. Nous avons, malheureusement, peu d'éléments pour les identifier. C'est, en tout cas, les petits caps et promontoires qui ont dû être choisis naturellement. Plus tard, avec l'arrivée des Romains, ils vont s'agrandir et se doter de structures plus importantes. Non moins important, le commerce transsaharien a permis le développement des comptoirs de la Petite Syrte dépourvus d'un arrière-pays fertile comme *Tacape* et *Gigthis*. Nous avons vu dans le corpus que les réseaux routiers existaient déjà depuis l'époque punique et des voies de pénétration s'enfonçaient dans le désert pour acheminer les produits des villes lointaines.

À l'époque romaine, une transformation progressive de l'économie va s'opérer avec l'installation de la paix au lendemain de la chute de Carthage. C'est avec le triomphe de César et le règne d'Auguste qu'un intérêt particulier va se manifester pour la province africaine<sup>88</sup>. La Tunisie orientale sera fort peu troublée du I<sup>er</sup> au V<sup>e</sup> siècle de notre ère grâce à cette paix romaine en comparaison avec d'autres villes de l'Afrique du Nord. Elle va profiter d'une administration régulière, un cadastre et un droit foncier précis, d'un réseau

<sup>85</sup> Lassère 1977, p. 368-369 ; Leveau 1984, p. 50, n°129, Slim *et al.* 2004, 285-294.

<sup>86</sup> Decret 1977, p. 116-129.

<sup>87</sup> Picard 1982, p. 121-122.

<sup>88</sup> Gsell 1913-1930, t. 4, p. 131

roulier dense (Fig. 76) et une économie impériale ouvrant sur de larges débouchés. On y verra un pays de céréales, dans une première phase, du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère au I<sup>er</sup> siècle après J.-C.<sup>89</sup> Le Byzacium et une partie des steppes voisines deviennent essentiellement producteurs de cette denrée. Le récit de la campagne de César en Afrique en témoigne<sup>90</sup> et Pline en parle également au I<sup>er</sup> siècle de notre ère<sup>91</sup>.

Plus tard, l'olivier et l'arboriculture vont se développer dès le début du second siècle grâce aux concessions de terres et un cadre législatif favorable à ces activités. L'intérêt porté par les Romains au traité du célèbre agronome carthaginois Magon en est une preuve<sup>92</sup>. Cela va générer une importante richesse puisque cette culture se trouve plus adaptée aux sols de la Tunisie orientale<sup>93</sup> (notamment le Byzacium) parallèlement à une disette d'huile qui va s'aggraver à Rome au fil du temps. L'export s'est renforcé à la fin du second et début du troisième siècle. L'extension des olivettes va arriver à son apogée au-delà du IV<sup>e</sup> siècle. Les auteurs arabes parleront plus tard de cette richesse au VI<sup>e</sup> siècle malgré les événements survenus sous les ères vandale et byzantine.

L'évolution de l'économie de la Tunisie du Haut-Empire s'articule autour de quatre points : une stimulation des productions anciennes dès le I<sup>er</sup> siècle avant notre ère, puis une intensification de la production céréalière et le commerce des matières premières et des produits de luxe. Ensuite, une diversification de l'économie va s'opérer à partir des Flaviens générant de nouvelles zones de production et des produits d'exportation nouveaux.

**La répartition géographique de la production agricole à l'époque impériale (Fig. 78 et 79)**

Selon A. Carandini, le développement de l'artisanat et du commerce en Afrique romaine impériale était fondé sur celui de l'agriculture<sup>94</sup>. Encore une fois, le fait naturel marque le découpage de notre zone d'étude par son empreinte. En effet, le partage de la côte orientale en trois zones du nord au sud (Zeugitaine, Byzacium et Tripolitaine) n'est pas le fruit d'un caprice administratif mais résulte plutôt d'une différence pluviométrique (Fig.

<sup>89</sup> Callegarin 2005, p. 175.

<sup>90</sup> *Bell. Afr.*, LXVIII.

<sup>91</sup> *H.N.*, XV, 2.

<sup>92</sup> Brun 2003, p. 192-193.

<sup>93</sup> Despois 1955, p. 107.

<sup>94</sup> Carandini 1970, p. 97.

76 bis) (Zeugitane<sup>95</sup> plus de 400 mm/an, Byzacium moins de 400 mm/an et en Petite Syrte une moyenne de 200 mm/an)<sup>96</sup>.

En Zeugitane, c'est la céréaliculture qui prévaut autour du golfe de Tunis, de Carthage et d'Hammamet où on cultive aussi les vignes, les agrumes et les oliviers.

En Byzacène et la bande côtière de la Petite Syrte, on cultive surtout les oliviers qui poussent particulièrement à l'arrière de la côte autour d'Hadrumetum, la région de Sfax, Thysdrus, Kairouan et sur l'île de Djerba et la presqu'île de Zarzis. Dans les parages de la Petite Syrte, malgré son aridité, quelques oasis fleurissent ça et là dans la région de *Tacape* où grâce à l'irrigation l'arboriculture et la culture maraîchère sont mentionnées depuis l'antiquité.

À cela il faut considérer la densité du réseau routier qui semble être plus serré dans la région de la Zeugitane et des routes plus distendues, en revanche, dans le Byzacium et vers le grand Sud.

Après la troisième punique, l'agriculture carthaginoise fut détruite notamment celle de l'arboriculture. Les Romains y ont imposé la céréaliculture et à moindre degré la vigne et l'oléiculture<sup>97</sup>. Le Byzacium produisait à son tour du blé<sup>98</sup>.

À la fin de la république, les céréales dominaient déjà dans le nord et aussi autour des villes du Byzacium mais dans une envergure plus limitée (Ruspina, Thysdrus, Aggar, Horrea Caelia). Autour d'Hadrumetum et d'Aggar, on plantait déjà des oliviers<sup>99</sup>.

Au temps de Pline, la meilleure huile était produite en Italie centrale et après elle venait celle d'Istrie et de la Bétique<sup>100</sup>.

Depuis la chute de Carthage jusqu'à l'ère de Néron, la province a souffert d'une politique brutale et a dû produire majoritairement des céréales notamment dans la partie nord. On sait que sous le règne de cet empereur, a fait doubler les livraisons de blé africain. Les livraisons représentaient désormais deux tiers des besoins de l'*Urbs*<sup>101</sup>. Plusieurs

<sup>95</sup> La délimitation de la Zeugitane a été définie dans la première partie au sous-chapitre : Morphologie de la côte. Une partie de notre zone d'étude, le Cap Bon, en fait partie.

<sup>96</sup> Despois 1955, p. 19-23.

<sup>97</sup> Carandini 1970, p. 99.

<sup>98</sup> Desanges 1963, p. 20.

<sup>99</sup> Carandini 1970, p. 99.

<sup>100</sup> Pline, *H.N.*, XVIII.

<sup>101</sup> Sur la réforme néronienne, G. C. Picard donne plusieurs arguments comme la confiscation d'immenses domaines pour agrandir les possessions impériales, comprimer les coûts des transports et restreindre les risques de naufrage et mieux rentabiliser les vaisseaux affrétés pour le transport annonaire. Picard 1956. En revanche, De Romanis réfute l'idée soutenue par la majorité de ceux qui ont étudié la question de l'annone africaine, notamment G. Rickman, qui considère qu'il était logiquement plus intéressant pour Rome d'apporter le grain d'Afrique plutôt que d'Égypte et ce pour des raisons de coût lié à la proximité géographique de l'Afrique. Certes, il est incontestable qu'en terme de durée de traversée, la ligne Carthage-

italiens se sont installés entre le règne d'Auguste et de Trajan. Sous les Flaviens, l'arboriculture et surtout l'oléiculture ont commencé à prendre de l'essor. C'est sous le règne de Vespasien qu'un office d'administration des biens impériaux fut implanté à Carthage et c'est vraisemblablement sous son ère que fut promulguée la *lex Manciana* gérant les terres *subsivae*. C'est à partir de cette période qu'on parle de pacification de la province<sup>102</sup> et d'un passage d'une politique d'annexion des terres cultivables à une gestion bureaucratique impériale. Dès la fin du premier et le début du second on a cessé de se préoccuper exclusivement des intérêts des colons.

Dès le second siècle, on assiste à l'émergence d'une nouvelle classe de petits paysans libres qui grâce à l'oléiculture ont réussi à améliorer leur niveau de vie grâce au surplus de l'arboriculture plus que la céréaliculture qui ne permettait pas de dégager des marges suffisantes. Au tournant du I<sup>er</sup> siècle, la Proconsulaire n'a pas délaissé la céréaliculture sur certaines terres pour s'y adonner à l'oléiculture. L'olivier n'a pas chassé le blé. Il est venu s'y ajouter plutôt que de le substituer<sup>103</sup>. Les premiers témoignages de l'exportation de l'huile africaine à Rome remontent au règne d'Hadrien. L'oléiculture commence à prendre un élan extraordinaire notamment celle produite en Byzacène. C'est à partir de cette période que la province d'Afrique commença à atteindre une auto-suffisance des produits agricoles<sup>104</sup>. C'est à ce moment qu'il faut considérer le réseau routier (Fig. 76) qui a sillonné la Byzacène où l'on y voit trois axes principaux entre Carthage et *Theveste* (une route pavée par Hadrien), entre *Theveste* et *Taccusa* et enfin, la route côtière allant de Carthage à Alexandrie sur laquelle plusieurs bifurcations sont possibles : *Hadrumetum-Thaenae* par *Thysdrus* ; *Thala-Sufes*, *Cillium-Sufetula*.

Ces routes partaient de l'ouest vers l'est, des zones de production vers les ports de la Byzacène, comme c'est le cas des routes partant de *Sufetula*, important centre oléicole, en direction d'*Hadrumetum*, *Sullectum* et *Thaenae*. Ce sont les routes de l'huile. D'autres

---

Ostie est plus courte que celle d'Alexandrie-Ostie. L'intérêt aurait été réel pour le grain africain produit à côté des débouchés maritimes. Cela n'est pas le cas pour le grain produit dans les régions intérieures africaines, plus difficile à collecter et à acheminer vers les ports. En Égypte, toutes les terres productrices de blé sont reliées à Alexandrie grâce au Nil, à part quelques oasis, ce qui constitue une différence capitale par rapport à l'Afrique. De Romanis, démontre que le transport par voie terrestre rend les coûts très élevés en comparaison avec le transport maritime. Il conclut que pour cette même raison, l'administration de l'époque julio-claudienne a préféré s'approvisionner auprès des exploitations les plus proches des zones portuaires. Selon les nouvelles estimations de F. De Romanis, le tribut africain représentait au I<sup>er</sup> siècle de notre ère 10 % des besoins de *l'Urbs* estimé à 60 000 000 de *modii*, moins de ce qui a été établi à partir de l'interprétation du texte de Juvénal qui donnait la valeur de près de 9 millions de *modii* : De Romanis 2003, p. 691-738.

<sup>102</sup> Carandini 1970, p. 99.

<sup>103</sup> Lassère 1977, p. 229-305 ; Decret, Fantar 1981, p. 215-218.

<sup>104</sup> *Ibid.*, p. 100.

routes partant du sud vers le nord et du sud-ouest vers le nord-est connectaient le Sanara à la côte aussi bien septentrionale (*Thabraca*) qu'orientale. Elles permettaient l'acheminement de la marchandise en provenance des confins désertiques<sup>105</sup>.

L'accroissement démographique du milieu du I<sup>er</sup> siècle au milieu du second de notre ère causant un doublement de la population, le développement du réseau routier, comme nous venons de voir, ajoutés au cadre législatif sur la colonisation ont favorisé ce développement agricole<sup>106</sup>.

La production de l'huile (Fig. 78) doit être considérée dans le cadre des besoins de Rome. Outre la proximité entre la province d'Afrique et Rome, les disettes d'huile ont commencé à s'aggraver vers la moitié du I<sup>er</sup> siècle de notre ère. Elles atteignent un point culminant dans la période allant de Trajan à Hadrien. Le premier à avoir procédé à des distributions gratuites des denrées alimentaires fut Antonin Le Pieu. À Rome, une dédicace probablement datant de son règne fut dédiée par les *mercatores frumentarii et olearii afraci* au préfet de l'annone<sup>107</sup> et une deuxième de 141 trouvée à Ostie, fut dédiée à Antonin Le Pieu de la part des *domini navium carthagenensium ex Africa*<sup>108</sup>. D'autres distributions d'huiles eurent lieu sous Marc Aurèle également. Sous son règne, un haut fonctionnaire fut nommé pour aider le préfet de l'annone *ad oleam afrum et hispanum recensendum*<sup>109</sup>. Une inscription à Ostie datée de 173 est dédiée à un décurion *mercator frumentarius*, de la corporation des *curatores navium maritimarum* de la part des *domini navium afrarum univrsarum item sardorum*<sup>110</sup>.

Commode institua un *classis africanam Commodianam Herculeam*<sup>111</sup> et lui aurait dédié le même statut que celui de la flotte alexandrine. L'institution de cette nouvelle flotte<sup>112</sup> n'a pas aboli le libre commerce des *navicularii africani* comme semble le prouver les inscriptions de la place des corporations d'Ostie. Par conséquent, à la fin du second

<sup>105</sup> Salama 1964, p. 73.

<sup>106</sup> Carandini 1970, p. 100.

<sup>107</sup> *CIL* VI, 1620.

<sup>108</sup> *CIL* XIV, 99.

<sup>109</sup> *CIL* II, 1180.

<sup>110</sup> *CIL* XIV, 4142.

<sup>111</sup> *C* XVII; Aux alentours de 186-190 selon P. Romanelli 1959, p. 385 ; Rougé 1966, p. 266 : « Le mot *Classis* ne veut pas forcément signifier une flotte organisée et dépendante. Il est vraisemblable que le terme doit être pris ici dans le sens de convoi » ; Tchernia 2003, p. 618 : Il récuse cette idée de grands convois qui ne facilitent pas la navigation. Ils n'ont d'intérêt que de protéger des pirates. Or, cette dernière aurait disparu sous l'Empire.

<sup>112</sup> L. De Salvo préfère parler d'« organisation » plutôt que d'« institution » puisqu'elle considère qu'un noyau existait déjà auparavant, De Salvo 1992, p. 423. G. Rickman identifie l'organisateur de cette flotte frumentaire africaine, C. Iulius Vehilius Gratus Iulianus, préfet de l'annone sous Commode, Rickman 1980, p. 68 ; 112 et 219. Pour Sirks, il ne s'agit pas de l'institution d'une flotte mais d'un *corpus naviculariorum* d'Afrique organisé par Commode à partir de l'existence des *domini navium* dans cette province, Sirks 1984, p. 192.

siècle, à côté du commerce libre se trouve un autre contrôlé par l'État<sup>113</sup>. La distribution est devenue régulière sous le règne de Septime Sévère. Rappelons ici que c'est sous son règne que fut réformée l'annone militaire. Selon le *Code théodosien*, la distribution a continué à partir de son règne jusqu'à la fin du IV<sup>e</sup> siècle<sup>114</sup>. Cette forme d'assistance, toujours grandissante, a impliqué une surveillance et mise en disponibilité des organismes économiques pour pallier les oscillations des prix du marché<sup>115</sup>.

L'État n'a pas favorisé un libéralisme économique et pratiquait une réglementation de l'économie à son avantage en contraignant le commerce des provinces à servir les nécessités de Rome et en instaurant un monopole. Le commerce privé était assujéti aux priorités étatiques<sup>116</sup>.

Au III<sup>e</sup> siècle, il est bien probable que les conditions de la paysannerie se soient détériorées à la suite de la réforme de l'annone militaire par Septime Sévère et les exactions fiscales de Maximin qui seraient parmi les causes de la révolte de *Thysdrus*<sup>117</sup>. Une crise des classes pauvres et moyennes est due à l'échec de la politique monétaire tentée de Caracalla à Dioclétien. Cette crise monétaire a favorisé les réquisitions, en nature, qui en se conjuguant à la pression fiscale ont généré la révolte connue de 238 qui partait de *Thysdrus*, alors la capitale de l'huile et du commerce, pour s'étendre à Carthage et même à Rome. La plèbe rurale et urbaine y a participé parce qu'elle supportait mal l'accroissement des impôts<sup>118</sup>. Les producteurs d'huile africains approuvés par les négociants et les naviculaires ont réussi à destituer le pouvoir en place pour sa politique fiscale de plus en plus insupportable. Les événements prirent une tournure telle qu'ils précipitèrent une décadence qui va enliser l'économie africaine. Avec l'accès au pouvoir de Gordien le jeune, les bourgeois de *Thysdrus* et d'*Hadrumetum* ont obtenu satisfaction grâce à des avantages fiscaux. Le démantèlement de la III<sup>e</sup> légion Augusta aura des conséquences fâcheuses sur la sécurité en Afrique et son économie<sup>119</sup>.

Depuis ces événements, le déclin de *Thysdrus* s'accélère à la fin du III<sup>e</sup> et surtout au IV<sup>e</sup> siècle. La ville ne semble plus mériter le surnom de « la capitale de l'huile » selon l'expression d'A. Carandini. Au IV<sup>e</sup> siècle, *Hadrumetum* semble entrer à son tour en crise

<sup>113</sup> Carandini 1970, p. 101.

<sup>114</sup> XVI, 15.

<sup>115</sup> Carandini 1970, p. 101.

<sup>116</sup> *Ibid.*, p. 102.

<sup>117</sup> Picard 1959, p. 71.

<sup>118</sup> Benabou 1976, p. 201-207.

<sup>119</sup> Foucher 1964, p. 316.

et perdre progressivement son port comme en témoigne le *Stadiasme*<sup>120</sup>. Les autres ports de la Byzacène semblent accuser à leur tour un déclin dès la fin du III<sup>e</sup> siècle. Le centre économique de la Tunisie antique s'est déplacé à *Sufetula*<sup>121</sup> qui montre une certaine prospérité durant l'occupation vandale et le début du règne byzantin, entre le IV<sup>e</sup> et le VII<sup>e</sup> siècle jusqu'aux premières razzias arabes en 647. *Sufetula* était devenu la nouvelle capitale de l'huile durant cette période.

Au début du Ve siècle, l'entretien du réseau routier n'est plus assuré et quelques foyers au sud de *Theveste* continuent à être plantés en oliviers et autres arbres fruitiers<sup>122</sup>. Il est vrai qu'il y a eu un recul général de l'économie africaine mais il faut se garder de généraliser cette situation puisqu'une certaine prospérité a continué durant le Bas Empire<sup>123</sup>. Pendant longtemps, on a considéré que le Bas Empire n'était qu'un avatar de la civilisation romaine classique. Plusieurs écrits du siècle dernier, ont avancé des jugements sans distinctions régionales et chronologiques. On avait alors considéré que la crise du III<sup>e</sup> siècle aurait fait périlcliter les institutions et détruit les systèmes de productions<sup>124</sup>.

Il existe des témoins de la richesse de l'Afrique du IV<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> siècles grâce à quelques occurrences dans les sources littéraires mais aussi à l'archéologie<sup>125</sup> qui a mis en valeur des constructions publiques et privées dénotant de la grande richesse de leurs bâtisseurs<sup>126</sup>. Ces indices témoignent d'une permanence de la vitalité relative des centres urbains. Il est vrai qu'il existe des disparités régionales. En effet, la partie orientale de l'Afrique, zone de notre étude, a su préserver une prospérité qui s'explique par le faible impact des invasions dans cette partie de la Tunisie, excepté celle des *Austuriani*<sup>127</sup>.

En considérant l'impôt en nature dû par l'Afrique au IV<sup>e</sup> et Ve siècle, on dénote un changement majeur survenu pendant cette période. En effet, plus de deux siècles et demi

<sup>120</sup> *Stadiasme* 116.

<sup>121</sup> Slim 1985, p.68, note 22 et p.83.

<sup>122</sup> Carandini 1970, p. 103.

<sup>123</sup> Jaïdi 1990.

<sup>124</sup> Une multitude d'écrits est allée dans ce sens comme : B.H. Warmington 1954, *The North African Provinces from Diocletian to the Vandal Conquest* ; C. Courtois 1955, *Les Vandales et l'Afrique*, G. Picard 1965, *La Carthage de Saint Augustin*, et bien d'autres.

Voir à ce sujet, les critiques de H. Jaïdi, dans la première partie de son ouvrage *L'Afrique et le blé de Rome aux IV<sup>e</sup> et Ve siècles*, 1990. Un article de A. Mrabet, intéressant par l'originalité de son approche, met à jour de nouvelles données sur la richesse de l'Afrique byzantine à travers les importants butins amassés par les Arabes, lors de leurs razzias. Il dément à travers l'étude des sources arabes la précarité de cette Afrique « épuisée » et en déclin. A. Mrabet, *L'état économique de l'Afrique byzantine d'après les récits des chroniqueurs arabes*, Africa XIII, 1995, pp. 123-133.

<sup>125</sup> Picard 1965, p. 209 ; Lepelley 1979, t. 1, p. 30.

<sup>126</sup> Lepelley 1979, t.1.

<sup>127</sup> Jaïdi 1990, p. 20.



après la grande réforme néronienne, Constantin détourna les livraisons, fournies jusque-là par l'Égypte, vers la nouvelle capitale de l'Empire laissant à l'Afrique l'obligation de fournir, seule, l'approvisionnement de Rome. Il est évident que cette nouvelle donne rendait la situation insupportable pour l'Afrique qui ne fournissait, auparavant, que les deux tiers<sup>128</sup>. C'est en soi un indice de vitalité de l'agriculture africaine. En revanche, elle a été entachée par des périodes de crises et de famines ponctuelles pour les Africains qui ont souffert de quelques disettes notamment dans les années où des catastrophes naturelles ont sévit. La pérennité des structures de productions des siècles précédents a permis une certaine stabilité de cette agriculture<sup>129</sup>. Cela ne doit pas nous faire oublier une réalité : Rome était totalement dépendante en matière de blé et se souciait surtout de sa collecte et son acheminement afin d'assurer son alimentation. À cela, s'ajoute la pression fiscale incarnée dans l'attachement de l'administration à l'acquittement de l'impôt tout en exerçant par moment des exactions fiscales. La conjoncture était difficile sous la dynastie Constantinienne entre 306 et 360. Un répit fiscal s'est opéré sous le règne de Julien (361-363) pour être abrogé sous Valentinien Ier. Une amélioration et une reprise économique a été ressentie sous les règnes de Gratien et Théodose I<sup>er</sup> mais sous ceux d'Honorius et Valentinien III, l'Afrique a vécu de graves désordres qui ont eu des incidences graves sur l'économie<sup>130</sup>.

#### L'administration et l'annone

Les cités étaient l'organe essentiel dans la collecte des impôts. Elles étaient relayées par l'administration provinciale dans les conjonctures difficiles. À l'époque tardive, les empereurs ont mobilisé les *curiales* pour la collecte des impôts. Ce fut une solution pour parer au problème de la fuite des magistratures par les notables<sup>131</sup>.

Le *Code Théodosien* contient des dizaines de lois se rapportant à l'annone d'Afrique adressées aux autorités locales pour leur communiquer des instructions concernant la collecte et l'envoi du blé à Rome. Cela dénote la dépendance de cette dernière vis à vis de l'Afrique et la complexité de la tâche qui leur incombait.

L'État romain a choisi de longue date de s'en remettre aux particuliers pour ce qui est de l'acheminement des produits nécessaires à l'alimentation de l'*Urbs*. Il en a été ainsi

<sup>128</sup> *Ibid.*, p. 25.

<sup>129</sup> Chaouache 1964, p. 45.

<sup>130</sup> Jaïdi 1990, p. 21.

<sup>131</sup> Lepelley 1979, t. 1, p. 213.

jusqu'au Ve siècle. En revanche, il y a eu un contrôle plus important des naviculaires à l'époque tardive en comparaison aux premiers siècles de l'Empire. Ce contrôle existait déjà au I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> siècle puisque les empereurs avaient déjà accordé des privilèges et des immunités à ces naviculaires<sup>132</sup>.

Au IV<sup>e</sup> siècle, le rôle joué par les naviculaires dans le trafic Afrique-Ostie ne pouvait que s'accroître du fait des nouvelles obligations annonnaires et il est tout naturel de voir l'administration impériale serrer l'étau sur la corporation des armateurs. Leur tâche était trop importante pour qu'on la laissât sans contrôle. Le *Code théodosien*<sup>133</sup> foisonne de détails sur les privilèges et les obligations de ces armateurs. On peut en citer quelques uns comme l'hérédité de la charge, la liaison entre la charge et une possession, la concentration des richesses entre les mains de certains naviculaires africains qui étaient en même temps de grands propriétaires fonciers, la grande liberté du travail dont bénéficiaient les armateurs en dehors de leurs obligations très limitées, les bénéfices appréciables dont pouvaient s'assurer les naviculaires et la protection des armateurs en tant que corps de métiers utile contre les exactions fiscales.

#### Le réseau routier (Fig. 76)

Au IV<sup>e</sup> siècle, l'essentiel de l'infrastructure de l'Afrique était en place depuis fort longtemps. L'œuvre de l'État et des individus portait essentiellement sur son entretien<sup>134</sup>. Ces routes étaient nécessaires à l'acheminement des envois annonnaires et était encore fonctionnelles aux IV<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> siècles<sup>135</sup>. La construction de ces routes était aussi une question vitale pour la maîtrise militaire de l'espace africain. L'infrastructure routière était déjà mise en place sous le règne des Sévères<sup>136</sup>.

#### Les ports

Selon G. C. Picard, c'est vraisemblablement Néron qui a procédé à la première grande transformation de l'infrastructure portuaire africaine<sup>137</sup>. L'initiative aurait découlé de la nouvelle charge de l'approvisionnement octroyée à l'Afrique par l'empereur. Il s'agit

<sup>132</sup> Rougé 1966, p. 245-266. Les privilèges ont commencé avec Claude et ont été renforcés par ses successeurs. Ils consistent surtout en privilèges juridiques et en exemptions de charges municipales. Les naviculaires eurent également des garanties contre les risques de la mer.

<sup>133</sup> XIII, 5 ; *De naviculariis* : 38 constitutions allant du règne de Constantin à celui d'Honorius.

<sup>134</sup> Lepelletier 1979, t. 1, p. 65.

<sup>135</sup> Salama 1951 et Lassère 1977, p. 370-375 sur les ports d'*Hadrumetum* et de Carthage.

<sup>136</sup> Salama 1951.

<sup>137</sup> Picard 1959, p. 70-71 ; Pavis-d'Escurac, 1976, p. 174-187

d'agrandir les ports pré-romains et de les équiper afin de répondre aux nouvelles exigences du trafic maritime généré par l'annonne entre la côte africaine et Ostie. Cette tâche a dû démarrer dès I<sup>er</sup> siècle de notre ère et continué progressivement. Il est bien probable que l'accroissement des livraisons au début du IV<sup>e</sup> siècle ait donné lieu d'importants travaux dans les ports de premier ordre tel que celui de Carthage.

#### IV - La dynamique commerciale et l'organisation portuaire

Durant la période allant de la République au Haut Empire, la population de Rome atteint près d'un million d'habitants. Le poids de cette population ainsi que le statut de capitale politique d'un empire territorial étendu au bassin méditerranéen permet d'apprécier à la fois les difficultés et les enjeux du ravitaillement de la ville. L'intervention du pouvoir dans ce ravitaillement existait déjà depuis le III<sup>e</sup> siècle avant notre ère<sup>138</sup>. La production italienne n'arrivait plus à suffire à une telle population. La conquête territoriale a permis à Rome l'ouverture des marchés outre-mer des riches provinces productrices de céréales. Une partie de ces territoires payait en nature un impôt fixe. Cela a entraîné l'affluence à Rome de blé appartenant au pouvoir public et aussi du blé destiné au marché libre<sup>139</sup>.

L'Afrique est une des premières provinces fromentaires avec l'Égypte sous l'Empire. Elle aurait fourni selon le témoignage de Flavius Josèphe<sup>140</sup> l'équivalent de huit mois des besoins de la plèbe. Les quantités représentées par huit mois de consommation de la plèbe fromentaire de Rome est de 6 à 8 millions de *modii* si on estime que les bénéficiaires se chiffrent à 150 000 ou 200 000<sup>141</sup>.

Le blé destiné à l'approvisionnement de Rome était confié aux transporteurs maritimes privés. Sous le Haut-Empire, l'État était assuré du service des naviculaires en raison des avantages appréciables que ces derniers tiraient du transport des produits annonaire. Depuis le début de l'ère impériale, l'État leur a consenti des privilèges juridiques non négligeables en plus de la rémunération en nature qu'il leur versait. Les empereurs étaient particulièrement généreux envers les transporteurs qui acceptaient d'effectuer des transports de blé pendant la période de l'année où la navigation était normalement suspendue<sup>142</sup>.

À la fin du IV<sup>e</sup> siècle, la loi accordait aux naviculaires un délai d'un an pour la livraison des cargaisons annonaires. Les transporteurs avaient par la suite un an de plus pour remettre aux autorités africaines les quittances remises par la préfecture de l'annone à Rome<sup>143</sup>. À cela, les naviculaires du Bas-Empire n'étaient tenus d'effectuer qu'un voyage

<sup>138</sup> Virioux 2003, p. 61.

<sup>139</sup> *Ibid.*, p. 62.

<sup>140</sup> *Guerre des Juifs*, II, 383.

<sup>141</sup> De Romanis 1996.

<sup>142</sup> Pavis d'Escurse 1976, p. 215-226. Sur l'explication de l'Édit de Claude et les problèmes de ravitaillement hivernal de Rome, voir Pomey, Tchernia 1978.

<sup>143</sup> Rougé 1966, p. 247 ; Jaldi 2003, p. 85-86.

tous les deux ans pour le compte de l'annone<sup>144</sup>. En dehors de cette obligation, ils pratiquaient le commerce ordinaire sur le marché libre. Nonobstant la réglementation rigoureuse de ce corps de métier au Bas-Empire, il existait une marge de liberté et de privilèges pour les naviculaires qui leur permettaient de réaliser des bénéfices<sup>145</sup>.

Les problèmes générés par la crise du III<sup>e</sup> siècle et les grandes réformes entreprises par Dioclétien et Constantin ont modifié l'organisation du service de l'annone de Rome et son transport. La dépendance presque totale de Rome vis-à-vis de l'Afrique en matière de blé, dès le deuxième tiers du VI<sup>e</sup> siècle, est la donnée essentielle<sup>146</sup>.

#### Les naviculaires africains et la question du tonnage des navires (Fig. 80)

Nous présentons ici les indices de la présence des naviculaires ayant entretenu des rapports avec Ostie à travers l'épigraphie. La rareté des données ne nous permet pas d'avoir une vision globale de cette activité et sa mise en relation avec les ports de notre zone d'étude. Ce recensement ajouté à l'évolution du tonnage des navires et l'étude de la diffusion de la céramique à travers la typologie nous permettra d'étudier plus loin le fonctionnement du « système » portuaire qui nous intéresse.

#### À Ostie :

Les naviculaires sardes semblent avoir eu des rapports étroits avec leurs homologues africains. Une inscription d'Ostie datant de 173, dédiée à M. Iunius Faustus, *mercator frumentarius e patronus du corpus curatorum navium marinarum* dans laquelle ses auteurs se définissent comme *domini navium Afrarum universarum item Sardorum*<sup>147</sup>, laisse penser que les naviculaires de ces deux provinces entreprenaient ensemble des opérations commerciales<sup>148</sup>. Géographiquement, le triangle Afrique-Sardaigne-Ostie semble le permettre comme l'atteste la littérature<sup>149</sup> et les preuves archéologiques sur les rapports entre ces trois régions sont déjà attestées<sup>150</sup>. La position géographique de la Sardaigne aurait été une étape du trajet des navires africains qui venaient longer et accoster

<sup>144</sup> Rougé 1966, p. 247.

<sup>145</sup> De Salvo 1992, p. 15.

<sup>146</sup> Jaldi 2003, p. 90.

<sup>147</sup> CIL XIV, 4142.

<sup>148</sup> Meiggs 1960, p. 288-289 ; De Salvo 1992, p. 414.

<sup>149</sup> Procope, *Vand.* 2, 13, 42.

<sup>150</sup> Wilson 1980-81, p. 219-242 ; Zucca 1985, p. 93-104.

sur sa côte orientale en direction d'Ostie<sup>151</sup>. La présence des naviculaires sardes à côté des africains sur la place des Corporations d'Ostie semble expliquer leurs rapports étroits dans un cadre d'intérêts communs. En essayant de déterminer le rôle des *domini navium*, J. Rougé mentionne cette promiscuité et identifie les propriétaires des navires africains, les *Aufidii*, l'une des familles les mieux connues en Afrique au milieu du II<sup>e</sup> siècle et originaire de la Proconsulaire : « Ces derniers sont de grands propriétaires, de grands commerçants de blé et, semble-t-il, si nous interprétons convenablement les inscriptions en question, des propriétaires de navires. » C'est la preuve qu'à l'époque de Marc Aurèle, les propriétaires de navires africains « s'ils se reconnaissent des intérêts communs, ne sont pas encore en associations »<sup>152</sup>. On trouve également à Ostie deux mentions de personnages en rapport direct avec notre zone d'étude. Le premier est L. Caecilius Aemilianus, un vétérinaire de la garde prétorienne. Il était décurion à *Ulizibira*. Il s'agit d'une petite agglomération côtière entre *Horrea Caelia* au nord et *Themetra* au sud<sup>153</sup>. Ce personnage est venu à Ostie pour s'engager dans le commerce d'importation du vin : « *corporatus in templo fori vinari importatum negotiantium* »<sup>154</sup>. Le deuxième, dont on ignore la raison de sa présence à Ostie, est P. Caecilius Felix. Il est originaire de *Sullectum*, une cité présente sur la place des Corporations d'Ostie<sup>155</sup>.

Enfin, nous citons les représentations des villes de notre zone d'étude sur la place des Corporations d'Ostie<sup>156</sup> : *Curubis*, *Gummi*, *Sullectum* et *Acholla*<sup>157</sup> que nous avons déjà abordé dans notre *corpus* pour chaque cité. Nous en faisons un bref rappel dans la liste qui va suivre.

### *Curubis*

Dans une cartouche en queue d'aronde, on lit<sup>158</sup> : *Naviculari Curbitani d(e) s(uo)*. Avec la représentation d'un boisseau et de deux dauphins. La mosaïque porte également le sigle s.n.f.c.c. Cela a été interprété par les auteurs du *CIL* comme suit :

*s(tatio) n(egotiatorum) f(rumentariorum) c(oloniae) c(urubitanae) :*

<sup>151</sup> De Salvo 1992, p. 414.

<sup>152</sup> Rougé 1966, p. 260.

<sup>153</sup> Sur *Ulizibira* ou *Ulizippira* voir Foucher 1964 a.

<sup>154</sup> Meiggs 1960, p. 214-215.

<sup>155</sup> *Ibid.*, p. 214 et 283, pl. XXIV.

<sup>156</sup> *Ibid.*, p. 286-287.

<sup>157</sup> Si on admet l'interprétation de P. Romanelli. Romanelli 1952, p. 282 et 1960, p. 65, note n°6.

<sup>158</sup> *CIL*, XIV, 4549, 34. La description entière de la mosaïque en question se trouve dans Becatti 1953, Vol. 4, p. 77-78, n°112 ; Carcopino 1912, propose de lire *senatus naviculariorum curubitanaorum curavit* et Courtois 1954, pense qu'il s'agit d'une invocation et propose *sit navigium felix coloniae curubitanae*.

« Naviculaires de *Curubis*, à leurs frais ; bureau des négociants frumentaires de la colonie de *Curubis* »

### *Gummi*

La ville portuaire de *Gummi* faisait partie des villes africaines présentes à Ostie. Meiggs considère que ces villes étaient concernées par le commerce du grain<sup>159</sup>. Sur trois de ces inscriptions, on peut lire *navicularii* et *negotiantes*. Pour le cas de *Gummi*, on n'y trouve que la première mention (*navicularii*). Ces derniers se chargeaient d'acheminer ce que les *negotiantes* achètent et ramassent dans leurs pays d'origine en direction d'Ostie. Pour Meiggs, il s'agit là vraisemblablement d'une entreprise privée même s'il s'agit d'acheminer un produit aussi important pour le compte de l'État<sup>160</sup>. La mention « *de suo* » conforterait cela. Dans ce portique d'Ostie, que Meiggs pense être aménagé pour des commerçants étrangers privés, *Gummi* possédait un bureau dans lequel on recevait les commandes. Il ajoute qu'il n'y a ici aucune raison de penser qu'ils sont là par obligation ou invitation de l'État et de son *procurator annonae* mais plutôt pour contracter et conclure des affaires<sup>161</sup>. Sur cette mosaïque, on voit un *modius* entre deux épis selon la lecture de Romanelli, ce qui conforte une certaine « spécialisation » de ces armateurs<sup>162</sup>.

### *Sullectum*

*Sullectum* était présente sur la place des Corporations d'Ostie comme l'atteste une mosaïque sur laquelle figurent deux grands porteurs<sup>163</sup> affrontés autour du phare de cette ville<sup>164</sup>. Au deuxième plan, on y voit deux poissons, probablement des thons, dévorant un poulpe. On y lit la mention (*navicularii Sullecti(m)*) et au-dessus, entre les deux bateaux, N(AVICULARIIS) F(ELICITER)<sup>165</sup>. Cette mosaïque atteste la présence d'armateurs syllectains qui, comme le reste des naviculaires, acheminaient les produits nécessaires à l'alimentation de Rome. Ces armateurs, qui exportaient l'huile, pratiquaient un transport au service de l'État, en participant à l'effort annonaire mis en place par ce dernier, mais aussi pour leur propre compte<sup>166</sup>.

<sup>159</sup> Meiggs 1960, p. 286.

<sup>160</sup> *Ibid.*, p. 287.

<sup>161</sup> *Ibidem.*

<sup>162</sup> Romanelli, p. 69.

<sup>163</sup> Pomey 1982, p. 144.

<sup>164</sup> Meiggs 1960, pl. XXIV

<sup>165</sup> *Ibidem* ; Foucher lit : M(ultum) F(eliciter) dans Foucher 1968, p. 20.

<sup>166</sup> Meiggs 1960, p. 287.

*Acholla*

Un fragment de marbre avec les lettres.....QVILLIT.....est lu par P. Romanelli comme *A/quillitiani* en référence aux habitants de la cité et à la forme utilisée pour les nommer dans la *lex agraria* de 111<sup>167</sup>. Nous ne saurons dire avec certitude si ce port était vraiment présent sur la dite place des Corporations d'Ostie.

Enfin, il nous est difficile d'identifier des cités de notre zone d'étude impliquées dans le commerce du bois et représentées par les *navicularii lignarii*<sup>168</sup> originaires d'Afrique. De plus, le couvert végétal de la Petite Syrte et de la Byzacène ne semble pas avoir été en mesure de fournir du bois pour les thèmes de l'*Urbs*<sup>169</sup>. Nous n'en savons pas plus sur la zone du Cap Bon. Le bois semble plutôt provenir des ports de la côte septentrionale et de la Numidie où la densité des forêts est plus à même de fournir ce produit.

<sup>167</sup> Romanelli 1960, p. 66 et note 6.

<sup>168</sup> Meiggs 1960, p. 286.

<sup>169</sup> Gisell a étudié l'emplacement des forêts antiques de l'Afrique et a cité plusieurs occurrences dans les sources littéraires notamment dans le *Bellum Africanum* où on apprend qu'au débarquement de César sur la côte sahéenne il n'a pas trouvé de bois pour ses besoins militaires et l'a fait venir d'Italie. On peut se demander si les ports de notre zone d'étude ont pu servir de débouchés pour cette denrée en provenance de la zone de *Cillium* et des confins de la Numidie, fortement demandée notamment au Bas-Empire et encouragée à travers les mesures prises dans ce sens qu'on trouve dans le *Code théodosien* : Gisell 1913-1930, t. 1, p. 138-140.



Dans notre zone d'étude (Fig. 81) :

L'essor des installations portuaires et le développement commercial a généré la richesse des commerçants et des armateurs des cités littorales. Grâce à ces profits, ils ont pu construire des demeures richement décorées et ériger des monuments qui constituent une source d'informations importante pour leur étude. L'accès de figures locales, originaires de la côte syrtique, au pouvoir comme le préfet du prétoire Aemilius Laetus ou encore les compétiteurs impériaux Clodius Albinus et Septime Sévère a opéré un changement dans la société africaine du II<sup>e</sup> siècle de notre ère<sup>170</sup>.

### *Neapolis*

Nous trouvons à *Neapolis* deux inscriptions tardives qui mentionnent deux naviculaires de la cité.

#### *CIL, 969 (490-401)*

*Coelius Titianus* fut *curatore* de *Neapolis*. Il offrit à ses concitoyens un *munus*, un spectacle dans l'amphithéâtre et faisait parti de la corporation des transporteurs par voie terrestre (*transuecturarius*) et maritime (*navicularius*) de l'annone prélevés par Rome. Ce cumul de fonctions est contraire à l'immunité dont bénéficiaient les *navicularii*. Il semble que ce privilège a dû être accordé sous Constantin au IV<sup>e</sup> siècle. Mais en se retirant des affaires, *Coelius Titianus* fut nommé Curateur de la cité où il agissait comme Évergète.

#### *CIL, 970 (fin IV<sup>e</sup>-début V<sup>e</sup>)*

Cette inscription cite le Prozoasul *Marius Vindictus*. Elle est présente, comme dans l'inscription précédente, un *transuecturarius* et aussi un *navicularius* qui s'appelle *Marius Rusticus*. Il semble avoir érigé une statue à la fin du IV<sup>e</sup>-début V<sup>e</sup>. Il est utile de rappeler que nous trouvons le même nom de *Marius Rusticus* dans une autre inscription en provenance d'Acholla<sup>171</sup> où il fut *curator rei publicae*. Il est probable que ce personnage important aurait eu des affaires dans les deux cités<sup>172</sup>.

<sup>170</sup> Lussère 1977, p. 375.

<sup>171</sup> *CIL* VIII, 915.

<sup>172</sup> De Salvo 1992, p. 426.

*Hadrumetum*

Nous avons dans cette cité des indices sur l'activité des naviculaires. Pour le cas de la maison d'un dénommé Sorothus, L. Foucher indique qu'il s'agit d'un parvenu ayant fait fortune vraisemblablement dans le commerce. Les motifs qui décoraient les mosaïques de sa demeure représentent des scènes ayant trait à l'élevage des chevaux et aux jeux de cirque. On y voit aussi un Neptune, entouré de monstres marins. Cet éleveur de chevaux dans le domaine, *salus sorothensis*, a été localisé dans la région de Souk-Ahras était venu s'installer à *Hadrumetum* vers la fin du II<sup>e</sup> siècle ou le début du III<sup>e</sup>. L. Foucher pense qu'il « devait avoir des bateaux livrés aux colères du Neptune irrité que, par mesure prophylactique, il avait fait dessiner au milieu de son *oculus*. Peut-être exportait-il des chevaux<sup>173</sup> ». Il serait utile ici de faire un rapprochement avec la mosaïque d'Althibarus datée du III<sup>e</sup> siècle sur laquelle figure, parmi plusieurs types de navires, un *Hippago* qui comme l'indique son nom transporte des chevaux<sup>174</sup>. Sorothus utilisait-il le même type de navire pour transporter les siens ? Cela est tout à fait envisageable.

Un autre témoin de l'existence de naviculaires à *Hadrumetum* provient d'une épitaphe des Catacombes, datable de 320-350, ayant appartenue à un *navicularius*<sup>175</sup>. Elle témoigne de la continuité des échanges commerciaux à partir de cette ville après son déclin amorcé par la crise de Thysdrus<sup>176</sup>.

*Sullethum*

Leontinus, un personnage local de la ville de Sullethum serait un armateur ayant fait construire à Sullethum des thermes luxueux au début du III<sup>e</sup> siècle après J.-C. d'après la découverte d'un édifice paré de mosaïques dit « l'édifice au lion de Sullethum »<sup>177</sup>. Dans cet édifice, aujourd'hui disparu, on a découvert une mosaïque représentant des bateaux<sup>178</sup>, une deuxième sur laquelle figure un dieu marin et une autre un lion. Ces trois mosaïques et les thèmes qu'elles représentent seraient le témoignage de la richesse de cet armateur de Sullethum, accumulée grâce au commerce maritime. Selon M. Morel Deledalle qui a fouillé l'édifice, ce dernier correspond au III<sup>e</sup> siècle dans lequel la province

<sup>173</sup> Foucher 1964, p. 214.

<sup>174</sup> Duval 1949, p. 119-149.

<sup>175</sup> Leynaud 1922, p. 410.

<sup>176</sup> *IIA*, 60, p. 21 : il s'agit d'un dénommé Istricatus. J. Rougé considère qu'il s'agit d'un naviculaire du Haut-Empire (Rougé 1966, p. 305) alors que J. M. Lassère voit dans la forme du nom un indice tardif (Lassère 1977, p. 376, note n°75.)

<sup>177</sup> Morel Deledalle 1982, p. 105-110.

<sup>178</sup> Foucher 1959, p. 215-224.

africaine a connu un grand essor. Elle considère qu'il n'a pu être construit après l'avènement de Dioclétien (vers 284 après J.C.) puisque la profession des *navicularii* devient une charge municipale<sup>179</sup>.

### *Acholla*

Nous avons vu dans l'inscription de *Neapolis* que le personnage de Marius Rusticus pourrait correspondre à celui figurant sur une autre inscription «n provenance d'*Acholla*<sup>180</sup> où il fut *curator rei publicae*. Il est probable que ce personnage important aurait eu des affaires dans les deux cités<sup>181</sup>.

### *Gigthis*

Sur l'envergure économique de la cité de *Gigthis* et son port, L. A. Constans soutient une hypothèse sur le rapport entre cette cité et Ostie. Il considère que les *Gigthises* choisirent comme patrons de leur municipes, deux personnages, *Q. Egrilius Plarianus* et *Larcius Lepidus*, dont les familles, du reste alliées, étaient originaires du grand port italien. Faisant foi aux déductions de D. Vaglieri, dans ses *Notizie degli scavi*, parues en 1903, il en conclut que *Q. Egrilius Plarianus* fut patron à Ostie en même temps qu'à *Gigthis*. Il indique l'importance du culte de Cybèle à Ostie, adorée aussi à *Gigthis* comme en témoigne une statue découverte sur le site<sup>182</sup>.

Enfin, sur les amateurs, J.-M. Lassère indique que peu de noms de familles sont connus en dehors de celles bourgeoises, les *Messii*, les *Ummidii* qui sont sans doute des *negotiatores* importants au II<sup>e</sup> siècle<sup>183</sup>. Sur les *Ummidii*, Lassère a formulé l'hypothèse que l'existence de ce nom de famille à *Hadrumentum* pourrait être en rapport avec un correspondant de cette puissante famille de *Gigthis*<sup>184</sup>.

<sup>179</sup> Morel Deledalle 1982, p. 107-108.

<sup>180</sup> *CIL* VIII, 915.

<sup>181</sup> De Salvo 1992, p. 426.

<sup>182</sup> Constans 1916, p. 14-15 ; Lassère 1977, p. 372, note 47.

<sup>183</sup> Lassère 1977, p. 376.

<sup>184</sup> *ibidem*.

**Le tonnage des navires de commerce :**

C'est au cours de la seconde moitié du II<sup>e</sup> millénaire av. J.-C. que le navire de commerce semble se différencier peu à peu du navire de combat. C'est la vitesse et les qualités manœuvrières lors du combat, propulsé à la rame, qui vont orienter le progrès de la construction des navires de guerre à cette époque<sup>185</sup>.

Le navire de commerce, quant à lui, va voir sa capacité de charge et sa stabilité s'améliorer et tendra à devenir un pur voilier. Ce sont les navires de commerce qui occupent notre attention dans cette étude puisque ce sont eux qui ont supporté les échanges commerciaux et ont soutenu l'économie de notre zone d'étude depuis l'installation de l'élément phénicien jusqu'à l'islamisation du pays.

À l'époque archaïque, l'iconographie nous offre l'image d'un navire de commerce à la coque arrondie, à la poupe bien développée et plus élevée que la proue. Le gréement à mâts central porte une voile carrée à vergue simple et dépourvue de balancine. Le gouvernail double et latéral, fixé des deux côtés de la poupe devient courant. La propulsion, quant à elle, est mixte alliant voile et rames. C'est le cas de l'*hippos*, navire marchand phénicien reconnaissable par sa proue, et parfois sa poupe, s'achevant en forme de tête de cheval. On le trouve sur le bas-relief du palais de Khorsabad (720-705 avant notre ère) effectuant un transport de billes de bois. Au VII<sup>e</sup> siècle avant J.-C., les navires de commerce asymétriques vont se développer avec une poupe toujours élevée et recourbée, mais dont la proue va être munie d'un taillamer qu'on verra par la suite se développer sur les navires grecs, étrusques, puniques et romains. À partir du VI<sup>e</sup>, on rencontre à travers l'iconographie une autre forme de coque où l'on voit des navires dotés d'une étrave concave<sup>186</sup>. Un nouveau type d'agrès vient équiper le gréement de ces navires, les cargues. Ces cordages vont conférer à la voile antique carrée une grande souplesse et améliorer les qualités nautiques des bateaux. Ce système de cargues restera en usage durant toute l'Antiquité. Le rajout d'un mât avant implanté à l'arrière de l'étrave va améliorer encore les capacités nautiques des navires marchands comme le montre la peinture du V<sup>e</sup> siècle avant J.-C. de la *Tomba della Nave* à Tarquinia, en Étrurie<sup>187</sup>. Sur le tonnage des navires grecs, la loi de Thasos datant de la seconde moitié du III<sup>e</sup> siècle avant notre ère<sup>188</sup>, répartit les navires entre

<sup>185</sup> Pomey 1997 a, p. 64.

<sup>186</sup> *Ibid.*, p. 78.

<sup>187</sup> *Ibid.*, p. 82.

<sup>188</sup> IG XII Suppl. p. 151, n°348 et SEG XVII, 417.

les divers bassins en fonction de leur tonnage. Il en ressort trois catégories : les petits bateaux d'un tonnage inférieur à 80 t, des navires de moyen tonnage allant de 80 à 130 t et enfin les gros porteurs de plus de 130 t.

Toute une série de textes nous montre que sous l'Empire romain, on distinguait ordinairement trois catégories de navires : Ceux de moins de 68 t, ceux de 68 à 340 t et ceux de plus de 340 t. Le tonnage des navires du premier type constituait la limite inférieure des bateaux jugée suffisante pour le service de l'annonne pouvant être mis au service du ravitaillement de Rome et les avantages qui en découlaient. Il s'agit donc du plus petit des navires de tonnage moyen. Ces navires dont le port en lourd dépasse les 100 t, tout comme ceux de 3000 amphores ayant un port en lourd de 150 t, devaient vraisemblablement constituer la majorité de la flotte commerciale. Des exemplaires découverts grâce aux fouilles sous-marines dépassent la vingtaine de mètres de longueur.

À côté de cette catégorie, on trouve les navires appelés par la littérature *muriophore* c'est-à-dire porteur de 10 000 amphores, soit environ 500 t. Les sources considèrent ces navires de la fin de la république ou le début du Haut-Empire comme les plus grands navires de leur temps<sup>189</sup>. Les textes fixaient à 50 000 *modii* (environ 330 t) le seuil des grands navires. Nous citons ici l'exemple l'épave d'un navire de ce type, la *Madrague de Giens*, dont les dimensions restituées sont de 40 m de longueur sur 9 m de largeur avec une profondeur de cale de 4,50 m<sup>190</sup>.

Enfin, nous citons ici l'exemple de l'*Isis*, un navire frumentaire de dimensions et de port en lourd exceptionnels. Ce navire de la flotte régulière d'Alexandrie, décrit par le texte de Lucien,<sup>191</sup> a un port en lourd de près de 1200 t avec 53 m de longueur sur 14 m de largeur et 13 m de hauteur du pont supérieur au fond de la cale<sup>192</sup>.

En revanche, il faut se garder de considérer les « petites unités » uniquement comme des caboteurs. Malgré leur faible tonnage, des navires, comme celui dont l'épave fut retrouvée en baie de *Cavalière*, étaient capables selon P. Pomey de « véritable circumnavigation autour de la Méditerranée »<sup>193</sup>. D'une manière générale, les caboteurs étaient très nombreux et avaient des ports en lourd variant entre 10 à 20 t pour une longueur

<sup>189</sup> Pomey, Tchernia 1978.

<sup>190</sup> Pomey 1982, p. 145-146.

<sup>191</sup> *Navgium*, V.

<sup>192</sup> Pomey, Tchernia 1978, p. 243-251.

<sup>193</sup> Pomey 1997 a, p. 88.

ne dépassant pas les quinze mètres. D'autres avoisinaient les 20 m de longueur avec des ports en lourd allant de 50 à 60 t<sup>194</sup>.

Le tonnage des navires a évolué à travers l'histoire. Cela est dû en partie à la sécurité des mers et du développement économique des cités riveraines. C'est surtout le tonnage moyen qui va se développer au fil du temps et des besoins. À l'époque de Claude, les navires de 10 000 *modii* consacrés à l'annone bénéficiaient des privilèges attachés à ce service. Sous Marc Aurèle, ce seuil passe à 50 000 *modii*, preuve de l'augmentation des échanges et du tonnage moyen<sup>195</sup>. Cette évolution continue sous les Sévères jusqu'au IV<sup>e</sup> siècle avec des phases de stagnation dans les périodes de crises, notamment celle du III<sup>e</sup> siècle. À la fin du IV<sup>e</sup> siècle et le début du V<sup>e</sup> la situation change et les tonnages ont accusé une régression progressive<sup>196</sup>.

---

<sup>194</sup> *Ibidem*.

<sup>195</sup> Rougé 1966, p. 72.

<sup>196</sup> *Ibidem*.

**V- Le réseau portuaire de la côte orientale de la Tunisie (Fig. 80, Fig. 81 et de Fig. 82 à 99)**

Au terme de cette synthèse, il serait utile d'identifier le fonctionnement des ports de notre zone d'étude et de cerner les ports les plus influents, ou qui ont développé une zone d'influence, et ceux qui sont restés des ports de type secondaire ou local. Certes, le manque cruel des données ne nous permettra pas d'arriver à établir une vue d'ensemble. Néanmoins, nous proposons dans les pages qui suivent un début de réflexion sur l'éventuelle existence d'une hiérarchie au sein de ce « système portuaire ».

Nous avons mobilisé pour cette tentative, loin d'être exhaustive, quelques lignes directrices afin de nous guider dans la construction de notre modèle portuaire. Tout d'abord, il est nécessaire de reporter l'histoire locale de chaque cité portuaire à celle de l'histoire de l'économie de la Tunisie antique. La romanisation de ces cités et l'entrée dans le système économique méditerranéen catalysé par Rome ont marqué l'orientation générale de ces ports qui auparavant commerçait plutôt avec l'Orient et d'autres contrées méditerranéennes loin de l'exclusivité commerciale avec Rome. J-M. Lassère considère, dans ce sens, que c'est à l'appel des empereurs romains que les ports syrtiques ont détourné les produits de l'Afrique vers Rome<sup>197</sup>. Et c'est aussi avec le déclin de cette dernière que certains vont périr. À cela, on peut lire aussi dans la configuration de la côte et le poids local et régional de chaque port sa pérennité. Par le premier facteur, nous entendons les données naturelles qui ont permis à tel ou tel port de perdurer ou périr en fonction des conditions naturelles qui l'entourent. Par le deuxième, nous pensons en particulier aux rapports qu'il entretenait avec son hinterland, les ports voisins et le port principal s'il s'avère qu'il était plutôt un port secondaire<sup>198</sup>.

Le premier fait marquant dans l'étude du réseau portuaire de notre zone d'étude tout comme ceux du reste de la Tunisie antique c'est le nombre important des ports, séparés par de faibles distances. Sur la côte du Byzacium, nous avons étudié dans notre *corpus* uniquement les ports notables et ayant des structures offrant des commodités et des facilités aux navires. Rien que sur cette côte, on dénombre six ports sur un arc de 125 km (d'Hadrumetum à Acholla) sans compter *Ruspina* et les autres petits ports qu'on n'arrive

<sup>197</sup> Lassère 1977, p. 371, note n°39.

<sup>198</sup> Pomey 1997 a, p. 146-159.

pas à identifier, pouvant appartenir à des villas maritimes mentionnées sommairement par les sources et difficiles à localiser. Cet état de fait peut être expliqué par plusieurs raisons. En effet, la modestie de ces installations peut provenir des choix économiques des cités qui ont investi dans des structures offrant le strict nécessaire pour le bon déroulement des échanges avec les moindres coûts. Il s'agit notamment de faciliter l'accostage et d'éviter les transbordements. D'un autre côté, disposer d'un port-jetée permet à ces cités d'« exister » dans les flux commerciaux qui se sont accentués depuis l'instauration du service de l'annone. L'augmentation progressive du seuil de tonnage des navires d'un minimum de 10 000 *modii* sous le règne de Claude à 50 000 *modii* sous Marc Aurèle a contribué à notre avis à une course entre les cités, en concurrence entre elles, vers l'agrandissement de leur port. Le cas de *Thapsus* pourrait correspondre à cette situation. En effet, nous avons vu que, dans cette cité, le petit môle fut probablement bâti par les Romains afin d'augmenter la profondeur et faciliter l'accostage tout en protégeant des vents dominants du nord-est. Il nous paraît être le premier ouvrage bâti dans l'eau pour cette ville pour favoriser un bon appontement, en tout cas, meilleur que le port primitif de moyenne profondeur (3 m aujourd'hui avec l'ensablement) et certainement plus à l'époque.

À la fin du Haut-Empire et le début du Bas-Empire, nous pouvons lire dans l'extension du territoire de la ville de *Thapsus*, grâce à la croissance du périmètre de la cité des côtés sud-est, sud-ouest et nord-est<sup>199</sup> et l'extension de ses nécropoles, un accroissement de la population, de son activité et de ses besoins. Ces éléments permettent d'émettre l'hypothèse que le grand môle aurait vu le jour dans cette période.

Une autre raison pouvant expliquer ce chapelet de ports s'étirant sur notre zone d'étude est l'aspect de la côte. Dépourvue de véritables caps offrant une profondeur suffisante, cette côte naturellement difficile pour l'accostage s'est dotée de ces ouvrages tournés vers le large afin de remédier à cette contrainte. Cela peut expliquer en partie la multitude de ces ports sur d'aussi faibles intervalles.

À cette raison, nous pouvons ajouter celle du faible coût du fret maritime en comparaison avec celui terrestre en plus de la lenteur des charrois<sup>200</sup>. Dans un article récent, F. De Romanis, démontre que le transport par voie terrestre rend les coûts très élevés en comparaison avec le transport maritime. Il conclut que pour cette même raison, l'administration de l'époque julio-claudienne a préféré s'approvisionner auprès des exploitations les plus proches des zones portuaires. Plus tard, avec la percée de la

<sup>199</sup> Younés 1999, p. 212.

<sup>200</sup> Burford 1960, p. 1-18 ; De Romanis 2003, p. 702 .



romanisation et la maîtrise militaire du territoire, le réseau routier terrestre va devenir un atout très important dans l'essor des villes de la côte<sup>201</sup>.

Cela étant dit, penchons nous à présent sur le poids de ces ports et leur envergure. Le groupe formé par les trois ports du Cap Bon, *Clupea*, *Curubis* et *Neapolis* présente des similarités qu'il serait utile d'évoquer. En effet, la nature du rivage et le gisement de la côte présentent des intérêts pour ces ports dans la mesure où ils se situent sur une frange littorale bien abritée des vents dominants et des profondeurs suffisantes pour accueillir des navires d'un tonnage moyen. Ces ports sont des terminaisons d'un réseau routier dense ayant permis l'acheminement des denrées annonnaires en provenance de l'intérieur des terres. En plus, nous avons vu dans le *corpus* que cette zone de la Tunisie, produit elle-même des quantités satisfaisantes de blé, d'huile d'olive et de vin. À cela s'ajoute le cadre naturel favorable à la fabrication des salaisons qui a permis de varier l'offre commerciale et d'augmenter la valeur ajoutée des échanges dès la moitié du second siècle de notre ère. La présence de naviculaires et l'existence d'une véritable économie agro-littorale couplées à une position géographique avantageuse ont conféré à ces trois ports un poids régional important. C'est surtout cette position géographique qui va permettre à ces ports de tirer tout leur profit de la dynamique économique. En effet, ils sont à proximité de Carthage, des côtes italiennes et des cités de la Byzacène. C'est vraisemblablement grâce à tous ces avantages que *Curubis* figurent sur la place des corporations d'Ostie. Ce port annonaire a dû bénéficier de l'envol des ventes de saumures dès la moitié du II<sup>e</sup>, comme en témoigne la forte densité d'ateliers amphoriques et des cuves de salaisons découvertes dans cette région. Les armateurs, tout en honorant leur contrat annonaire, transportaient des marchandises à forte valeur marchande dont ils étaient assurés de sa vente en Italie.

Enfin, la position stratégique de ces ports les insère forcément dans la zone d'influence de Carthage. Nous estimons que, de ce port-entrepôt arrivaient des marchandises vers nos trois ports du Cap Bon procédant ainsi à leur redistribution vers l'intérieur de la péninsule et au-delà. Si cela s'avère vrai, cela veut dire que le port de *Curubis* jouissait à la fois d'un statut « international », grâce à sa présence à Ostie et un statut de port « satellite » au service de Carthage. À cela, nous pouvons envisager que ces trois ports profitaient de part leur position géographique du cabotage qui s'opérait entre les ports sahéliens et syrtiques d'un côté et Carthage. Outre le refuge qu'ils peuvent offrir pour des navires par mauvais temps, fait assez fréquent dans cette zone comme nous l'avons

---

<sup>201</sup> Salama 1954, p. 291-293.

expliqué dans notre *corpus*, le port de *Clupea* a dû être un port de relâche pour les navires en provenance du sud avant de négocier la pointe du Cap Bon en direction de l'Europe ou de Carthage.

Il est utile de souligner l'importance du port de *Neapolis* à travers les cargaisons des épaves qui contrastent avec l'absence de structures sur le terrain. Il semble avoir été un port actif dans cette zone de la Tunisie. Son rayonnement n'est plus à mettre en doute. Il est urgent d'approfondir les recherches autour de ce port notamment sous-marines. On peut entrevoir le rôle de ce port à travers les épaves retrouvées en Méditerranée ayant transporté des cargaisons dites « homogènes » qui laissent penser que les bateaux ont chargé intégralement leur marchandise dans ce port ou les régions qui l'entourent.

#### Épave de *Pampelonne*

Cette épave a été découverte dans la baie qui de Pampelonne, près de Saint-Tropez et fouillée par R. Lequément en 1974. Elle présente un chargement de 46 amphores cylindriques de moyennes dimensions. Les 41 exemplaires retenus, présentent deux lots d'amphores : un premier type de Keay 25, sous-type 1 et le deuxième est celui d'Africaines IIC<sup>202</sup>. Un exemplaire de ce dernier sous-lot, présente la marque VICTOR sur le col<sup>203</sup>. Cinq autres amphores de différents types font vraisemblablement parti du mobilier de bord dont une comportait de la résine.

Ces deux types d'amphores (Keay 25 et Africaines IIC) sont fabriqués dans les ateliers de la région de *Neapolis* et ses environs et sont attestés dans des contextes du IIIe et début IVe siècles<sup>204</sup>.

La typologie attestant une fabrication dans les mêmes ateliers et les analyses pétrographiques, en plus de la date du naufrage du bateau estimée à 380-420 plaident pour un chargement unique dans le port de *Neapolis*<sup>205</sup>. Parker estime que ce bateau est de petites dimensions<sup>206</sup>. Le lot des amphores de Keay 25 est entièrement poissé ce qui sous-entend qu'il s'agit, comme pour l'épave d'*Héliopolis 1*, de conteneurs à vin<sup>207</sup>. En

<sup>202</sup> Bonifay *et al.* 2002, p. 196.

<sup>203</sup> Lequément 1976.

<sup>204</sup> Bonifay *et al.* 2002, p. 197.

<sup>205</sup> *Ibidem.*

<sup>206</sup> Parker 1992, p. 301.

<sup>207</sup> Bonifay *et al.* 2002, p. 197.

revanche, pour les Africaines ille, ces amphores auraient transporté des *salsamenta* à croire R.Léquément<sup>208</sup>.

#### Épave *Dramont E*

C'est une épave découverte près de Saint-Raphaël. Elle fut étudiée par C. Santamaria et publiée en 1995. La cargaison du navire est très riche et renferme différents lots : 200 amphores de type Keay 25.2, 200 de type *Spatehion* et 300 de type Keay 35A et B. à ces lots, s'ajoute un chargement de 800 à 900 plats en céramique sigillée africaine<sup>209</sup>. La datation de cet ensemble est estimée du second quart du V<sup>e</sup> siècle<sup>210</sup>.

Il est maintenant attesté que les mêmes formes d'amphores et des vaisselles sigillées sont fabriquées dans un atelier de la région de *Neapolis*, Sidi Zahrouni<sup>211</sup>. La totalité des amphores provient, vraisemblablement, du même atelier et celle de la céramique culinaire d'un atelier se trouvant dans la même zone géographique. L'homogénéité typologique du chargement, aussi bien des amphores que de la vaisselle, en plus de la concordance avec les données pétrographiques plaident pour un chargement effectué dans le port de *Neapolis* ou un port limitrophe<sup>212</sup>. Il s'agit, selon Santamaria, d'un bateau de près de 16 m de long et d'une capacité de près de 45 t.

#### Épave de *La Palud*

Il s'agit d'une épave qui a été fouillée par L. Long et G. Volpe autour de l'île de Port-Cros<sup>213</sup>. La cargaison, riche, consiste en différents lots d'amphores africaines de grandes dimensions : 17 exemplaires de type Keay 55A, 12 exemplaires de 55B, 62 exemplaires de 62A, et 26 de 62Q/Albenga 11-12. Une dizaine d'amphores sont de types indéterminés et une douzaine sont orientales (LRA 1, 2, 4 et 5). Ces amphores semblent provenir essentiellement de l'atelier de Sidi Zahrouni et d'autres ateliers voisins<sup>214</sup>. La vaisselle de bord est typique des ateliers de Sidi khalifa et Oudhna, non loin de la région de Nabeul. L'ensemble de cette cargaison paraît dater du second quart du VI<sup>e</sup> siècle<sup>215</sup>.

<sup>208</sup> Lequément 1976.

<sup>209</sup> Santamaria 1995, p. 177-178.

<sup>210</sup> *Ibid.*, p. 116.

<sup>211</sup> Ghali et al. 2005.

<sup>212</sup> Bonifay et al. 2002, p. 198.

<sup>213</sup> Long et Volpe, 1997 et 1998.

<sup>214</sup> Bonifay et al. 2002, p. 199.

<sup>215</sup> Long et Volpe, 1998.

L'ensemble de ces éléments laisse penser que ce chargement a été effectué en une seule fois dans le port de *Neapolis* ou un port voisin. Quant aux amphores orientales, elle n'empêche pas cette hypothèse puisqu'elles sont attestées dans le matériel des fouilles terrestres de *Neapolis*<sup>216</sup>.

Sur la côte de la Byzacène, nous pouvons relever à notre avis un phénomène de polarisation autour d'*Hadrumentum*. Capitale régionale à l'époque punique et plus tard capitale de la *Provincia Valeria Byzacena*, cette cité portuaire de première importance avait une zone d'influence qui s'étendait du sud du golfe d'Hammamet jusqu'aux portes de la Petite Syrte. Son port, malheureusement encore peu connu, présente des infrastructures de grande envergure comme nous l'avons vu au cours de ce travail. Élevée sous le règne de Trajan en colonie honoraire et chef-lieu de la gestion des domaines impériaux, la cité a vu son réseau routier se densifier drainant ainsi d'une part les denrées nécessaires à Rome et d'autre part des produits profitables au commerce ordinaire. Reliée à Thysdrus la ville-carrefour, *Hadrumentum* connaîtra une évolution économique continue jusqu'à l'époque du Bas-Empire. L'ensablement de son port vers le IV<sup>e</sup> siècle n'entraînera pas pour autant son déclin définitif mais plutôt un fort ralentissement progressif. Grâce à la vaste organisation politique et économique de cette province entreprise durant le Haut-Empire par les Flaviens et poursuivie par les Antonins au cours du second siècle, *Hadrumentum* et les villes portuaires qui sont dans sa zone d'influence (*Leptiminus*, *Thapsus* et peut-être *Sullectum*) ont connu un essor important dès la fin du II<sup>e</sup> siècle. Le dynamisme qu'a apporté l'imposition annonaire a généré un commerce libre très florissant. Une découverte récente d'une amphore de type Africaine IIC, dans une grotte sur la pente de l'Aventin, portant un *titulus pictus* fait référence aux *horrea* d'*Hadrumentum* EX HOR HAD (*Ex Hor(reis) Had(rumentis)*). Selon Torres Costa, elle fait référence à l'organisme qui a expédié le produit, les entrepôts d'*Hadrumentum*. L'amphore aurait transporté de l'huile et elle serait datée du milieu ou de la seconde moitié du III<sup>e</sup> siècle<sup>217</sup>. Ces *horrea* ne sont pas encore identifiées avec certitude sur le terrain. C'est une preuve de plus de l'envergure économique de ce port dont nous avons étudié les aspects dans la deuxième partie de notre travail.

Concernant le port de *Leptiminus*, nous avons la certitude qu'il présentait des difficultés de passage depuis l'Antiquité lors de la campagne de César à cause des hauts-

<sup>216</sup> Bonifay *et al.* 2002, p. 199.

<sup>217</sup> Torres Costa 2007, p. 299-314.

fonds. Ce port semble avoir été dans le giron de celui d'*Hadrumetum* grâce à sa proximité géographique. Il ne pouvait recevoir des navires marchands de fort tonnage contrairement à celui de *Sullethum*. La construction de la jetée était une solution pour augmenter le tirant d'eau. L'ensablement généré par l'embouchure de l'Oued Essoug a rendu cette jetée cruciale. Il fallait aménager une plate-forme plus loin du rivage avec des profondeurs de 1,5 à 1,8 m ce qui peut être suffisant pour des navires de taille modeste. Si on retient les données techniques du navire dont l'épave a été trouvée dans la baie de Cavalière, on remarque selon les calculs de R. Roman<sup>218</sup> que le tirant d'eau en déplacement lourd est de 1,21 m. Sa longueur est de près 13 m et sa largeur est de 5 m. Son port en lourd est d'environ 23 t. C'est vraisemblablement des navires de ce gabarit que recevait le port de *Leptiminus*<sup>219</sup>. Plusieurs amphores en provenance des ateliers de cette ville ont été découvertes à l'extérieur de l'Afrique. Il est donc probable que ce port soit, alimentait directement les entrepôts de Carthage par ce genre de petits caboteurs, soit il livrait à *Hadrumetum* qui prenait le relais. Cela n'exclut pas que des chargements entiers auraient pu se faire à *Leptiminus* même. À cela fait écho la cargaison de l'épave de *Giglio Porto*<sup>220</sup>, datant probablement du III<sup>e</sup> siècle. Sa cargaison homogène renfermait des amphores Africaines II A tardives et II B dont une portant un timbre HONORATI attesté sur l'atelier de *Leptiminus*<sup>221</sup>. Selon M. Bonifay, compte tenu de l'homogénéité de la cargaison soulignée par les fouilleurs on ne peut exclure un chargement intégral effectué au port de *Leptiminus* même<sup>222</sup>.

Nous rangeons les ports de *Thaenae*, *Acholla*, *Tacape* et *Gigthis* dans la même catégorie du port de *Leptiminus* en termes de profondeur et de tonnage de navires. Au demeurant, leur degré d'implication commerciale semble être différent.

#### Les ports profonds :

Il est dorénavant possible de ranger dans cette catégorie, le port d'*Hadrumetum*, de *Thapsus* (après la construction de la grande jetée) et celui de *Sullethum*. Ce dernier, comme nous l'avons vu dans la fiche qui lui est dédiée recevait, à travers l'étude par P.

<sup>218</sup> Roman 1997, p. 87- 97.

<sup>219</sup> Actuellement une colonne d'eau de 0, 50 m au-dessus des structures est le témoin selon les géomorphologues du relèvement du niveau marin. On peut accorder la même valeur aux sédiments se trouvant au pied des structures voire un peu plus (entre 0, 50 et 0, 70 m), ce qui nous ramène à une profondeur pouvant correspondre à 1, 80 à 2, 10 m.

<sup>220</sup> Celuzza, Rendini 1991, p. 122.

<sup>221</sup> Peacock, Bjaoui et Ben Lazreg 1989.

<sup>222</sup> Bonifay 2007, p. 256.

Pomey de sa mosaïque d'Ostie<sup>223</sup>, des *muriophore* c'est-à-dire des navires de près de 500 t de port en lourd. À ces trois ports, on peut logiquement ajouter celui de *Curubis*, port annonaire, et, sans beaucoup de certitude en l'absence de données, celui de *Clupea*.

#### Le *cothon* : port annonaire ?

La partie méridionale de la presqu'île sur laquelle fut creusé le *cothon*, semble présenter de bonnes conditions aussi bien d'accès au port que le mouillage qui peut s'opérer en face de lui. Si l'on se tient à la bathymétrie, les navires de faible et moyen tonnage peuvent traverser une passe de près de 2 m. En effet, outre les caboteurs, on peut retenir les navires de moins d'environ 70 t (10 000 *modii*) qui selon les textes est le seuil inférieur des bateaux dont le tonnage était suffisant pour le service de l'annonne<sup>224</sup>. Pour appuyer notre propos, nous citons ici l'exemple du navire dont l'épave *Port-Vendres I* présente un port en lourd d'environ 68 t avec 16,41 m de longueur et 8 m de largeur (rapport L/l = 2,05), nécessitant un tirant d'eau pour un déplacement en lourd de 109 t (déplacement avec charge) de 1,89 m<sup>225</sup>. De plus, nous confortons notre hypothèse qu'un tel gabarit de navire était parfaitement en mesure d'accéder au plan d'eau du port sans difficultés. En effet, on peut admettre que le plus contraignant dans un *cothon* sont la largeur de sa passe et sa profondeur. Or, la largeur de la passe du port de *Gummi* est de 15,32 m du côté de la mer et de 22,15 m à l'intérieur du bassin avec une longueur de 41,50 m.

Enfin, il est clair que nous sommes avec ce tonnage à la limite des capacités de ce *cothon* si nous retenons ces dimensions. Nous sommes également à la limite inférieure du tonnage des navires annonaires, ce qui placerait parfaitement *Gummi* dans son rôle de port annonaire comme en témoigne la mosaïque de sa représentation commerciale à Ostie. Nous espérons que cela pourrait être un argument de plus pour confondre définitivement la ville de *Gummi* avec la cité antique qui s'étalait autour du *cothon*, occupée aujourd'hui par Mahdia.

En revanche, les gros porteurs nécessitant plus de tirant d'eau, peuvent rester au mouillage si les vents du Sud ne sont pas très vigoureux. Il en est ainsi dans la période hivernale et quelques jours dans les saisons intermédiaires. Il est tout à fait logique, à notre avis, que ces gros porteurs ne s'arrêtent pas à un port aussi contraignant pour leur gabarit

<sup>223</sup> Pomey 1982.

<sup>224</sup> Pomey *et al.* 1997, p. 88-89.

<sup>225</sup> Roman 1997, p. 159.

puisqu'à moins de 15 milles nautiques au Sud de *Gummi* se trouve le port de *Sullectum*, qui comme nous le verrons est à même de recevoir les *murio-phore*<sup>226</sup>.

#### Acholla : un cas atypique ?

Ce port encombré par les hauts-fonds des îles Kerkenna qui s'étirent dès le Ras Kapoudia peut entrer dans la catégorie des petits ports locaux. Il a une bonne situation par rapport à l'entrée de la Petite Syrte. Son environnement immédiat est relativement fertile et nous avons vu qu'il recevait au II<sup>e</sup> siècle des denrées annonaire et notamment l'huile d'olive de *Thysdrus*. Nous avons également découvert un site inédit qui porte à croire qu'il s'agit d'un vaste ensemble de transformation de produits halieutiques de type « industriel » à proximité du port. De plus, les fouilles du site urbain ont dégagé de belles demeures portant des signes d'une certaine richesse et une certaine « spécialisation » dans la production des mosaïques. Ce port qui aurait périclité avec l'essor de *Thaenae*, la cité voisine, présente des traits plutôt de ports de collecte de denrées de l'hinterland et de redistribution de marchandises en provenance d'*Hadrumentum* et sans certitude de Carthage si on admet l'existence d'un éventuel circuit cabotage. Or, nous avons vu que ce port aurait été présent à Ostie si l'on croit l'interprétation de P. Romanelli. De plus, deux inscriptions portant le nom du même naviculaire, *Marius Rusticus*, une découverte à Acholla et l'autre à *Neapolis* nous laisse plutôt dans le doute quant au rôle de ce port. Il est possible si on retient ces trois inscriptions, que ce port ait été introduit par des naviculaires originaires de cette ville dans le port de la Cité. Il est possible que l'huile d'olive qu'il collectait de l'hinterland et notamment celle qu'il recevait de *Thysdrus* ajoutée aux saumures ont contribué à sa renommée. Rappelons au passage que l'essor de la ville et la richesse de ses demeures remontent à la fin du I<sup>er</sup> siècle ou le début du second siècle de notre ère. La ville existait encore au Bas-Empire et jouissait d'un essor relatif. Elle aurait périclité avec l'arrivée des Arabes. Il faut se garder de penser que le déclin d'une ville est immédiat. Il est possible que des naviculaires comme *Marius Rusticus* dont les inscriptions qui l'attestent datent du début du V<sup>e</sup> aient continué à mener leurs affaires malgré le recul ou le déclin de la ville.

Enfin, concernant les ports syrtiques nous trouvons que les ports de *Tacape* et *Gigthis* présentent des traits communs. Ces deux ports se trouvent dans un contexte climatique aride. Ils ont joué un rôle très important à l'échelle régionale. Ils sont reliés tous

<sup>226</sup> Cf. Fiche *Sullectum* ; Pomey 1982.

les deux au réseau routier saharien et ont vraisemblablement tiré profit du passage de l'arrivée des caravanes et ce dans les deux sens. En effet, ces ports ayant un environnement immédiat peu fertile comparé à celui de la zone sahélienne ou celle du Cap Bon ont pu le fructifier grâce à l'exploitation et la transformation des produits de la mer. Tacape a su mettre en valeur les cultures vivrières et l'arboriculture grâce aux points d'eau autour desquels se sont organisés des oasis. Quant à Gighthis, son territoire lui offrait des quantités d'huiles d'olive suffisantes pour en commercer le surplus. À cela, s'ajoute un trait commun pour les deux qui est la collecte des produits caravaniers qui serait vraisemblablement revendus plus au Nord vers les ports de la Byzacène et certainement à la capitale *Hadrumentum*. Il est parfaitement envisageable qu'au retour les mêmes petits caboteurs ont transporté les denrées qui manquent à cette région.

Quant à *Thaenae*, elle semble présenter un profil similaire à celui d'Acholla notamment pour la collecte des produits en provenance de l'intérieur notamment de *Thysdrus* et plus tard, de *Sufetula*. Les usines de salaisons qui se trouvent à proximité de la cité et probablement des entrepôts récemment identifiés par l'équipe de la prospection du littoral laissent penser que cette cité, malgré les hauts-fonds qui l'entourent, a pu jouer un rôle local important, voire même polarisant certaines activités des petits ports syrtiques comme celui de *Macomades-Iunci*, *Cercina*, *Lacene*, *Cellae Vieus*.

Un autre aspect nous paraît intéressant à développer est celui des domaines et des villas maritimes. C'est un véritable trait de l'économie à petite échelle locale qui doit être retenu dans le cadre du cabotage. Il s'agit de ces domaines maritimes qui présentent une économie de type mixte agro-littoral. Dans ces domaines, la charge du travail est répartie selon la saisonnalité et l'on y voit se succéder les tâches agricoles comme celles de la transformation des produits de la mer. Généralement ces domaines de bord de mer disposent d'un point de collecte pouvant être une petite plage ou un aménagement rudimentaire d'accostage. Des domaines semblent être identifiés par P. Troussset dans la zone du Cap Bon et aussi dans la région de Tacape. J. Kolendo<sup>227</sup> a identifié à partir de l'*Itinéraire Antonin* deux villas : *Villa Fulgurita* à Zarat, à proximité de *Tacape* et *Villa Magna* à El Bibane. Il est parfaitement envisageable de voir des négociants venir directement au domaine pour collecter la production ou au contraire le propriétaire embarquer ses produits pour le port le plus proche afin de procéder à leur vente. À cela fait écho l'exemple cité par A. Tchernia d'un négociant de blé italien, T. Caesius, qui parcourait

<sup>227</sup> Kolendo 1986, p. 149-161.



les ports d'Italie pour commercer en blé, en s'appuyant sur une inscription funéraire datant de 136 de notre ère. Pour A. Tchernia, c'est un indice qui met hors de doute l'existence sur les côtes italiennes d'un commerce régional libre du blé qui n'était pas à la même échelle que celui de l'annone<sup>228</sup>.

À l'époque pré-romaine, la plupart de ces ports n'étaient que des fondations modestes exportant les produits de l'économie traditionnelle. La politique d'Auguste à leur égard fut très modérée. Jusqu'au milieu du I<sup>er</sup> siècle, certaines de ces villes avaient un monnayage propre, symbole de leur autonomie municipale. C'est en réalité un avantage économique puisque la cité peut contrôler le numéraire. Auguste n'a pas modifié leurs institutions municipales et en éleva certaines en colonies honoraires devenant de fait égales aux fondations juliennes. Cela a renforcé leur soutien à l'Empire au même titre que les fondations vétéranes<sup>229</sup>. Les résultats de cette politique allaient générer la croissance de ces cités portuaires, faisant profiter la province elle-même mais aussi l'Empire qui commençait à vivre des richesses de l'Afrique. La loi annonaire allait mettre en branle l'économie africaine et profiter aussi bien aux Romains et aux Africains<sup>230</sup>. Ces derniers ont accédé à des charges importantes dans l'appareil administratif et politique romain dès la fin du I<sup>er</sup> siècle. Cette tendance va se renforcer avec l'avènement des Sévères au pouvoir. Ce sont les produits africains qui vont en profiter, notamment grâce à l'annone, pour accéder au marché de Rome en destituant ainsi certains produits vedettes comme l'huile de Bétique. C'est ainsi que cette dernière va reculer devant l'huile annonaire africaine dès la fin du second siècle. Il en est de même pour les *salsamenta* et le vin africain que les naviculaires chargeaient en complément de cargaison pour augmenter leurs profits<sup>231</sup>.

<sup>228</sup> Tchernia 2003 b, p. 617.

<sup>229</sup> Lassère 1977, p. 371-372.

<sup>230</sup> D. J. Mattingly a développé dans un article un schéma de l'évolution économique africaine basé sur l'idée d'opportunité économique-politique. Il considère que c'est grâce à l'annone que des investissements massifs se sont opérés dans le secteur agricole et que cet essor a profité aussi bien aux *coloni* et les grands propriétaires terriens mais aussi aux Africains, le tout dans un espace bien maîtrisé militairement.

<sup>231</sup> Pomey 1997 a, p. 149.

# Conclusion

## Conclusion générale

Au terme de cette recherche, un bilan s'avère nécessaire afin de présenter nos résultats. Nous avons entamé notre travail en examinant les données physiques et naturelles propres à nos sites portuaires. Ces données sont nécessaires à la compréhension de l'emplacement des ports par rapport au gisement de la côte, aux vents dominants, aux courants et à la bathymétrie. Le survol volontaire de l'histoire de cette côte constitue un cadre général afin d'appréhender la dimension de cette partie de la Tunisie depuis l'Antiquité jusqu'à l'époque islamique. L'histoire propre à chaque port a été ainsi approfondie dans le *corpus*. Dans ce dernier, nous avons traité chaque site portuaire et côtier indépendamment. L'étude du paysage portuaire, de l'histoire et de l'économie de ces sites nous a procuré un important lot d'informations que nous avons analysé dans la troisième partie.

Nonobstant le manque cruel de données archéologiques et littéraires sur l'architecture portuaire des sites que nous venons d'étudier, une tendance majoritaire marque le paysage portuaire de ces sites. En effet, les ports de la côte orientale ont souvent été décrits par les historiens comme des ports de « type élémentaire » pour reprendre l'expression de J-M. Lassère. Par élémentaire, on entend une jetée qui part du rivage en s'étirant vers le large et ce, pour remplir trois objectifs. Le premier est la protection d'un plan d'eau donné contre les remous et les vents. Le deuxième objectif est le contournement des hauts-fonds et l'annihilation du manque de tirant d'eau nécessaire aux navires pour l'accostage. Enfin, l'assurance d'un déchargement confortable afin d'éviter un transbordement en mouillage, souvent peu sûr par mauvais temps.

Les détenteurs de cet avis, ont forgé leur point de vue à partir de la visibilité archéologique contemporaine des sites où l'ensablement et la dégradation déconcertante découragent aujourd'hui, au même titre que les constats, sans équivoque de Procope il y a de cela près de quinze siècles. Plus tard, Al-Bakrî renforce cette vision funeste et les récits des voyageurs de l'époque moderne et contemporaine l'ont définitivement cristallisé.

Il est tout à fait vrai aujourd'hui, qu'en abordant des sites comme ceux de la Petite Syrie nous nous trouvons face à des sites mi-terrestres mi-maritimes où le degré de corrosion des structures archéologiques et l'épaisseur spectaculaire des comblements posent problème. Le dégagement de ces sites, dans un contexte constamment baigné par quelques centimètres d'eau, demeure difficile.

Cela étant dit, cette vision repoussante des sites portuaires dont on parle, au demeurant assez réductrice, disparaît dès qu'on s'y attarde. Sur la façade de notre zone d'étude, il existe une multitude de type de ports. Si on se réfère aux prospections sous-marines de l'expédition de Cambridge, le port découvert au pied de la falaise de *Clupea* semble être plus complexe qu'une « simple jetée ». Les données présentées par cette équipe plaident pour un port fermé, renfermant deux bassins avec des alignements de blocs parallèles à la côte du côté de la mer ouverte. Si on admet cette version, nous sommes face à une organisation portuaire assez complexe et répondant à des exigences précises. L'idée de la répartition de ce port en un bassin militaire au Nord, tributaire à la citadelle, et un autre marchand au sud semble, en toute logique, se tenir.

Un deuxième port, plus au Sud, présente des similarités avec celui de *Clupea*. Il s'agit du port d'*Hadrumetum*. Même si, nous restons mal renseigné sur son mode de fonctionnement, ce port est complètement fermé, muni de passes et certainement de phares. Là encore, nous sommes loin du cliché « port-jetée ». Son organisation intérieure ne peut pour l'instant être débattue à défaut de données de prospections à l'intérieur de son plan d'eau. D'un autre côté, à le considérer, nous ne voyons aucune raison de ne pas admettre qu'il a pu être aménagé pour renfermer deux plans d'eau, militaire et marchand. Nous avons vu à travers l'histoire d'une aussi importante et grande cité, que sa dynamique commerciale est en tout point fort intense. D'un autre côté, nous voyons mal une agglomération d'une telle taille ne pas disposer d'une flotte militaire et d'un port ou du moins d'un plan d'eau consacré à sa défense. Nous ne prétendons pas, par cela, qu'il existe un autre port militaire mais nous voyons dans la logique de l'histoire de la capitale de la Byzacène, la possibilité de l'existence d'un plan d'eau à caractère militaire. En tout cas, même dans l'état actuel des connaissances, le port d'*Hadrumetum* semble avoir été un port à grande envergure et bien organisé d'autant plus qu'il dispose d'une importante superficie le plaçant parmi les plus importants ports de l'Afrique antique. L'épisode de Varrus qui s'y réfugia avec sa flotte de près de 55 navires nous paraît fondé, du moins techniquement.

L'autre port à structures complexes est celui de *Leptimimus*. Les travaux de P. Davidson et son équipe restent aujourd'hui la dernière référence pour nos connaissances sur ce port. Nous n'allons pas reprendre les détails sur sa construction comme nous l'avons expliqué dans le *corpus* mais son agencement est loin d'être celui d'un port élémentaire. Dans ce port, il y a un plan d'eau limité par un quai et cerné par des passes. Il possède une rampe d'accès entouré de bassins, vraisemblablement, des viviers.

Enfin, nous citons ici le dernier exemple du port de Gummi, un *Cothon*, aménagé sur le versant sud de la presqu'île rocheuse. Il s'agit là encore, même si c'est un cas à part, d'un port tout à fait complexe, avec une organisation propre à ce type d'ouvrage. Il est muni d'une passe de circulation et d'un canal d'évacuation, en plus d'une zone à l'arrière qui n'est pas encore dégagée.

Le cas des installations portuaires de *Cercina* demeure, pour l'instant, intrigant. Plusieurs structures, loin d'avoir le profil de jetée, de différentes formes, comme la plateforme rectangulaire non encore identifiée ou un ouvrage en forme de M, ne permettent de considérer la question avec facilité. Néanmoins, on a souvent vanté son port dans l'antiquité en opposition à la médiocrité de sa ville. Un travail systématique devrait être fait dans l'urgence mais l'affaissement de l'île dû à la subsidence marque les voies d'interprétations. À cela, il faudra ajouter les effets du réchauffement climatique annoncés et qui devraient affecter sérieusement cette île dans les décennies à venir.

Pour finir, des sites comme *Curubis* et *Neapolis* n'ont pas encore livré leurs secrets. Une certitude, en revanche, nous permet d'affirmer que ces deux sites - peu importe la nature des structures portuaires qui les ont équipés - ne semblent pas avoir été construits pour répondre à une contrainte bathymétrique. Les deux sites baignent dans des eaux suffisantes pour des navires de moyens tonnages. Le cas de *Neapolis* est avéré par la géoarchéologie qui confirme la stabilité du rivage actuel depuis l'Antiquité.

En somme, sur la totalité des sites portuaires que nous avons étudiés dans notre travail, une partie ne semble pas correspondre à des ports élémentaires comme il est communément admis.

Un autre résultat, à mettre au compte de ce travail, est la définition d'un système portuaire ayant fonctionné selon un schéma hiérarchique. La faiblesse des profondeurs, le manque de tirant d'eau et l'aridité du climat, empêchant les cultures locales de générer un surplus pour la vente, procurent un statut particulier aux ports de la Petite Syrte. À cela, il faut ajouter leur ouverture sur les routes désertiques et leur prédisposition au commerce transsaharien et aux produits oasiens. À tous les niveaux, ils paraissent être des ports de ramassage et de collecte de ces produits. Toutefois, il faut se garder de ne pas généraliser puisque la situation que nous venons de décrire correspond mieux à celle de *Tacape* et de *Macomades-Iunci*. *Gigthis*, *Zitu* et même *Meninx* peuvent y être classés, mais ce sont des ports qui ont eu, en plus des premiers, des poches locales d'oléiculture et surtout de véritables industries halieutiques. Cela dit, ils présentent un profil assez identique à

quelques différences près. Ce sont des ports qui, outre cette fonction que nous venons de décrire, ont constitué de véritables places de commerce aussi bien dans le sens de l'export que celui de l'import. À vrai dire, c'est la définition de l'*Emporia*. Ils ont traversé l'ère romaine et ont continué, vraisemblablement, à fonctionner de la sorte jusqu'à leur déclin. Ce sont des zones qui ont forcément exporté, via leurs ports, vers le Nord, les marchandises qu'ils ont amassées et ont rapporté au retour d'autres biens. Nous pouvons penser aux céréales qu'ils ne peuvent que cultiver sur des bandes de terrains très étroits et les ravins qui gardent quelque peu d'humidité.

Plus au nord, la situation est plus favorable avec un climat moins sec à partir de *Thaenae* et *Acholla*. Ce sont des zones qui ont pu fournir certainement des quantités respectables d'huile puisque leur arrière-pays s'y prête bien tout comme aujourd'hui. En revanche, leur existence sur une frange littorale face aux îles Kerkenna, encombrée par les hauts-fonds, les plus redoutables du pays, les éliminent définitivement du tableau des ports au long cours. La situation pour *Acholla*, cernée par les bancs du Nord (*Ras Kapoudia*) et au sud par ceux d'*El Louza* est probablement plus compliquée. Nous sommes plus porté à considérer que ce port, abordé par des unités de tailles modestes, a contribué à la collecte des produits agricoles et manufacturés pour les acheminer à des ports de stockage, comme celui, voisin, de *Sullectum* mieux disposé à recevoir de grandes unités marchandes. *Acholla* peut représenter le port parfait pour les petits caboteurs et c'est probablement de là que proviendrait le dynamisme de cette ville. Il s'agit de la collecte, l'expédition par petites unités et la réception de biens que ne produit pas la cité. Cela nous renvoie au cas du port de *Meninx* qui fonctionnait vraisemblablement de la même manière. Ce sont des *limen* ayant pérennisé une certaine approche phénicienne du commerce

La situation est meilleure pour *Thaenae*, malgré les hauts-fonds, puisqu'il est tout à fait possible de contourner, en majorant la distance, Kerkenna pour regagner le Nord. Notons que ce port a participé à l'envoi de l'huile annonaire et possède également au moins un atelier d'amphores et de céramiques, mis au jour récemment, ainsi que deux complexes de grande envergure de traitement des produits de la mer, un à proximité du port et le second au nord de l'actuelle Sfax. Il y a là, une variété de produits offrant des opportunités de commerce multiples.

Plus au nord, nous avons démontré dans notre synthèse que les ports de *Sullectum* et d'*Hadrumetum* présentent des signes irréfutables de ports profonds. Quant à *Leptiminus*, il semble être un port très actif dans la zone d'influence d'*Hadrumetum*.

Enfin, les ports du Cap Bon semblaient jouir de la proximité des zones de production de céréaliculture, d'oléiculture et aussi des industries notamment halieutiques. La suffisance des fonds et la proximité des rivages italiens semblent leur conférer un rôle fort important confirmé par la présence de celui de *Curubis* sur la place des corporations d'Ostie tout comme celui de *Missua*. Ils peuvent être aussi bien des ports de long cours comme des ports de relâche pour les navires qui se dirigent vers Carthage ou vers l'Italie mais également pour ceux qui se dirigent vers le Sud après avoir négocié le détroit de Sicile ou aussi le Cap Bon en provenance de l'Ouest.

À l'issue de ce travail, nous constatons que le réseau portuaire de la côte orientale tunisienne a profité d'un cadre naturel très favorable à ce type d'installation. La multitude des caps et des promontoires ont permis leur fondation. Ce même cadre naturel a profité aux habitants de cette côte en leur offrant un réservoir de ressources littorales fort important. Son exploitation a permis la diversification de la palette des produits de l'économie antique. À côté des produits agricoles et artisanaux, l'étude de la céramique nous a permis de comprendre comment les obligations de l'annone ont ouvert le marché romain aux produits africains. Le service de l'annone qui reposait en grande partie sur l'Afrique, notamment après la fondation de Constantinople, a permis un développement des villes africaines et a contribué à l'agrandissement et à l'habilitation de ses ports. Ces derniers, nombreux et disposés en chapelet le long de la côte, se sont organisés en fonction de leur poids régional, des rapports qu'ils entretenaient avec l'arrière-pays et de leur configuration naturelle. Cela a proféré, pour certains d'entre eux, une prééminence régionale comme le port d'Hadrumentum et une présence outre-mer comme *Sullethum* et *Curubis*. D'autres comme *Leptiminus* et *Aeholla* ont rempli le rôle de ports locaux destinés à la collecte ou la redistribution des produits pour le compte des ports régionaux.

Enfin, Nous émettons ici le souhait de procéder de toute urgence à la prospection sous-marine et terrestre de ces ports. Le cas du port de *Sullethum* présente à nos yeux des signes de grandeur indéniable dans l'Antiquité. Ses structures sont imposantes et sa profondeur est digne des gros porteurs antiques. Les fabriques de salaisons et les ateliers d'amphores qui l'entourent présentent autant de signes de richesses.

Pour ce port comme pour tous les autres de notre zone d'étude, nous souhaitons mettre sur pied un projet de recherche avec les autorités compétentes. La lecture du profil

sédimentaire de ces structures nous permettra de restituer le niveau de la colonne d'eau originelle comme nous l'avons fait pour le port de *Forum Iulii* en France. Cela nous permettra d'isoler une fourchette de tonnage des navires ayant théoriquement pu fréquenter ces établissements. À cela, une étude céramologique, et notamment amphorologique, à large spectre ainsi que l'étude des phases d'occupation de l'habitat et des nécropoles nous permettront de mieux cerner l'évolution historico-économique de ces cités portuaires.

À l'issue de cette étude, nous considérons qu'il est devenu urgent de consacrer des prospections ciblées autour de ces ports desquels peuvent ressortir des informations d'une importance capitale. Il va sans dire que l'histoire des villes antiques intérieures est rattachée à celle des installations portuaires. Il y a là, tout intérêt à les étudier à côté des chercheurs travaillant sur la Tunisie antique et d'apprendre un peu plus sur ces lieux, véritables places d'échanges.