



# REVUE DES ETUDES ANCIENNES

TOME 118  
2016 – N°1

## Y AVAIT-IL UN PORT À *HADRUMETUM* DANS L'ANTIQUITÉ TARDIVE ?\*

Ridha GHADDHAB\*\*

*Résumé.* – L'examen des témoignages littéraires et archéologiques conduit très vite aux difficultés d'*Hadrumetum*, la capitale de la *prouincia Valeria Byzacena*, et au rétrécissement de la ville au Bas-Empire. L'état du port nous semble le signe d'un marasme dû à des causes plus générales. Le déclin d'un port dynamique s'explique également par d'autres facteurs : disparition à partir de la fin du règne de Constantin d'une partie de l'élite en raison du déclin de ses activités, le changement des circuits de commerces, le rôle que l'État confère à Hadrumète dans le circuit de l'annone et certainement d'autres facteurs que cette étude tente d'explorer.

*Abstract.* – The scrutiny of literary and archeological testimonies leads very quickly to the revelation of the issues of *Hadrumetum*, the capital of the *prouincia Valeria Byzacena* and to the narrowing down of the city in the Late Roman Empire. The harbour's state seems to be the sign of stagnation due to more general causes. The declining of a dynamic harbor could be attributed as well to other factors: the disappearance, starting from the end of Constantine's reign, of a part of the elite due to the decline of their activities, the alteration of trade circuits, the role that the state confers to Hadrumetum in the annona system and certainly other factors that this study attempts to survey.

*Mots-clés.* – *Hadrumetum*, port, activités commerciales, déclin.

---

\* Nous remercions les experts et relecteurs anonymes de la *REA* pour leurs précieux conseils.

\*\* Université de Sousse (Tunisie) ; ridha.ghaddhab@gmail.com

En nous interrogeant à notre tour sur l'état d'*Hadrumetum* durant l'Antiquité tardive<sup>1</sup>, nous avons été très vite confronté aux témoignages discordants des documents. D'un côté *Hadrumetum* était devenue la capitale d'une nouvelle province créée lors des réformes globales de l'État sous Dioclétien : la *prouincia Valeria Byzacena*<sup>2</sup> ; de l'autre des indices manifestent des difficultés que connaît la ville au moins à partir de la fin du règne de Constantin. Et, malgré l'état très fragmentaire de nos sources, il nous semble que le port, comme cause ou comme conséquence de ces difficultés, est en filigrane des faits historiques. Il pourrait constituer l'élément d'explication essentiel de certains faits marquants dans l'histoire de la cité, dans son paysage urbain et dans le réseau urbain régional.

Notre démarche est organisée en trois parties. Dans la première, nous nous interrogeons sur les activités commerciales intenses durant le Bas-Empire et l'Antiquité tardive. La deuxième, en corrélation avec la première, pose la question de l'émergence des ports des agglomérations secondaires situées dans le territoire de la cité comme *Themetra* et *Horrea Caelia*, qui pourraient traduire les difficultés d'*Hadrumetum*. La troisième partie soulève la question de la construction d'un nouveau port à *Hadrumetum* sous les Byzantins ou les Aghlabides et son corollaire le déclin de *Lepti Minus* dont le dynamisme est manifeste au moins jusqu'au milieu du VIII<sup>e</sup> siècle.

#### MAINTIEN DES ACTIVITÉS COMMERCIALES DURANT LE BAS-EMPIRE ?

Durant le III<sup>e</sup> siècle et surtout dans son premier tiers, un faisceau d'indices converge vers la conclusion de l'intervention de l'État<sup>3</sup> qui a créé des conditions de l'émergence d'*Hadrumète*, d'abord comme capitale régionale puis comme capitale provinciale<sup>4</sup>. C'est dans ce siècle qu'apparaît à *Hadrumetum* la fonction de procurateur ducénaire illustrant une modification

1. Après L. FOUCHER, *Hadrumetum*, Paris 1964, p. 312-368 ci-après : L. FOUCHER, *Hadrumetum* ; CL. LEPELLEY, *Les cités de l'Afrique romaine au Bas-Empire*, T. II. *Notices d'histoire municipale*, Paris 1981, p. 261-263 ; D. PRINGLE, *The Defence of Byzantine Africa from Justinian to the arab Conquest. An account of the military and archeologie of the African provinces in the sixth and seventh centuries*, Oxford 1981, p. 200-201.

2. Pour la création de la Byzacène A. CHASTAGNOL, « Les gouverneurs de Byzacène et de Tripolitaine », *AntAfr* 1, 1967, p. 119 a proposé une date comprise entre 294 et 305. Cette chronologie vient d'être affinée par G. DI VITA-ÉVRARD, « L. Volusius Bassus Ceralis, légat du proconsul d'Afrique T. Claudius Aurelius Aristobulus, et la création de la province de Tripolitaine », *L'Africa Romana* 2, 1985, p. 162-175 qui a suggéré l'année 303 apr. J.-C. ; pour la résidence du gouverneur à *Hadrumetum*, voir *CTh*, IX, 1 ; XI, 30, 2 et 36, 1.

3. Il est actuellement difficile de préciser s'il s'agit d'une intervention délibérée qui trouve ses origines dans l'histoire de la cité. Et quoiqu'il en soit de la réponse apportée, l'installation d'une bureaucratie impériale conséquente à *Hadrumetum* a certainement contribué à sa dynamique interne.

4. Procope, *De Aed.*, VI.6.1, donne une explication linéaire à cette primauté. Selon l'auteur, c'est son ancienneté, l'importance de sa population et surtout sa prospérité économique qui expliquent son accès à la dignité de métropole du *Byzacium*.

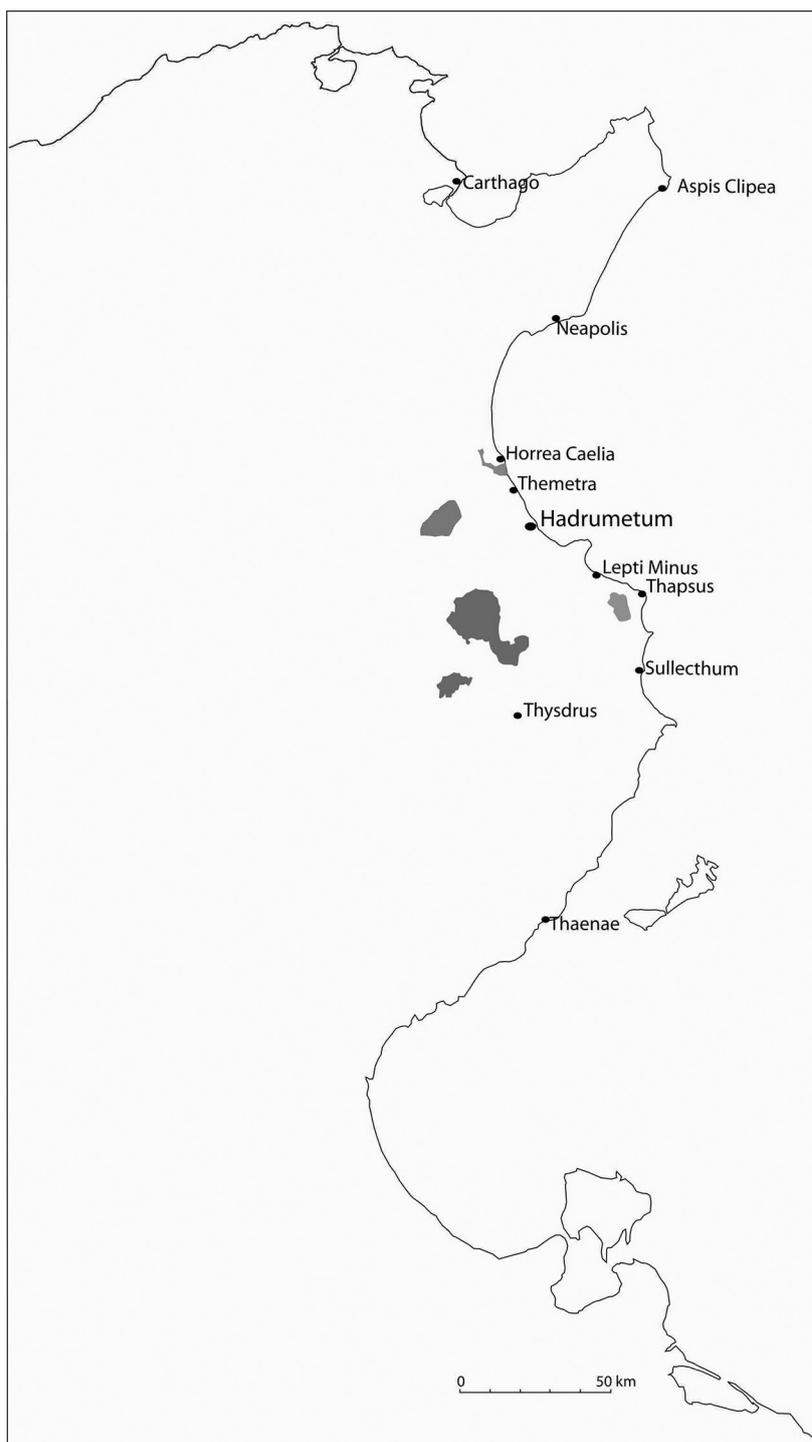


Figure 1 : Les localités citées dans le texte, d'après H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie. Étude géoarchéologique et historique*, Paris 2004.

profonde dans la gestion du service du patrimoine et non pas le rehaussement d'un poste existant. En effet, ce poste n'est pas venu supplanter celui d'un procureur centenaire, mais a servi à coiffer l'activité de ce dernier sans le faire disparaître<sup>5</sup>.

La conséquence de cette réforme est qu'*Hadrumetum* devint par rapport à *Lepti Minus*, le siège de la principale administration procuratorienne<sup>6</sup>. C'est très vraisemblablement la présence de cette bureaucratie impériale et son action dans une sphère bien délimitée<sup>7</sup> qui expliquent le choix d'*Hadrumetum* comme capitale de la province de la Byzacène. En effet, d'après M. Christol, selon lequel le procureur ducénaire avait des compétences plus proches de celles du procureur de Carthage, il ne manquait plus que le démembrement des responsabilités administratives du proconsul au profit d'un *praeses* pour donner consistance à l'entité provinciale et pour qu'*Hadrumète* apparaisse comme une véritable capitale de la province de Byzacène<sup>8</sup>.

Sur le plan régional, cette promotion explique l'émergence d'*Hadrumetum* aux dépens de cités limitrophes telles que *Lepti Minus* ou de *Thysdrus*. Toutefois, la disparition de la cité des sources littéraires, épigraphiques à partir de la fin du règne de Constantin est étonnant ; de même que l'absence de sources archéologiques. Nous pensons surtout à la céramique, notamment aux amphores, cet excellent traceur des routes maritimes antiques. Quelle explication peut-on donner à ce fait ?

Cette question nous conduit à aborder la question du port et surtout de son état pendant la période qui nous préoccupe. Examinons d'abord les témoignages archéologiques concernant les dispositifs portuaires de la ville. Nous signalons de prime abord que depuis les travaux de L. Foucher qui a exposé et discuté les conclusions de ses prédécesseurs, il n'y a pas eu de nouvelles données permettant de rouvrir le dossier. Nous voulons simplement insister sur le caractère imposant des structures. A. Daux a relevé des éléments imposants du dispositif portuaire de la ville : le *cothon*, un bassin à l'intérieur des remparts et un grand bassin identifié comme étant le port principal de la ville<sup>9</sup>. Nous laissons de côté le *cothon* qui était, selon A. Daux suivi par Ch. Tissot, réuni au port principal par un canal de 260 m. Les recherches postérieures n'ont toutefois retrouvé aucun vestige d'où l'hypothèse, rapide à notre sens, qu'il

5. M. CHRISTOL, « L'administration des biens du prince et des biens de l'État jusqu'à la création de la province de Byzacène » dans A. EL BAHÉ éd., *Kairouan et sa Région : nouvelles découvertes, nouvelles approches, Actes du deuxième colloque international organisé par le département d'Archéologie à la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Kairouan (6-8 Mars 2006)*, Tunis 2009, p. 108.

6. L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 207 ; R. HAENSCH, *Capita provinciarum. Statthalterstize und Provinzialverwaltung in der Römischen Kaiserzeit*, Mainz am Rhein 1997, p. 98.

7. M. CHRISTOL, « Les subdivisions de l'administration domaniale et financière en Afrique romaine : des limites de la procuratelle d'*Hadrumète* à celle de la province de la Byzacène » dans CL. LEPPELLEY, X. DUPUIS, *Frontières et limites géographiques de l'Afrique du Nord antique. Hommage à Pierre Salama. Actes de la table ronde réunie à Paris les 2 et le 3 mai 1997*, Paris 1999, p. 71-87.

8. M. CHRISTOL, « La procuratelle du patrimoine de *Lepti Minus* », *L'Africa Romana* 17, 2008, p. 2070, n. 117.

9. Voir figure 2 : Les vestiges portuaires selon le plan de A. Daux.

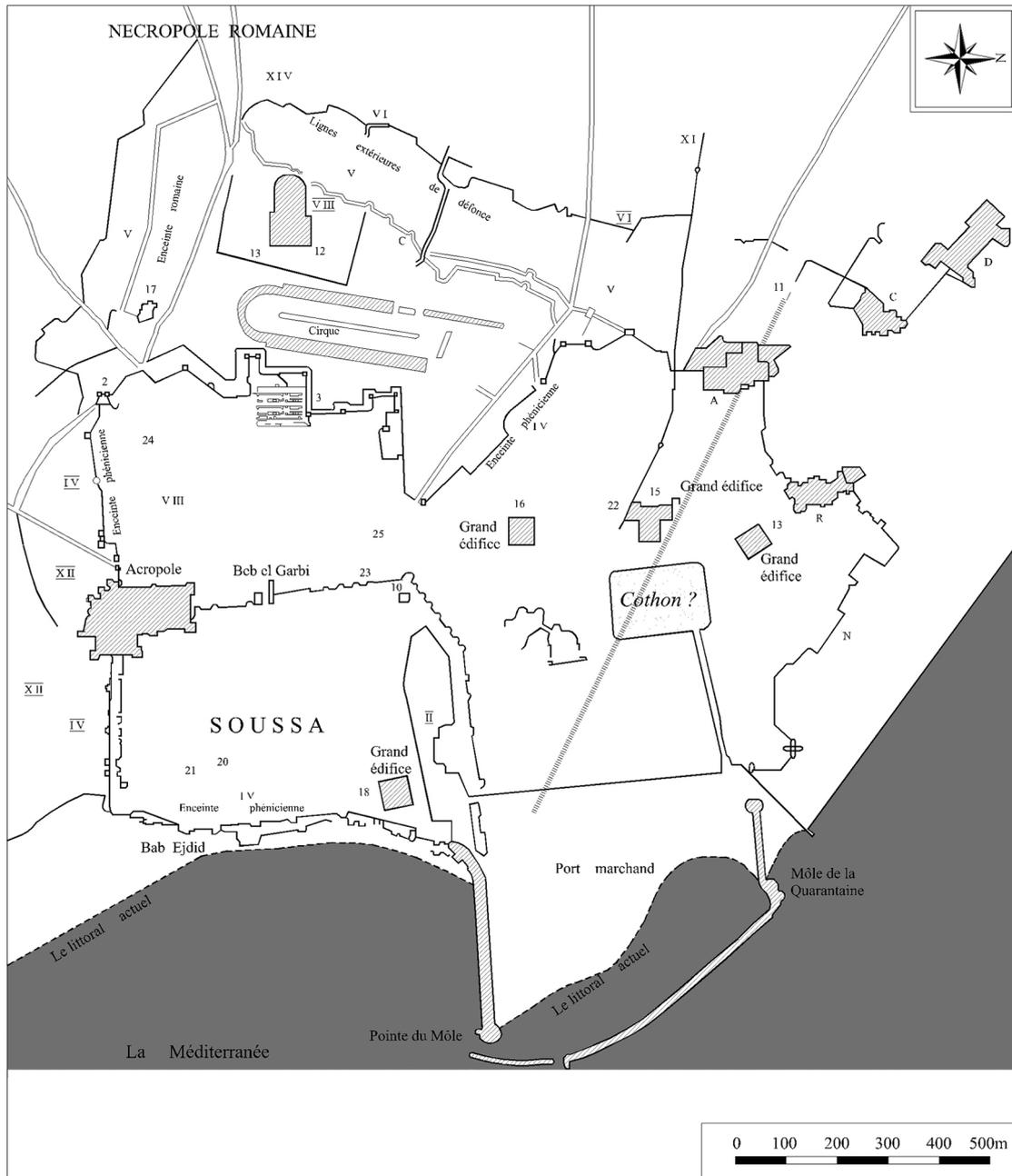


Figure 2 : Les vestiges portuaires selon le plan de A. DAUX, d'après G. HAANEZO, « Observations sur le plan d'Hadrumète par Daux », *RA* 1897, p. 21.

n'a jamais existé<sup>10</sup>. Pourtant le témoignage du *Bellum africanum* est formel quant à l'existence d'un port intérieur<sup>11</sup> qui pourrait être le *cothon*. Le bassin intérieur est très vraisemblablement d'époque médiévale. Certains de ses vestiges ont été mis au jour lors de la construction des maisons élevées le long du rempart Nord à l'intérieur de la Médina. Les anneaux de fer découverts scellés le long du quai de ce port<sup>12</sup> est un dispositif inconnu des ports antiques, où l'on façonnait des anneaux de pierre ou des pieux de bois<sup>13</sup>. Il caractérise par conséquent une construction de l'époque aghlabide ou fatimide. Ce qui confirme le témoignage d'Al-Bakri qui précise que le port de Sousse est situé à l'intérieur du rempart de ville<sup>14</sup>. Il reste l'élément central de ce dispositif portuaire. Il s'agit selon A. Daux d'un vaste bassin limité par deux môles et fermé par un brise-lames. Les deux môles sont perpendiculaires aux quais. Celui du Nord portait le nom de « Môle de la quarantaine », celui du Sud « La pointe de Mole ». Le premier, séparé du littoral par une passe de 35 m d'ouverture, continuait vers l'est, puis vers le sud-est par un brise-lames de 7 m de largeur sur 700 m de longueur et dont l'extrémité méridionale dépassait de quelques mètres le môle du Sud, dont il est également séparé par une passe de 35 m<sup>15</sup>. A. Daux a également précisé l'existence d'une troisième entrée, large de 8 m, aménagée dans le brise-lames même, à 180 m au nord de la passe méridionale<sup>16</sup>.

#### DE QUAND PEUT-ON DATER CE DISPOSITIF ?

Ces vestiges dateraient de l'époque romaine, mais il est fort possible qu'ils reprennent certains éléments de l'époque punique. A. Daux a présenté une chronologie très large allant de l'époque punique jusqu'à l'époque byzantine tout en précisant que les constructions qui encadrent la passe du nord, en raison de peu de solidité, datent du règne de Justinien. Ch. Tissot a toutefois souligné que cette entrée plus exposée que les autres au choc destructif des lames

---

10. C. TORR, « Les ports de Carthage », *RA* 1894, p. 34-37 ; C. TORR, « Lettres à S. Renaich. Encore les ports de Carthage », *RA* 1894, p. 296-307 ; L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 80-81.

11. Ps.CÉSAR, *Bellum africanum*, LXIII : « (César) incendia les navires qui se trouvaient en dehors du port intérieur ; le reste fut soit tiré au rivage, soit chassé dans le port intérieur *cothon* », éd. A. Bouvet, Paris 1949, p. 61.

12. Signalés pour la première fois par G. HANNEZO, « Observation sur le plan d'Hadrumète par Daux », *RA*, 1897, p. 26 qui le considère comme le port primitif ; voir *AAT*, I/50000, f. 57 (*Sousse*), texte, I-III.

13. On a bien indentifié à *Lepti Minus* par exemple des orifices circulaires dans lesquels devaient s'encaster des poteaux en bois ou en pierre pour l'amarrage des navires, voir H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie. Étude géoarchéologique et historique*, Paris 2004, p. 114-115.

14. AL-BAKRI, Abdallah Ibn Abd AlAziz Abu Oubayd : *Kitab al masalik walmamalik*, Ed. critique A. P. LEEUWEN, A. FERRE, Tunis 1992 : « (...) Sousse a huit portes dont une énorme située à l'est du bâtiment nommé Dar es-Sin'aa (arsenal). C'est par là que les vaisseaux entrent et sortent (...). Traduction W. MAC GUCKIN DE SLANE 1913, p. 74-75.

15. L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 80.

16. Voir figure n° 2.

a seulement été refaite à l'époque byzantine<sup>17</sup>. Les dimensions identiques de la passe du nord et celle du sud semblent indiquer que les deux entrées ont été conçues d'un seul jet<sup>18</sup>. Peut-on préciser davantage ?

En l'état actuel des recherches, aucune étude n'a été faite et aucun élément ne permet de préciser la chronologie de ce dispositif portuaire. Il faut toutefois souligner que ce port, selon plusieurs études concordantes présentait un grave inconvénient : « pas assez protégé contre la houle du nord-est, il s'ensablait rapidement si des travaux n'étaient pas poursuivis »<sup>19</sup>. Les multiples restaurations effectuées au centre du môle Nord illustrent la fragilité de ce port et l'inquiétude permanente de la part des autorités de la cité<sup>20</sup>. L'ensablement de ce port peut-il signer l'arrêt des activités commerciales de longues distances à *Hadrumentum* ? La question se pose par ce que H. Hurst a bien démontré que les activités commerciales principales de Carthage se développaient dans un espace ouvert situé à l'extérieur du bassin fermé<sup>21</sup>. Qu'en est-il pour *Hadrumentum* ? Une mosaïque, découverte dans l'un des hypogées de la ville<sup>22</sup>, représente une véritable scène de commerce. Elle montre la pesée du chargement d'un navire à voile à un seul mât ayant talonné sur une plage par des esclaves publics<sup>23</sup>. Cette mosaïque, datable du milieu du III<sup>e</sup> siècle<sup>24</sup>, illustre la présence des activités commerciales en dehors d'un bassin fermé, c'est-à-dire, dans un endroit dépourvu de quais, de môles et des jetées qui distinguent un port construit. Cela indique que l'activité commerciale était possible pour les navires de moyen tonnage<sup>25</sup>, mais il ne nous semble pas avoir été le cas pour les gros tonnages qui demandent au moins l'existence d'un dispositif approprié : des eaux profondes, un quai aménagé et surtout une protection contre les vents Nord Est si fréquents durant la période de l'ouverture de la saison de navigation. Cela n'est pas le cas pour *Hadrumentum*

17. Selon CH. TISSOT, *Géographie comparée de la province romaine d'Afrique*, II, Paris 1888, p. 154.

18. Contrairement à A. Daux (*Recherches sur l'origine et l'emplacement des emporias phéniciens dans le Zeugis et le Byzacium (Afrique septentrionale) faites par ordre de l'Empereur*, Paris 1869) Ch. Tissot, (*op. cit.*, p. 154) pense à juste titre que cette entrée Nord formait dès l'origine une des dispositions essentielles du port « phénicien » d'Hadrumète. Si elle n'avait pas existé, les navires auraient eu beaucoup de peine à entrer dans le port par les vents du nord-est, si fréquents en été.

19. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 83.

20. A. Daux (résumé dans CH. TISSOT, *op.cit.*, p. 151-155) croyait que cette passe était byzantine parce que la construction était différente ; en fait le môle, qui était le plus exposé, a dû être souvent l'objet de restaurations.

21. H. HURST, « Understanding Carthage as a Roman Port » dans *Meetings Between Cultures in the Ancient Mediterranean. Proceedings of the 17th International Congress of Classical Archaeology, Rome 22-26 September 2008*, *Bolletino di Archeologia*, 2010, p. 49-68.

22. P. GAUCKLER, *Inventaire des mosaïques de la Gaule et de l'Afrique* II, Paris 1910, n° 189, 1.

23. L. FOUCHER, *Inventaire des mosaïques. Feuille n° 57 de l'Atlas archéologique. Sousse*, Tunis 1960, pl. XLIIa, ci-après : L. FOUCHER, *Inventaire*.

24. L. FOUCHER, *Inventaire*, p. 78.

25. La mosaïque présente un navire à un seul mât ; voir L. FOUCHER, *Inventaire*, pl. XLIIa.

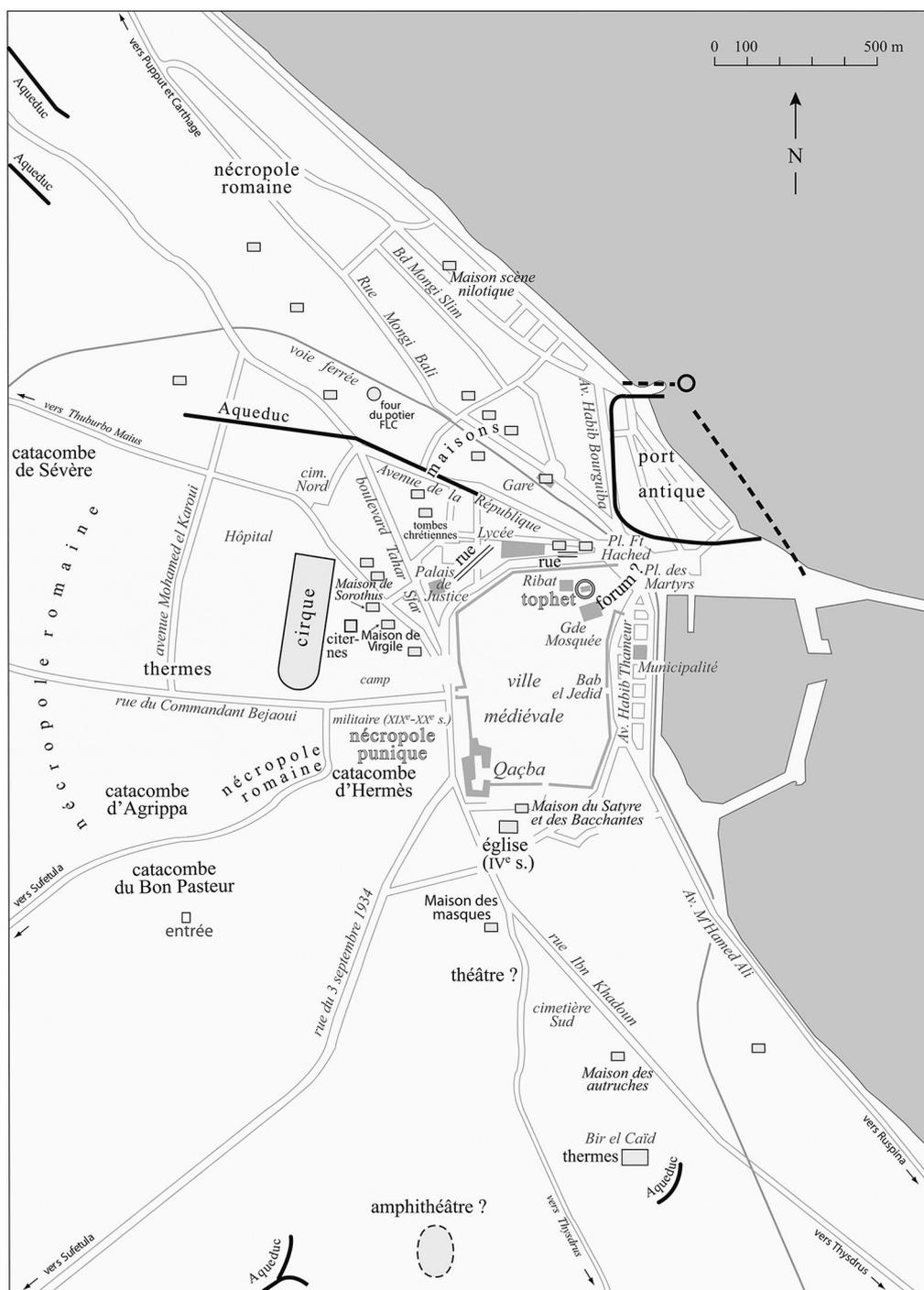


Figure 3 : Les vestiges antiques de la ville d'*Hadrumetum*, d'après L. MAURIN, « L'épitaphe de Claudius Chrestus », *Africa* 23, 2013.

privée d'un cap<sup>26</sup> et où le grand bassin est partout encerclé sur une longue distance au nord et au sud par les hauts-fonds. À cela s'ajoute l'absence de tous vestiges des quais antiques en dehors du bassin fermé.

En conclusion, il est indéniable qu'*Hadrumetum* était une ville portuaire par excellence. Elle disposait probablement d'un port-entrepôt. Et dans cette perspective, il faut imaginer un commerce « direct » de port-entrepôt à port-entrepôt, c'est-à-dire d'*Hadrumetum* à Ostie<sup>27</sup>, qui constitue l'ossature des échanges à grande distance. Ce qui est toutefois surprenant, c'est le fait que ces échanges n'ont laissé aucune trace au Bas-Empire.

Peut-on se satisfaire d'une explication qui serait à chercher dans les lacunes de nos témoignages ? Nous ne le croyons pas, d'autant plus que, chaque fois que nous voulons cerner l'état des autres cités côtières comme *Lepti Minus* ou *Sullectum*, pour ne citer que les cités limitrophes, les témoignages illustrant des activités commerciales à longue distance durant le Bas-Empire, et même plus tard ne manquent pas<sup>28</sup>.

Ce silence peut-il refléter des difficultés, voire un ralentissement ou un déclin des activités commerciales à longue distance ? Cela est fort possible, d'autant plus que les témoignages utilisés comme indices pour démontrer la continuité des activités commerciales à grande échelle durant le Bas-Empire résistent difficilement à une analyse critique. Nous allons examiner successivement les six témoignages connus en l'état actuel de nos connaissances.

1. La découverte à Rome, au Monte Testaccio, d'un *titulus pictus* sur une amphore de type Africaine II C mentionnant les entrepôts d'*Hadrumetum*<sup>29</sup>. Ce document a été daté du milieu du III<sup>e</sup> siècle apr. J.-C. Une datation qui repose sur le contexte archéologique de la trouvaille (dans un niveau daté de 247 à 252 apr. J.-C.) et sur la classification qui est celle de type classique dite Amphore africaine II C qui demeure d'ailleurs moins bien connue. Mais cette chronologie n'est pas absolue : « le dépôt s'est probablement formé par l'accumulation d'emballages au cours d'une période plus ou moins étendue aux alentours du milieu du siècle, jusqu'à la construction du mur d'Aurélien (271-275 apr. J.-C) ». De plus, ce type d'amphore II C, qui semble provenir d'ateliers de la périphérie de *Neapolis*, nous renvoie à un contexte soit de la fin du II<sup>e</sup> siècle soit de la première moitié du III<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.<sup>30</sup>.

---

26. On peut toutefois signaler que la côte formait une légère saillie limitant une baie au nord-est de la Médina, aux environs du port moderne.

27. Ce que pourraient confirmer les amphores d'Hadrumète découvertes à Ostie, voir F. Zevi, « *Due tipi d'anfora africani* », p. 173-187 dans F. Zevi, A. Tchernia, « Amphore de Byzacène au Bas-Empire », *AntAfr.* 3, 1969, p. 173-214.

28. Voir ci-dessous.

29. J. Torres Costa, « Ex Hor(reis) Had(rumetinis). À propos d'un *titulus pictus* mentionnant les entrepôts d'*Hadrumetum* au III<sup>e</sup> siècle apr. J.-C. » dans A. Mrabet, J. Remesal Rodríguez eds., *In Africa et in Hispania : Études sur l'huile africaine*, Barcelone 2007, p. 299-313.

30. M. Bonifay, *Étude sur la céramique romaine tardive d'Afrique*, Oxford 2004, p. 35 et p. 114-115.

2. L'existence d'un atelier d'amphores<sup>31</sup> dans la périphérie nord-ouest de la ville<sup>32</sup> faisant probablement partie d'une succursale d'une firme italienne (celle de Novius Iustinus) qui produisait aussi de la céramique fine : des lampes. Toutefois l'activité de cet atelier a cessé entre la fin du II<sup>e</sup> siècle et le début du III<sup>e</sup> siècle<sup>33</sup>. Nous n'avons pas non plus localisé l'atelier de fabrication des amphores qui sont connues par les timbres amphoriques découverts en Gaule à Lectoure<sup>34</sup> et en Italie à Ostie et à Rome<sup>35</sup>. Et même en l'absence de cette donnée, la typologie des amphores d'*Hadrumentum* ne permet pas d'aller au-delà du III<sup>e</sup> siècle<sup>36</sup>. Une chronologie que vient affiner l'étude du contexte archéologique de ces amphores découvertes au Monte Testaccio où il ne semble pas que l'on puisse dépasser le règne d'Aurélien comme *terminus post quem*.

3. Une épitaphe rédigée en langue grecque et datable de la première moitié du IV<sup>e</sup> siècle apr. J.-C., si la catacombe de Sévère date de cette époque<sup>37</sup>, révèle l'existence à *Hadrumentum* de personnes ayant des attaches « trans-marines ». La défunte, Parthénopé, était originaire de Smyrne<sup>38</sup>. Sa présence dans la ville a été utilisée comme une preuve du trafic qui subsistait encore entre *Hadrumentum* et l'Orient<sup>39</sup>. Il est inutile de s'attarder sur la fragilité de cette déduction. La défunte pourrait faire partie des « gens mobiles » rattachés au bureau du gouverneur ou du procurateur.

4. Une épitaphe gravée sur une plaque de marbre gris, découverte dans un lieu non précisé de la catacombe de Sévère<sup>40</sup>, révèle l'existence d'un *naucularius*<sup>41</sup>. La lecture faite par Alfred Merlin est incompréhensible pour la deuxième et la troisième lignes<sup>42</sup>. Par chance, A.-F. Leynaud a laissé un dessin où nous pouvons lire sans difficulté : *Istrikatus, nauicularius Mimbloni/tanus*,

31. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 89, n. 234, p.108, 139 n. 439, 194 et 259.

32. Il était précisément situé au nord de la ville, en bordure de la ligne de chemin de fer, tout près de la briqueterie Balzan. Il a été mis au jour lors des fouilles exécutées par A. TRUILLOT, « Note sur deux potiers hadrumétins », *BCTH*, 1941-1942, p. 282-284 ; L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 139, n. 438.

33. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 139, n. 439.

34. *CIL* XIII, 10002-20

35. *CIL* XV, 3375-3381.

36. F. ZEVI, « Due tipi d'anfora africani », *op. cit.*, p. 185 propose une date entre les Sévères et le milieu du III<sup>e</sup> siècle.

37. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 335 considère que la catacombe de Sévère est la plus tardive et date du IV<sup>e</sup> siècle ; L. MAURIN, « L'épitaphe de Claudius Chrestus », *Africa* 23, 2013, p. 197-198 propose une date entre le dernier tiers du III<sup>e</sup> siècle et le milieu ou le troisième quart du IV<sup>e</sup> siècle.

38. A.-F. LEYNAUD, *Les catacombes africaines. Sousse – Hadrumentum*, Alger 1922<sup>2</sup>, p. 397-398 ; *ILTun*, 200 ; L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 43.

39. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 321.

40. A.-F. LEYNAUD, *op. cit.*, p. 410 qui a laissé un dessin ; *IL Afr*, n° 60

41. *IL Afr*, 60.

42. *IL Afr*, 60, en soulignant copie imparfaite : ISTRICATVS NAVICV/LARIUS MIM (espace) DIONI/KANVS VICXSIT AN/NOS XXXV MESSSES III.

*uixit an/ nos XXXV menses III*<sup>43</sup>. Aux lignes 2-3, nous lisons *Mimblonitanus*, peut-être pour *Memblonitanus* rencontré dans d'autres sources géographiques et chrétiennes<sup>44</sup>. *Hadrumentum* était pour Istrikus une cité dans laquelle il exerçait son activité, puisqu'il était originaire de Mimblone/Memblone. Sa présence à *Hadrumentum* était liée au port qui avait des bureaux de naviculaires, notamment de *Sufetula*<sup>45</sup>. Certes, cette inscription est un témoignage probant du maintien des activités du port de la cité. Mais pour éviter tout anachronisme, il convient d'en préciser la date. Claude Lepelley, à la suite de L. Foucher, a retenu pour cette épitaphe une date entre 320 et 350<sup>46</sup>. Cette chronologie nous semble un peu tardive et une date entre 284 et 312 date de l'Édit de Milan nous paraît plus adéquate. Malgré l'absence d'invocation aux Dieux Mânes, la construction du texte et le formulaire restent dans la structure des épitaphes païennes. La formulation est neutre et pourrait désigner un chrétien qui ne manifeste pas son appartenance à l'Église avant l'Édit de Milan en 312 ou 313. Au-delà de cette date, l'affichage de la chrétienté sur les épitaphes est bien attesté avec un formulaire bien différent<sup>47</sup>.

5. La mention d'*Hadrumentum* sur un sceau en céramique évoquant des chargements de propriétés impériales : *fori(cularii) Hadrimet(ini) (duorum) Aug(ustorum) n(ostrorum)*<sup>48</sup>. Certes, on peut les relier à d'autres sceaux de ce genre indubitablement du Bas-Empire<sup>49</sup>, mais nous nous sommes pas dans la même fourchette chronologique. Le formulaire du sceau d'*Hadrumentum* (absence de *dominorum*) est celui du Haut-Empire et l'hypothèse la plus vraisemblable est de rapporter la chronologie entre Marc Aurèle et le gouvernement commun de Septime Sévère et Caracalla qu'une date au Bas-Empire.

43. A.-F. LEYNAUD, *op. cit.*, p. 410.

44. Il n'est pas de notre propos d'établir ce toponyme qui fera l'objet d'une étude indépendante. Soulignons toutefois qu'il est bien attesté dans les sources manuscrites. On le rencontre dans une lettre d'Evodius d'*Uzalis* : Memlonitanus : *Ep.*, 158 = *CSEL* 44, p. 488, l. 19 ; ou mieux encore dans le *De miraculis sancti Stephani*, II, 4, 1 = *PL* 41, 850 = MEYERS 2006, I, 5, p. 284-285 : « in loco Memblotutano », lire *Memblonitani*. *Mimblone* n'est vraisemblablement que la graphie correcte que l'on retrouve sous plusieurs variantes dans les sources géographiques : *Memlone* dans l'*Itinéraire d'Antonin*, 22, 2 = éd. O. Cuntz, p. 3 dont un des manuscrits, le (P), donne la graphie *Memlone* ; *Memblone* dans la *Table de Peutinger*, *Segm.* V, 3 et *Membrone* dans l'*Anonyme de Ravenne* III, 6 = éd. Schnetz, p. 39, l. 3. Ce dernier document situe la ville ou la *statio* près d'Utique, à 10 milles de *Tuneiza* et à 6 milles d'*Utica*. La localisation a été précisée par la *Table de Peutinger* qui reprenant les mêmes distances de l'*Itinéraire d'Antonin* la situe entre *Tuniza* et *Vtica*. C'est sans doute la ville d'Ambalouna située dans la région de Bizerte et la plus proche de Tunis évoquée par Ibn Hawqal (IBN HAWQAL, *Kitab Surat al-Ard*, J. H. KRAMERS éd., 2 volumes, Lyon 1938 et 1939, § 74). Il faut rechercher la localité dans les environs de Sidi Ahmed Bou Fares (*AAT*, 1/50 000, f. VII (Porto Farina), n° 82).

45. [NAVICVLARII SVFF = *Suff(etulenses ?)*], dont une inscription trouvée non pas lors du dragage du port comme l'indique l'auteur, mais tout près des catacombes, fait connaître l'*arcarius* (objet de la communication de A. BESCHAOUH au colloque de Sousse tenu en 2009, mais les actes ne sont pas encore publiés).

46. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 320 ; CL. LEPELLEY, *op. cit.*, p. 263.

47. N. DUVAL, *Recherches archéologiques à Haïdra, I, Les inscriptions chrétiennes*, Rome 1975, p. 491-493.

48. *CIL* XV, 7941.

49. *CIL* XV, 7942 et 7943.

6. Enfin, le dernier témoignage est donné par l'*Itinéraire maritime d'Antonin* (493.11) qui place *Hadrumetum* à 1540 stades de la Sicile<sup>50</sup>. Il pourrait être invoqué comme un indice qu'*Hadrumetum* au Bas-Empire était le point de départ ou d'arrivée d'itinéraires maritimes à longue distance. Or la chronologie, proposée par L. Di Paola pour ce document (l'*Itinéraire terrestre* et l'*Itinéraire maritime*) qu'il considère comme un ensemble cohérent datable de l'époque de Constantin ou de Dioclétien<sup>51</sup>, n'est plus à retenir. Elle a été, à juste titre, récusée par P. Arnaud<sup>52</sup> qui, se fondant notamment sur des critères linguistiques<sup>53</sup>, précise que l'*Itinéraire maritime* est une compilation postérieure à celle de l'*Itinéraire terrestre* qui utilise une autre langue. L'élément datable le plus récent présent dans cette compilation est la mention du *Portus Maurici*. La mention de ce dernier oriente soit vers le culte de saint Maurice qui se développe entre 420 et 470<sup>54</sup>, soit vers le règne de l'empereur Maurice (582-602)<sup>55</sup>. Les deux déductions nous orientent vers une date à situer entre la fin du V<sup>e</sup> et la fin du VI<sup>e</sup> siècle<sup>56</sup>. Or cette fourchette chronologique nous éloigne déjà du Bas-Empire. Si l'on retient une date sous le règne de l'Empereur Maurice, la (ré)apparition d'*Hadrumetum* sur les *itinéraires maritimes* est à mettre au crédit de la domination byzantine qui aurait donné du poids à la ville<sup>57</sup>.

Nous nous demandons si l'absence dans nos sources de parcours qui partaient ou conduisaient vers une capitale provinciale traduit un fait banal signalé chez les géographes sous l'Empire qui omettent de signaler certains parcours<sup>58</sup> ou bien le déclin à *Hadrumetum* du commerce à longue distance en raison des difficultés qu'aurait connu son port.

Nous penchons pour la deuxième hypothèse et c'est dans ce contexte que nous invoquerons le témoignage du *Stadiasme de la Grande Mer*<sup>59</sup>. Ce dernier est un périple maritime grec anonyme centré sur la Méditerranée<sup>60</sup>. Il donne le nom des étapes accompagné de distances les

50. *Itineraria Romana, Itinerarium maritum*, O. CUNTZ éd., Stuttgart 1990, p. 78.

51. L. DI PAOLA, « Il Mediterraneo occidentale nella testimonianza imperiale », *L'Africa Romana* 14, 2002, p. 189-200.

52. P. ARNAUD, « Entre Antiquité et Moyen Âge : l'*Itinéraire Maritime d'Antonin* » dans L. DE MARIA, R. TURCHETTI éd., *Rotte e porti del Mediterraneo dopo la caduta dell'impero romano d'Occidente. Continuità e innovazioni tecnologiche e funzionali : IV seminario, Genova, 18-19 giugno 2004, IV° seminario ANSER, Rubettino 2004*, p. 3-20.

53. Mises en valeur dans N. LAMBOGLIA, « Questioni di topografia antica nelle Alpi Marittime : 6. La posizione degli Oratelli », *Rivista di Studi Liguri* 9, 1943, p. 115-123.

54. G. UGGERI, « Portolani romani e carte nautiche : problemi ed incognite » dans G. LAUDIZI, C. MARANGIO éd., *Porti, approdi, e linee di rotta nel Mediterraneo antico*, Lecce 1998, p. 53-54.

55. N. LAMBOGLIA, *art. cit.*, p. 115-123.

56. P. ARNAUD, *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris 2005, p. 206, n. 13 : « antérieure au plus ancien manuscrit connu, l'Escorialensis R II, 18, du VII<sup>e</sup> siècle et à son archétype perdu ».

57. Voir ci-dessous, la ville sous la domination byzantine.

58. P. ARNAUD, *Les routes de la navigation...*, p. 92.

59. *GGM*, I, CXXX, 472 (C. MÜLLER éd.). Dans sa forme originelle, le *Stadiasma Maris Magni* est un opuscule qui proposait un périple complet des côtes méditerranéennes depuis Alexandrie jusqu'à Gadès, puis d'Alexandrie au sanctuaire de Zeus Ourios à l'entrée de l'Euxin, enfin de la rive européenne du Bosphore aux colonnes d'Hercule. Nous sont parvenus que les itinéraires d'Alexandrie à Utique. Voir la mise au point récente de D. MARCOTTE, *Les Géographes Grecs*, Paris 2000, p. XLIX-LIII.

60. P. ARNAUD, *Les routes de la navigation...*, p. 189-194.

séparant et pour certaine de la mention du type de bateaux convenant au mouillage, du vent duquel il permet de s'abriter. Il présente plusieurs qualités d'escales, du simple mouillage au véritable port<sup>61</sup>.

Concernant *Hadrumentum*, dans le paragraphe [116], nous citons : « Du cap, on est en vue de la ville d'Adramutos, distante de 40 stades. *Pas de port* »<sup>62</sup>. Qu'entendait donc le *Stadiusme* par port ?

Pour répondre à cette question, il convient d'abord de préciser les escales de la Proconsulaire pourvues d'un *portus*. Ils sont *Megerthis* (?); *Gergis*, *Meninx*, *Gigthis*, *Cidiphta* (*Gidaphtha* ?), *Salipota*, *Thapsus*, *Neapolis*, *Carpis*, *Maxula*, Carthage, *Castra Cornelia*. Pour *Thapsus* et *Salipota*, l'accès au *portus* se faisait par des σύμμερα πλοία, *naves mediocres*<sup>63</sup>. Toutefois Utique, selon ce document, ne possède pas un port mais un σάλος ou *salum*<sup>64</sup>, un simple mouillage en eau profonde. C'est-à-dire la ville n'a pas de bassin pour le mouillage et l'hivernage de navires<sup>65</sup>. C'est la même situation pour *Lepcis*<sup>66</sup>, *Sabratha*<sup>67</sup>, *Lepti Minus*<sup>68</sup> et *Hadrumentum*<sup>69</sup>.

La notion de *portus* dans le *Stadiusme* est par conséquent équivalente à celle d'un lieu de refuge, c'est-à-dire, un bassin protégé approprié pour l'hivernage des navires. Cette définition est explicite pour le *portus* d'*Aspis-Cliepa*, favorablement orienté dans la direction du Zéphyr,<sup>70</sup> et de *Castra Cornelia* accessible aux grandes embarcations<sup>71</sup>. La même notion transparaît pour *Thapsus* et *Salipota* où l'auteur précise que l'accès au *portus* se faisait par des σύμμερα πλοία, *naves mediocres*<sup>72</sup>.

C'est l'existence d'un bassin pour l'hivernage des navires qui définit le *portus* dans le *Stadiusme*. C'est d'ailleurs la même définition à l'époque impériale. On l'aperçoit chez Isidore de Séville : « La station (*statio*) est là où les navires (*naues*) s'arrêtent pour un temps ; le port (*portus*) là où ils hivernent ; un lieu importueux (*inportunum*) est un lieu où il n'y a aucun refuge, comme s'il n'y avait aucun port (*nullus portus*). Le port est aussi un lieu à l'abri des

---

61. J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris 1966, p. 107-119.

62. C'est nous qui soulignons.

63. *Stad.*, 112.

64. *Stad.*, 126.

65. J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce...*, p. 111. Ce qui éclaire le passage du Ps.-César, *Guerre d'Afrique*, LXII, 4, qui indique que la flotte de Varus est mise à sec en vue de l'hiver ce qui s'explique par l'absence d'un bassin pour le mouillage.

66. *Stad.*, 93.

67. *Stad.*, 99.

68. *Stad.*, 113.

69. *Stad.*, 116.

70. *Stad.*, 117.

71. *Stad.*, 125.

72. *Stad.*, 112.

vents, où l'on a l'habitude de prendre les quartiers d'hiver : le port est aussi appelé ainsi parce qu'on y porte les marchandises »<sup>73</sup>. Ulprien insiste toutefois sur le rôle commercial du *portus*, qu'il définit comme un lieu fermé, destiné à l'importation et à l'exportation de marchandises<sup>74</sup>.

Selon la même source, *Lepcis*<sup>75</sup>, *Sabratha*<sup>76</sup>, *Lepti Minus*<sup>77</sup> et *Hadrumetum*<sup>78</sup> sont dépourvues de ports. Dans cette perspective, l'absence d'un *portus*, c'est-à-dire, d'un refuge où les navires peuvent s'abriter et hiverner est l'équivalent de l'absence d'un port.

L'absence de ce dernier dans des cités puniques importantes comme *Lepcis Magna*, *Hadrumetum* ou *Utica* est étonnante. D'autant plus la date autour des années 250-300 longtemps proposée<sup>79</sup> est actuellement rejetée et certains auteurs la font remonter au début de l'ère chrétienne<sup>80</sup>. Or, si l'on retient cette dernière datation, le témoignage du *Stadiasme* est formellement contredit par d'autres sources contemporaines. En effet, Strabon n'a pas manqué de préciser qu'Hadrumète avait un port qui abritait naguère un arsenal<sup>81</sup>. Le Pseudo-César révèle que lors de la guerre d'Afrique entre César et les Pompéens, *Hadrumetum* était équipée d'un imposant port dans le sens donné par le *Stadiasme*, c'est-à-dire d'un bassin où Varus s'y réfugia avec toute sa flotte, soit 55 navires<sup>82</sup>.

La précision du *Stadiasme* : *Pas de port*<sup>83</sup> dans la notice consacrée à *Hadrumetum* ne peut dater de l'aube de l'Empire. Elle est par conséquent tardive et pourrait très vraisemblablement être un ajout. J. Desanges a en effet démontré que cette source est en réalité une compilation de documents d'époques disparates<sup>84</sup> qui s'enrichissent, selon P. Arnaud, sur un mode irréductible

73. Isidore de Séville, *Orig.* 14.8.39-40, édition et traduction de J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce...*, p. 117-118

74. Ulprien, *Dig.*, 50.16.59.

75. *Stad.*, 93.

76. *Stad.*, 99.

77. *Stad.*, 113.

78. *Stad.*, 116.

79. C. MÜLLER, dans *GGM*, I, p. CXXVII-CXXVIII, place la publication de ce document entre 250 et 300, tout en précisant que sa documentation est contemporaine de l'époque des Sévères. Cette chronologie a été maintenue par O. A. W. DILKE, *Greek and Roman Maps*, Londres 1985, p. 140-141 et par D. MARCOTTE, *op. cit.*, p. XLIX-LIII.

80. A. DILLER, *The Tradition of the Minor Greek Geographers*, Lancaster-Oxford 1952, p. 150, n. 10 ; A. DI VITA, « Un passo dello Σταδιασμός της μεγάλης θαλάσσης ed il porto ellenistico di Leptis Magna » dans *Mélanges de philosophie, de littérature et d'histoire ancienne offerts à Pierre Boyancé*, Rome 1974, p. 229-249 ; J. ROUGÉ, « Ports et escales dans l'empire tardif » dans *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, Spolète 1978, p. 101-102 ; G. UGGERI, « Stadiasmus Maris Magni : un contributo per la datazione », *L'Africa romana* 11, 1996, p. 277-285 ; J. DESANGES, « Djerba, saint Hippolyte et le stadiasme » dans J.-P. BOST, J.-M. RODDAZ, FR. TASSAUX éd., *Itinéraire de Saintes à Dougga. Mélanges offerts à Louis Maurin*, Bordeaux 2003, p. 302-303.

81. Strabon XVII, 3, 16.

82. Ps.-César, *BA*, LXII, 2.

83. C'est nous qui soulignons.

84. J. DESANGES, « La documentation africaine du Σταδιασμός της μεγάλης θαλάσσης : un problème de datation » dans *Graeco-Arabica IX-X- Festschrift in honour of V. Christides*, Athènes 2004 p. 105-120.

lors de mises à jours<sup>85</sup>. De plus, on a insisté sur le fait que *Stadiasme* a été réécrit à une époque tardive<sup>86</sup> et qu'il a subi une adaptation<sup>87</sup> ou une sorte de réécriture byzantine<sup>88</sup> avec l'insertion exceptionnelle de gloses de cette époque<sup>89</sup>. Cette conclusion pourrait à notre sens éclairer le témoignage de Procope relatif à l'absence d'un port à *Hadrumentum* au début de la conquête byzantine de l'Afrique du Nord<sup>90</sup>.

Cette source, en indiquant qu'*Hadrumentum* n'est qu'un amer, c'est-à-dire, un point de repère pour les marins, aucun doute n'est laissé quant à la fin d'activités commerciales soutenues. La question cruciale pour notre propos est de savoir de quand date la disparition du port des circuits de navigation à longue distance.

La fin du port ne date certainement pas de l'époque de la République finissante. Elle ne date pas non plus des deux premiers siècles de l'ère chrétienne. Son existence est bien attestée à la fin de la République<sup>91</sup> et durant les trois premiers siècles, voire au début du IV<sup>e</sup><sup>92</sup>. Sa disparition est déjà consommée sous la domination vandale. Au début de la conquête byzantine, le témoignage de Procope relatif à l'absence du port est en effet formel<sup>93</sup>. On ne peut envisager qu'une date sous l'Empire que J. Desanges a retenue<sup>94</sup> et qu'il convient maintenant d'affiner. En éliminant les propositions précédentes, il ne nous reste qu'une fourchette chronologique possible, à situer entre le début du IV<sup>e</sup> siècle apr. J.-C. et la fin de l'Empire. Cette déduction éclaire la disparition de tout témoignage concernant les activités commerciales maritimes soutenues au-delà du règne de Constantin.

Comment expliquer alors la disparition du port dans une cité qui était capitale et de surcroît la capitale d'une province annonaire ?

La première thèse a trouvé une explication dans la défaillance des autorités locales qui en négligeant le dragage et l'entretien constant du port l'aurait rapidement amené à un ensablement<sup>95</sup>. Pour notre part, nous nous sommes demandé s'il ne faut pas chercher la réponse dans la conjonction des facteurs politiques et économiques (le changement des circuits de

85. P. ARNAUD, « Les conditions naturelles de la navigation entre Elbe et la Catalogne » dans S. GORI éd., *Gli Etruschi da Genova ad Ampurias : atti del XXIV Convegno di Studi etruschi e italici*, Marseille, Lattes, 26 septembre – 1 octobre 2002, Pise 2006 p. 61-65.

86. D. MARCOTTE, *op. cit.*, p. LII, n. 155 : « il reste que le *Stadiasme* a, dans l'ensemble, une langue que lui est propre, lourde de vulgarisme tardif ».

87. J. DESANGES, « Djerba, saint Hippolyte... », p. 302, n. 38 : « Des faits de langue contraignent de supposer que le *Stadiasme* a été tardivement « adapté » dans sa rédaction.

88. C. MÜLLER 1855, CXXIII, § 204 et note, cité par J. DESANGES, « Djerba, saint Hippolyte... », p. 302, n. 38.

89. J. DESANGES, « Djerba, saint Hippolyte... », p. 302 et n. 38 qui a bien mis en relief, à la suite de C. MÜLLER 1855, CXXIII, § 204 et note ; D. MARCOTTE, *op. cit.*, p. LII, cette sorte de réécriture du *Stadiasme* à l'époque byzantine.

90. Procope, *De Aed.*, VI, 6.

91. Ps.-César, *BA*, LXII, 2

92. *IL Afr.*, 60 ; voir ci-dessus la n. 42.

93. Procope, *De Aed.*, VI, 6.

94. J. DESANGES, « La documentation africaine... », p. 105-120.

95. C'est l'explication souvent avancée et qui a été retenue dans une étude récente, voir H. SLIM *et al.*, *op. cit.*, p. 43.

commerce) avec un marasme résultant d'un phénomène non pas anthropique mais tectonique. Cette hypothèse trouve une justification dans les recherches pluridisciplinaires récentes. Elles ont démontré l'apparition, dans cette fourchette chronologique, d'une deuxième génération de dunes littorales venant couvrir des installations antiques non seulement au nord de Sousse, comme à Souani el-Adhari, mais également dans les environs immédiats, voire dans la ville elle-même notamment « dans la zone de Sidi Boujaâfar et précisément à l'emplacement d'un terrain récemment concédé aux fins d'y construire un centre commercial »<sup>96</sup>. La formation de ces dunes a été circonscrite, en prenant pour base l'étude de la céramique, dans une fourchette chronologique allant du III<sup>e</sup> au V<sup>e</sup> siècle<sup>97</sup>. Par conséquent il n'est pas téméraire de penser qu'un accident tectonique, qui n'est pas d'ailleurs sans conséquences sur l'intensité des courants marins et l'accélération du processus de l'ensablement du port, soit survenu dans la région au moins au III<sup>e</sup> ou au début du IV<sup>e</sup> siècle. Et il y a une forte probabilité que cet accident soit le tremblement de terre sur lequel A. Di Vita a attiré l'attention, bien que la date proposée, entre la deuxième moitié de l'année 306 et 310, reste à affiner<sup>98</sup>. Ce séisme pourrait expliquer les destructions avérées dans la ville et surtout l'abandon définitif de plusieurs maisons. L. Foucher interprète ces destructions comme la conséquence de la répression conduite par le légat de la *Legio III Augusta* Capellianus, suite à la révolte de *Thysdrus* et à la chute de Gordien I. L'argument principal de l'auteur est que toutes les mosaïques de ces maisons sont antérieures à l'année 238<sup>99</sup>. Or, cette chronologie « sévérienne », fondée sur une étude stylistique, a été contestée par la même approche qui propose une datation sous la Tétrarchie ou le règne de Constantin<sup>100</sup>. De surcroît, les nouvelles données présentées par l'auteur<sup>101</sup> afin de récuser cette chronologie et l'hypothèse du tremblement de terre avancée par A. Di Vita n'excluent point la destruction de certaines maisons à la fin du III<sup>e</sup> ou au début du IV<sup>e</sup> siècle<sup>102</sup>.

---

96. A. MRABET, A. BOUJARRA, « Archéologie et géomorphologie : contribution à l'étude de l'évolution des paysages du Sahel Nord depuis l'Antiquité » dans A. MRABET éd., *Du Byzacium au Sahel. Itinéraire d'une région tunisienne*, Sousse 1999, p. 89-90.

97. *Ibid.*, p. 90.

98. A. DI VITA, « Evidenza dei Terromoti del 306-310 et del 365 d.C. in Tunisia », *AntAfr* 15, 1980, p. 303-305.

99. L. FOUCHER, Hadrumetum, p. 314-325. Certes, il avance cette explication avec prudence, mais il date le début du processus du déclin de la ville à partir de l'année 238.

100. L. FOUCHER, Hadrumetum, p. 216, n. 805 s'est arc-bouté sur la date sévérienne de la plupart des mosaïques.

101. *Ibid.* : « En raison de toutes ces données précises, fournies par les fouilles ». Les datations ont été proposées par A. DI VITA, *art. cit.*, p. 304-305.

102. L. FOUCHER, « Le tremblement de terre de 306-310 en Tunisie (Hadrumète) », *BCTH* 15-16 B, 1984, p. 91-95, ci-après : L. FOUCHER, « Le tremblement de terre de 306-310 ». Dans la conclusion de cette mise au point, l'auteur affirme à la page 94 : « Certaines destructions sont bien dues à la répression de Capellien en 238, (...), certaines de celles qu'A. Di Vita attribue à un tremblement de terre de 306-310 peuvent lui être imputées (...) ».

En somme, l'ampleur des destructions ne pourrait être que la conséquence d'un fait majeur : un séisme. Ce dernier pourrait les expliquer, mais ne pourrait rendre compte du déclin irréversible<sup>103</sup> notamment de certaines parties de l'infrastructure non seulement portuaire, mais également routière<sup>104</sup>.

Il reste pour finir à expliquer pourquoi les autorités de l'époque, qu'elles soient locales ou impériales, ont renoncé à la restauration ou à la construction d'un nouveau port dans une ville dynamique, bien que techniquement la chose était possible et qui aurait permis à la ville de se relever ?

La réponse à cette question doit être cherchée dans un marasme économique de la ville qui serait lié d'un côté à l'entretien du port et à son infrastructure viaire côtière envahie par une formation dunaire ; de l'autre aux changements de circuits de commerce. Nous pensons à la centralisation des expéditions fiscales et annonaires à Carthage<sup>105</sup> qui a vu la reconstruction *a fundamentis* de l'un de ses dispositifs portuaires sous Constantin<sup>106</sup>.

### L'ÉMERGENCE DES PORTS SATELLITES ?

Cette déduction nous amène à aborder la deuxième question, à savoir si le déclin du port d'*Hadrumentum* a conduit les autorités de la cité à investir dans d'autres localités côtières qui auraient échappé au cataclysme<sup>107</sup>. En d'autres termes, il nous faut trouver une réponse à la

---

103. Un déclin irréversible parce que dans d'autres cités, telle *Thysdrus*, on assiste à la reconstruction des maisons endommagées à la suite de la révolte de 238 selon L. FOUCHER (L. FOUCHER, *Découvertes archéologiques à Thysdrus en 1960*, Tunis 1961, p. 12 et 22). Mieux encore est la situation pour *Utica* qui a définitivement perdu son port, mais on assiste à la continuité de l'occupation des maisons par la même catégorie sociale sans que l'on constate le moindre signe d'appauvrissement jusqu'à la fin de l'Empire ou jusqu'à une date avancée dans l'Empire, Voir R. GHADDHAB, *Le fait urbain en Afrique du Nord, De la ville du Bas-Empire à l'agglomération médiévale à travers des exemples tunisiens*, thèse soutenue à Bordeaux en 2003 sous la direction de L. Maurin, p. 636-643 et 647.

104. Nous reviendrons sur la voie du littoral pendant l'Antiquité tardive dans une étude indépendante.

105. J. T. PEÑA : « The mobilization of state olive oil in Roman Africa : the evidence of late 4th-c. ostraca from Carthage » dans J. T. PEÑA *et al.*, *The early colony's economy, water supply, a public bath and the mobilization of state olive oil*, Portsmouth 1998, p. 116-238.

106. G.-CH. PICARD, *La Carthage de saint Augustin*, Paris 1965, p. 12-15 : « Les énormes installations de docks ont été complètement anéanties vers 300 et remplacées par la suite par des constructions de destination identique, mais de plan différent ». Plus loin, il ajoute : « (Ces docks) dont la puissante architecture était faite pour défier les siècles furent méthodiquement arasés au niveau des fondations » entre 315 et 330.

107. Son vaste territoire, cadastré après le passage de César, s'étendait vers le nord jusqu'aux environs de *Pupput* (CIL VIII, 24094), vers l'ouest, jusqu'à la *Fossa Regia* ; il atteignait au sud la frontière de celui de *Thysdrus* (Frontin, *De controversis, agro, Gromatici veteres*, Lachmann éd., p. 57, 3 et vignette n° 40), et enfin, du côté du sud-est, celui de *Leptis Minus*.

question d'un éventuel transfert des activités portuaires d'*Hadrumentum* vers des localités situées sur son territoire, comme *Themetra*<sup>108</sup> et *Horrea Caelia*<sup>109</sup>, et quelles sont les conséquences, si transfert il y a eu, sur le devenir et l'état de ces agglomérations durant le Bas-Empire et plus tard ?

Malheureusement, il est actuellement impossible d'apporter une réponse ferme à cette question. On connaît très mal l'état de la localité de *Themetra*<sup>110</sup>. Le site est aujourd'hui en partie inclus dans les dunes littorales formées à la fin de l'Antiquité. Son infrastructure portuaire reste à découvrir et par conséquent il est difficile d'en préciser le potentiel<sup>111</sup>. De surcroît, on ne peut pas tirer des conclusions solides des données de la prospection qui soulignent la rareté des tessons tardifs<sup>112</sup>.

C'est la même situation pour *Horrea Caelia*<sup>113</sup>. Les résultats des travaux effectués sur les entrepôts ne sont pas encore publiés. Certes, on a identifié un bâtiment imposant avec ses dépendances<sup>114</sup>, mais l'histoire de l'édifice reste à affiner. Il est vrai qu'on a identifié une phase d'extension qui semble être tardive, mais de quand date-t-elle précisément ? La question reste posée.

Ces entrepôts devaient être proches d'installations portuaires qui gisent actuellement dans l'eau par quelques mètres de fond<sup>115</sup>. Il reste toutefois à en préciser la potentialité<sup>116</sup> et par conséquent il est actuellement difficile de préciser la capacité, l'ampleur et la chronologie de ce trafic. C'est d'ailleurs à la même conclusion qu'est parvenu M. Riadh Hamrouni : « en se basant sur les travaux de l'équipe du littoral, il semble que les vestiges identifiés sont trop

108. *Cartes des routes et des cités de l'Est de l'Africa à la fin de l'Antiquité*, J. DESANGES, N. DUVAL, CL. LEPELLEY, S. SAINT-AMANS édés., Turnhout 2010, p. 244.

109. *Ibid.* p. 158-159.

110. AAT, 1/5000, f. 50, (Halk El Menzel), s.n. La localité est sise à Souani El-Adhari à environ 15 km au nord-est de Sousse. Pour l'identification du site et les vestiges mis au jour, voir L. POINSSOT, « Une inscription de Souani en Adari », *Revue Tunisienne*, 1942, p. 134 ; L. FOUCHER, *Navires et barques, Figures sur des mosaïques découvertes à Sousse et aux environs*, Notes et Documents, XV, Tunis 1957, p. 6-7, 11, 17-18, 21-23, 25, 82 n. 206 et p. 188-189.

111. Des dégagements effectués sur le site au début du XX<sup>e</sup> siècle parlent de vestiges d'installations portuaires, plus ou moins cachés sous les dunes. Sur ces installations, voir L. FOUCHER, *Ibid.*, p. 6-7, 11, 17-18, 21-23, 25, 82 n. 206 et p. 188-189.

112. H. SLIM *et al.*, *op. cit.*, p. 159 : « La prospection des dunes livre un abondant mobilier romain des deux premiers siècles : sigillée africaine A. Hayes 2, 9, 10, vaisselle culinaire africaine Hayes 182, 186, amphore africaine I, mais également quelques rares tessons tardifs : amphore orientale Carthage LRA 1 ».

113. H. SLIM *et al.*, *op. cit.*, p. 159-161 ; M.-K. ANNABI, *Carte Nationale des Sites Archéologiques et des Monuments Historiques*, feuille Halk-el-Mejjel (050), Tunis 2000. p. 8 ; M. BONIFAY, P. TROUSSET, « *Horrea Caelia* », *Encyclopédie Berbère* 22, 2000, p. 3440-3445.

114. « Un bâtiment quadrangulaire formé de deux ailes divisées chacune en une série de compartiments réguliers de 3 m de largeur, dont l'interprétation comme *horrea* ne fait aucun doute. Ces magasins s'ouvraient sur une cour de 30 x 60 m, bordée sur son aile par un portique. L'entrée se faisait au sud-ouest par un passage charretier ».

115. M. MRABET ET A. BOUJARRA, « Archéologie et géomorphologie », p. 90.

116. M. BONIFAY, P. TROUSSET, *art. cit.*, p. 3442-3444.

modestes pour en préciser les capacités possibles et l'intensité du transit par ce port »<sup>117</sup>. De plus, il ne faut pas occulter le fait que la côte à falaise a connu un recul assez important et l'agression marine à *Horrea Caelia* « s'est aussi faite aux dépens d'une bretelle de la voie littorale antique dont une partie a disparu, emportée par l'érosion »<sup>118</sup>.

En somme, les témoignages actuellement disponibles plaident plus en faveur de la modestie des installations portuaires de *Themetra* et d'*Horrea Caelia* qui ont de surcroît été touchées par le même phénomène d'ensablement et d'agression marine qui a affecté le centre de la cité d'*Hadrumentum*.

Aucun des témoignages connus ne peut être pris comme preuve du maintien d'une activité structurée et intense du port d'*Hadrumentum* durant le IV<sup>e</sup> siècle apr. J.-C. et précisément au-delà du premier tiers de ce siècle. Certes, il ne faut pas perdre de vue que nous ne pouvons en aucun cas préjuger de l'ampleur de l'information qui nous échappe ni tirer des conclusions de l'argument *a silentio*, mais il est difficile d'occulter les témoignages illustrant des difficultés dans le centre même de la cité pendant la période qui nous occupe. Nous ne pouvons pas passer sous silence et négliger les témoignages et les indices illustrant, au moins, un ralentissement des activités commerciales. Il est édifiant de constater l'abandon des ateliers qui produisaient de la céramique fine entre la fin du II<sup>e</sup> et le III<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.<sup>119</sup>. Deux témoignages concordants illustrent sans équivoque la cessation de cette activité : l'atelier des lampes de la succursale de Novius Iustus<sup>120</sup> et un autre plus imposant qui vient d'être mis au jour à l'ouest de la ville. Dans ce dernier atelier, nous sommes frappé par l'absence de mobilier postérieur à la seconde moitié ou à la fin du III<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.<sup>121</sup>.

N'est pas également sans enseignement l'abandon de plusieurs secteurs dans la ville qui étaient en relation avec le port et le commerce<sup>122</sup>. C'est ce que l'on peut conclure de l'étude de l'architecture domestique qui nous donne une idée tangible et concrète sur la réduction du tissu urbain de la ville du Haut-Empire. C'est très vraisemblablement un tremblement de terre qui explique les destructions observées dans la maison de l'Arsenal<sup>123</sup> et qui marqua, à notre sens, le début du processus de l'abandon définitif de ce quartier transformé en nécropole au IV<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.<sup>124</sup>.

---

117. R. HAMROUNI, « À propos du réseau portuaire de l'Afrique romaine : le cas du littoral tunisien » dans A. MRABET, J. REMESAL RODRÍGUEZ eds., *op. cit.*, p. 57.

118. A. MRABET, A. BOUJARRA, *art. cit.*, p. 90-91.

119. La datation de ce matériel reste d'ailleurs à affiner.

120. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 194, n. 717. Il est fort possible que l'on assiste au transfert de cet atelier vers d'autres cités comme *Lepti Minus* ou plus vraisemblablement *Sullectum*. Nous y reviendrons dans une étude indépendante.

121. H. KRIMI, Communication présentée dans le colloque de Sousse 2009.

122. Voir figure n° 2.

123. L. FOUCHER, « Le tremblement de terre de 306-310 », p. 92, a retenu l'hypothèse d'A. Di Vita selon laquelle un tremblement de terre fut la cause de la destruction de cette maison à la fin du III<sup>e</sup> ou au début du IV<sup>e</sup> siècle.

124. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 216, n. 805.

L'abandon de ce quartier s'accompagne de la disparition de toute une catégorie « socioprofessionnelle » qui avait trouvé sa fortune dans le commerce ou les activités de transit, dont les conséquences ne vont pas tarder à apparaître dans le paysage urbain et périurbain. Ce séisme a certainement accéléré ou rendu définitif l'abandon de plusieurs secteurs dans la ville, même s'il faut maintenir l'hypothèse selon laquelle ils étaient déjà et depuis fort longtemps désaffectés<sup>125</sup>. En effet, ce phénomène d'abandon n'est pas propre à ce quartier. On l'a constaté dans plusieurs points de la ville où des tombes ont été installées sur les ruines de maisons aux mosaïques de même facture et de même style que celle du quartier de « l'Arsenal »<sup>126</sup>. C'est le cas en particulier de la Maison « des Masques »<sup>127</sup>. Après l'incendie et l'écroulement de l'édifice, on a installé des tombes à tuiles plates en creusant les pavements de mosaïques<sup>128</sup>, puis, un peu au-dessus, une autre strate des tombes à tuiles disposées en toit et enfin des tombes en jarres. Dans ces dernières tombes, le matériel découvert en divers points, des tessons et des lampes datables du IV<sup>e</sup> siècle ainsi qu'une centaine de monnaies, s'échelonne entre Constance II et Théodose<sup>129</sup>.

Dans le quartier nord, où, immédiatement à côté de la mosaïque de Virgile, au-dessus du niveau des mosaïques de l'époque sévérienne ont été installées des tombes en jarre dont l'une contenait une monnaie de Claude le Gothique<sup>130</sup>, et où vers la fin du IV<sup>e</sup> siècle a été aménagée une église cimétériale<sup>131</sup>.

C'est la même situation pour le quartier ouest-nord-ouest. C'est sous une partie de la maison de Sorothus<sup>132</sup> que l'on creusait, à la fin du III<sup>e</sup> et au début du IV<sup>e</sup> siècle, les galeries les plus récentes de la catacombe du Bon Pasteur, ce qui implique que la maison et au moins ses environs étaient déjà abandonnés. C'est également de cette époque que les maisons suburbaines situées au nord-est de la Médina n'existent plus. La plantation au cœur de ce quartier d'un atelier en est l'illustration la plus éclatante.

125. Même s'il faut ne retenir que l'hypothèse de la répression de Capellien en 238 (L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 216, n. 805).

126. *Ibid.* la date sévérienne proposée par Louis Foucher pour les mosaïques ne repose pas sur des indices probants. Ces mosaïques semblent dater plutôt de la fin du III<sup>e</sup> siècle, voire de la Tétrarchie ou du règne de Constantin. Nous y reviendrons dans une étude indépendante.

127. L. FOUCHER, *La Maison des masques à Sousse : fouilles 1962-1963, Notes et Documents*, Vol. VI, (n.s.), Tunis 1965.

128. Ce qui pourrait suggérer que l'abandon n'était pas très ancien.

129. L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 216.

130. L. FOUCHER, *Inventaire*, 57.088. Soulignons que ce type de monnaie circulait encore en plein IV<sup>e</sup> siècle.

131. A. TRUILLOT, Com. MARTIGNON : « Mosaïques tombales chrétiennes découvertes à Sousse en 1939 », *BAC*, 1938-39-40 p. 694-706 ; L. FOUCHER, *Inventaire*, 57.087 ; *id.* *Hadrumetum*, p. 344-345.

132. L. FOUCHER *Inventaire*, 57.212.

En conclusion, la fin des activités du port de la ville est indéniable, comme l'indique sans équivoque, entre autres indices, l'installation d'un cimetière dans le quartier du port probablement depuis le milieu du IV<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.<sup>133</sup>. La disparition d'une partie de l'élite d'*Hadrumetum* ou au moins d'une catégorie sociale en relation avec le port et le déclin des activités commerciales est incontestable.

On connaît certains notables de l'époque comme Claudius Chrestus<sup>134</sup> qui pourrait illustrer l'absence de tout fléchissement des institutions au moins jusqu'à la fin du règne de Constantin. Nous y ajoutons les sépultures privilégiées comme les *cubicula* et les *arcosolia* de la catacombe d'Hermès<sup>135</sup> ou les galeries 49, 50 et 34 de la Catacombe de Sévère qui abritent des sépultures privilégiées notamment celle d'Eusebia l'épouse d'un *tabularius*<sup>136</sup>, mais tous nos témoignages concernant cette élite s'estompent au milieu du IV<sup>e</sup> siècle apr. J.-C. S'agit-il encore d'un hasard des découvertes ?

Dès lors, il n'est pas surprenant que les témoignages d'une vie institutionnelle organisée s'estompent dès la fin du règne de Constantin. C'est ce que l'on peut conclure du dossier épigraphique. Certes, il est mince, mais d'autres indices convergent vers le même constat. Les réfections faites dans les thermes Sud, dits de Bir el Caïd, ont été faites au début du IV<sup>e</sup> siècle et il n'y a aucun indice pour d'éventuels travaux effectués au-delà de cette date<sup>137</sup>. La mosaïque témoignant de l'activité des spectacles dans l'amphithéâtre ne semble pas remonter au-delà du milieu du IV<sup>e</sup> siècle<sup>138</sup>.

Peut-on parler d'une paupérisation et d'un déclin de la cité à partir du deuxième tiers du IV<sup>e</sup> siècle ? C'est fort possible. Certes, on a identifié certains pavements de mosaïques datables de la seconde moitié du IV<sup>e</sup> siècle<sup>139</sup>, mais une réponse ferme à cette question ne veut venir que de connaissance de l'état des monuments publics pendant cette époque. Cependant, c'est là que réside la grande lacune. On n'a pas encore localisé avec précision ni quartier central, le forum et ses dépendances, ni le théâtre et l'amphithéâtre, ni les monuments de l'administration municipale et ceux du gouverneur et son *officium*.

Et si nous poussons la réflexion plus loin, la question même de sa fonction de capitale provinciale se pose. Elle se pose parce que, depuis les travaux de R. Haensch, il est nécessaire d'être prudent quant à l'interprétation de cette fonction de capitale provinciale puisqu'elle est avant tout le lieu de résidence du gouverneur et de son *officium*<sup>140</sup>. Or, sous le règne de

133. L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 344-345.

134. L. MAURIN, *art. cit.* ; les deux inscriptions *CIL* VI, 1687 = *ILS*, 6111 (de 331) et *CIL* X, 3836 (date entre 330 et 395),

135. A.-F. LEYNAUD, *op. cit.*, p. 248-258.

136. A.-F. LEYNAUD, *op. cit.*, p. 406-407.

137. L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 77.

138. L. FOUCHER, « Venationes à Hadrumète » dans *Oudheidkundige Medelingen uit het Rijksmuseum van Oudheden te Leiden*, 1964, p. 87-114 et pl. VII-XXII.

139. L. FOUCHER, *Inventaire*, n° 57.217 et 57.233.

140. R. HAENSCH, *op. cit.*, p. 28 et particulièrement, p. 368-372 et p. 377-389.

Constance II, le gouverneur est attesté non pas à *Hadrumentum* mais à *Cillium*<sup>141</sup>. Cette dernière est-elle devenue la capitale de la Byzacène ? La question reste ouverte<sup>142</sup>. Mais, pour revenir à *Hadrumentum*, son déclin, qui nous semble plus que vraisemblable, a certainement favorisé l'émergence de la cité concurrente de toujours : *Lepti Minus*.

### LA PRIMAUTÉ DE *LEPTI MINUS*

Les timbres d'amphores découverts à Ostie, sur les côtes de Provence et en Corse illustrent au Bas-Empire l'importance du port de *Lepti Minus* dans le commerce de l'huile et du garum<sup>143</sup>. *Lepti Minus* a certainement profité du déclin du port d'*Hadrumentum* pour accroître son propre trafic. Les grandes quantités de céramiques tardives découvertes dans la ville, notamment dans le port<sup>144</sup>, en sont l'illustration.

Ce trafic s'est maintenu pendant l'Antiquité tardive comme l'indique l'installation, à l'époque vandale ou byzantine, d'un complexe industriel dans la partie orientale de la ville, notamment d'un atelier d'amphores dans les thermes de l'Est<sup>145</sup>. Malheureusement le dynamisme de la ville ne reste toutefois actuellement visible que dans le nombre relativement important d'importations de matériaux en marbre<sup>146</sup> et à travers les ateliers de céramique<sup>147</sup>.

Un dynamisme que ne connaît pas *Hadrumentum* à la même époque. Certes, on connaît mal l'état matériel de la ville, devenue *Huniricopolis*<sup>148</sup> sous la domination vandale (certainement suite à un privilège accordé par le roi Huniric<sup>149</sup>), mais elle a été immédiatement privilégiée par le pouvoir byzantin dès la conquête du pays. Justinien a fait construire des murs massifs

141. *CTh*, IV, 13, 5. Il s'agit d'un rescrit adressé le 14 juillet 358 au vicaire d'Afrique *Martinianus* qui résidait ou disposait d'une résidence à cette date à *Cillium*, l'actuelle Kasserine.

142. L'originalité de l'hypothèse revient à R. Hacén qui a pertinemment posé la question, voir R. HACÉN, « *Cillium*, capitale de la Byzacène sous Constance II ? À propos d'un rescrit du Code Théodosien » dans A. MRABET éd., *op. cit.*, p. 105-113.

143. F. ZEVI, A. TCHERNIA, *art. cit.*, p. 173-214.

144. J. N. DORE, « The major pottery deposits following the disuse of the Est Baths » dans L. M. STIRLING, D. J. MATTINGLY, N. BEN LAZREG édés., *Leptiminus (Lamta). Report no. 2. The Est Baths, Cemeteries, Kilns, Venus Mosaic, Site Museum, and other studies*, Portsmouth 2001, p. 80-82.

145. D. L. STONE, L. M. STIRLING, N. BEN LAZREG, « Suburban land-use and economic production around Leptiminus (Tunisia) : interim report », *Journal of American Archeology* 11, 1998, p. 304-317.

146. Voir par exemple les cuves-sarcophages en marbre blanc importé de l'île de Proconnèse et déposées actuellement devant le musée de Lamta, et le sarcophage produit dans l'un des ateliers de Rome (F. BÉJAOU, « Sarcophage en marbre (Traditio legis) » dans *Catalogue de l'exposition Tunisie du Christianisme à l'Islam, IV<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècle*, Lattes 2001, p. 150, fig. 52 a-d).

147. L. M. STIRLING, « The Est Baths and their industrial re-use in late antiquity : 1992 excavations » dans L. M. STIRLING, D. J. MATTINGLY, N. BEN LAZREG édés., *op. cit.*, p. 29-74 ; J. N. DORE, *art. cit.*, « », p. 76-77.

148. *Notitia de 484, Byz.* 107 (S. LANCEL, *Actes de la conférence de Carthage en 411*, IV, Paris 1991, p. 264, 107) ; *Concilia Africae, CCL*, 149, p. 272, 52.

149. Voir la communication d'Y. MODÉLAN dans le colloque de Sousse 2009.

et y a installé une garnison<sup>150</sup>. La (re)construction du rempart et certainement d'autres édifices publics a donné un certain éclat à la ville qui prit le nom de *Iustinianopolis* et qui semble être devenue l'une des résidences du *dux Byzacii*<sup>151</sup>.

Certes, l'État a, aussi bien sous les Vandales que sous les Byzantins, conféré un rôle à *Hadrumentum* comme l'indique le changement de son nom, mais il est actuellement difficile de préciser si ce dernier traduit seulement un changement politique à caractère idéologique, l'importance économique de la ville ou une volonté de redonner une importance qu'elle avait perdue. Ces questions restent posées.

À la fin du VI<sup>e</sup> siècle, George de Chypre classe *Hadrumentum* parmi les villes les plus importantes d'Afrique<sup>152</sup>, ce qui suggère qu'elle a pris de poids sous les Byzantins.

C'est vraisemblablement de cette époque que date le (ré)aménagement ou la construction de ses infrastructures maritimes. Le seul témoignage où *Hadrumentum* figure dans la liste des itinéraires maritimes date en effet de l'époque byzantine<sup>153</sup>. Toutefois, nous restons perplexes devant ce témoignage qui demeure pour l'instant isolé et non corroboré par d'autres sources. Deux hypothèses sont possibles. Soit il ne faut pas surinterpréter la donnée de *l'Itinéraire Maritime d'Antonin* et considérer qu'*Hadrumentum* n'y figure que comme repère pour les marins et n'est en aucun cas un port important sur ce parcours ; soit le port était en fonction à cette époque. Dans ce cas, il ne peut s'agir que d'un nouveau port parce que l'ancien était définitivement abandonné. Un cimetière datable de cette époque, voire de l'époque vandale, a été installé dans un quartier de ce port<sup>154</sup>. Il faut donc parler d'un port nouveau. Si la construction de ce dernier est à mettre au crédit des Byzantins, on devrait en trouver l'écho dans les sources arabes relatives à la conquête de la ville ou aux événements de la première moitié du VII<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.<sup>155</sup>, mais avant l'établissement de l'État aghlabide. En effet, il semble que, parmi la vingtaine de razzias maritimes musulmanes des îles de la Méditerranée occidentale<sup>156</sup>, certaines partirent du port d'*Hadrumentum* / Souça<sup>157</sup>.

---

150. Procope, *De Aed.*, VI, 6, 17.

151. Corripe fait référence à Himerius comme *dux urbis* à *Hadrumentum* en 544 (Corripe, *La Johannide*, IV, 8-11).

152. George de Chypre, § 353.

153. Voir ci-dessus, n. 50.

154. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 320.

155. Remerciement et gratitude à notre professeur Mohammed-Taher Mansouri qui nous a orienté vers ces témoignages.

156. P. SEBAG, « Les expéditions maritimes arabes du 8<sup>e</sup> siècle », *Les Cahiers de Tunisie* 31, 1960, p. 75-76.

157. *Ibid.*, p. 78-79.

Toutefois les témoignages relatifs à la conquête de la ville ne sont pas explicites quant à l'existence d'un port actif à *Hadrumetum* à la veille de l'installation des Arabes. Ainsi Al-Bakri, parlant de la première tentative de la prise de la ville par Mu'awia b. Hudayj, rapporte, nous citons : « Lorsque ce général (le patrice Nicéphore) eut opéré son débarquement, Ibn al-Zybayr marcha en avant, et, arrivé à douze milles de Sousse, il prit position sur une haute colline d'où l'on pouvait voir la mer. Nicéphore, ayant appris cette nouvelle, rembarqua ses troupes et gagna le large »<sup>158</sup>. Dans ce passage, rien n'indique que le général byzantin « rembarqua ses troupes et « gagna le large » à *Hadrumetum*. Au contraire, cela s'est déroulé dans une localité située à 12 milles de Sousse qu'Al-Nuwayri nomme Santabaria ou Chantabaria<sup>159</sup>, probablement une mauvaise lecture ou une mauvaise transcription de *Sancta Maria*, transcrite en Chanta Maria et qui a fini par donner à une période relativement récente Chatt Maryam<sup>160</sup> où est sise la localité antique de *Themetra*<sup>161</sup>. Mais les 12 milles de Sousse, quelle que soit la mesure minimale du mille chez les géographes arabes, ne correspondent pas aux 13 km qui séparent *Hadrumetum* de *Themetra*. Ce passage contient certainement une grande approximation, voire même une confusion dans les données toponymiques. Toutefois, il est difficile d'imaginer un embarquement rapide permettant de gagner rapidement le large sans l'existence d'un port fonctionnel. Mais de quel port s'agit-il ? Nous avons essayé d'établir l'état de celui de *Themetra* qui nous semble, de même d'ailleurs que la localité, en déclin. Il ne reste que celui de notre cité comme l'indique une deuxième source arabe qui lève toute équivoque sur ce qu'était le port d'*Hadrumetum* à la fin de la domination byzantine. Ibn Qutayba, en parlant de l'expédition qui partit d'Alexandrie pour la Sardaigne, conduite par 'Ata Ibn Abi Nafi' Al-Houdhaili, l'an 703 / 84 H. ou 710 / 91 H, précise en effet que « la flotte débarqua à Sousse et que Mouça (ibn Nouçayr) lui a fait sortir les gens des marchés »<sup>162</sup>. Ce témoignage univoque demeure isolé. Et malheureusement, on ne peut pas tirer de conclusions fermes d'Al-Wancharissi qui cite dans ses consultations juridiques et à trois reprises le port

---

158. AL-BAKRI, *op. cit.*, § 1156, p. 689.

159. AL-NUWAYRI, *Nihayat al-Arab fi funun al-adab*, éd. H. Nassar, Le Caire 1983. Tradition partielle dans *Conquête de l'Afrique septentrionale par les Musulmans et histoire de ce pays sous les émirs arabes* par W. MAC GUCKIN DE SLANE, en appendice à l'*Histoire des Berbères* d'Ibn Khaldoun, I, Alger 1852, p. 313-447, nouvelle édition parue Paris 1982, t. 24, p. 20.

160. A. AL-BAHI, *Catalogue des toponymes de la province de Byzacène (= Muzaq ?) à l'époque médiévale : I – X s H. / VII – XVI s apr. J.-C., d'après les sources imprimées*. Mémoire pour l'obtention des études approfondies en Histoire médiévale préparé sous la direction de M. Chapoutot-Remadi et A. M'Charek, Tunis 1995 (en arabe), p. 122.

161. *CIL* V, 4919 = *ILS*, 6900.

162. IBN QUTAYBA, *al-Imama wa Issiyassa*, K. AL-MANSOUR éd., Beyrouth 1997, p. 57. Un papyrus confirme l'existence de cette expédition, voir H.-H. ABDULWAHAB, « Un document sur l'expédition d'Ata Ibn Rafi », *Les Cahiers de Tunisie* 31, 1960, p. 81.

de Souça<sup>163</sup>. Certes, cette source révèle l'existence d'un port dynamique à Souça sous les Aghlabides, mais rien ne permet d'affirmer que la construction remontait à ces derniers ni qu'elle était un héritage de l'Antiquité.

Conquise par les Arabes immédiatement après la fondation de Qayrawan/Kairouan en 670, très vraisemblablement avec violence (Ardh 'Inwa)<sup>164</sup>, la ville s'appauvrit<sup>165</sup>. Cependant par sa situation géographique par rapport à la nouvelle capitale, elle occupait une position stratégique dans la logistique de la politique des Aghlabides de sécurisation des côtes devant les menaces constantes de la marine byzantine. Le prince Ziyadat Allah I<sup>er</sup> dota la ville d'un arsenal permettant d'équiper les expéditions contre la Sicile et la Sardaigne<sup>166</sup>. C'est surtout la réussite de la première expédition pour la conquête de la Sicile en 827 apr. J.-C. qui a marqué le début du processus de l'émergence de Souça d'abord comme la principale base navale de l'Ifriqiya puis comme capitale régionale, ainsi que le déclin de la vie urbaine dans plusieurs agglomérations de l'époque comme *Lepti Minus* et *Sullectum* et leur effacement, certainement progressif du réseau urbain de l'époque médiévale. Mais cela est une autre Histoire !

---

163. AL-WANCHARISSI, Abu al-'Abbas Ahmad Ibn Yahia, *Al-Mi'aara al-moo'rib wa al-Jami' al-Mghrib 'an Fataoui ahl Ifriqiya wal andalos wa al-Maghrib*, M. HAJI, RABAT éd., 1981 p. 299-300, 308 et 310.

164. A. AL-BAHI, *Sousse et le Sahel au Moyen Age, I-V<sup>e</sup> H. /7<sup>e</sup> -11<sup>e</sup> apr. J.-C. : essai de géographie historique*, Tunis 2004 p. 192-193 (en arabe).

165. L'étude des éléments de la décoration architecturale du Ribat illustre par exemple une rupture au VIII<sup>e</sup> siècle entre l'art byzantin local et celui, entièrement importé, des premiers constructeurs musulmans de l'Ifriqiya, voir A. LÉZINE, *Le Ribat de Sousse, suivi de notes sur le Ribat de Monastir*, Paris 1951, p. 26.

166. N. DJELLOUL, *Les fortifications en Tunisie*, Tunis 1999. p. 42. Plus tard contre Napoli (837), Bari (840), Rome (846), la Crête (858), Pantelleria (859), Malte (870), l'Italie du Sud (906), voir N. DJELLOUL, *Sousse, l'Antique Hadrumetum*, Sousse 2006, p. 35.

## SOMMAIRE

<i>Hommage à Pierre Debord directeur de la Revue des Études Anciennes (1977-2006) .....</i>	3
---	---

## ARTICLES :

Jamal BELLAKHDAR, <i>Que mangeaient les lotophages ? Contribution de l'ethnobotanique maghrébine à l'interprétation d'un passage de l'Odyssée .....</i>	5
Hélène NORMAND, <i>Les rapaces guerriers dans la céramique grecque .....</i>	29
José PASCUAL, <i>Confederación y poleis en Acarnania en el siglo V a. C .....</i>	53
Isaías ARRAYAS MORALES, <i>Sobre la fluctuación en las alianzas en el marco de las guerras mitridáticas. Algunos casos significativos en Anatolia .....</i>	79
Madalina DANA, <i>Les médecins dans les provinces danubiennes .....</i>	99
Jean-Yves STRASSER, <i>La chronologie de la crise de 238 .....</i>	125
Ridha GHADDHAB, <i>Y avait-il un port à Hadrumetum dans l'Antiquité tardive ? .....</i>	175

## CHRONIQUE

Martine JOLY, <i>Céramiques romaines en Gaule, (années 2014-2015) .....</i>	201
---	-----

## LECTURES CRITIQUES

Alix BARBET, <i>Des natures mortes toujours vivantes ! .....</i>	203
Comptes rendus .....	211
Notes de lecture .....	388
Liste des ouvrages reçus .....	389