

HISTOIRE ET

MONUMENTS

Carthage

Maîtresse de la Méditerranée,
Capitale de l'Afrique



HISTOIRE ET MONUMENTS

Carthage

MAÎTRESSE DE LA MÉDITERRANÉE
CAPITALE DE L'AFRIQUE

(IX^e siècle avant J.-C. – XIII^e siècle)

Textes réunis par

SAMIR AOUNALLAH & ATTILIO MASTINO

Adaptés par François Baratte et Louis Maurin



وكالة إحياء التراث والتنمية الثقافية

Agence de Mise en Valeur
du Patrimoine et de Promotion Culturelle

H&M

-1-

Collection dirigée par Samir Aounallah

La collection Histoires et Monuments (H&M) a pour objectif de publier des monographies sur les principaux sites et monuments archéologiques de Tunisie. C'est une collection qui couvre toutes les périodes historiques, de l'Antiquité à aujourd'hui, et qui s'adresse aux amoureux de l'histoire et de l'archéologie tunisienne.

Carthage : Maîtresse de la Méditerranée, Capitale de l'Afrique

Editeur : AMVPPC

ISBN : 978-9938-940-23-7

Crédits photographiques :

AMVPPC : 40, 41, 46, 72, 74, 80, 81, 98, 107, 113, 169 (en bas), 171, 176, 178, 181, 195, 235, 236, 240, 281, 285, 279, 293, 304-305, 307, 318, 323, 324, 330, 331, 332, 335, 339, 343, 347, 348, 359, 372, 391, 403, 406, 409.

INP : 65, 74, 239, 261, 364 (photos bijoux)

Abid, Hosni : 167

Adili, Monia : 244

Arfaoui, Wided : 380

Ayari, Boutheina : 116

Baratte, François : 221, 227, 229, 252, 262, 265.

Bartoloni, Piero : 119, 134, 156

Béjaoui, Fathi : 387 (en haut), 342, 345, 377, 381, 382, 385.

Ben Hassine, Mohamed Ali : 84, 86, 87, 88, 89, 90, 145 (monnaies), 301

Ben Jemaa, Sonia : 220, 226, 271, 303, 315, 341, 364 (excepté bijoux), 370, 383, 387 (en bas).

Ben Romdhane, Khaled : 49, 154

Bonanno, Antony : 155

Brouquier-Reddé, Véronique : 256, 269

Chehidi, Mohamed Ali : 254

Chouk, Néjib : 169 (photos du haut)

Ghaki, Mansour : 216

Ibba, Antonio : 249, 263

Jabeur, Salah : 24, 25, 26, 43, 63, 73, 96, 99, 172, 177, 233, 234, 250, 259, 297, 349, 366, 370.

Mahfoudh Faouzi : 283, 392, 394, 395, 399.

Maraoui-Telmini, Boutheina : 66, 76

Maurin, Louis : 125, 127, 274

Mokni, Salem : 253

Redissi, Taoufik : 101

Selmi, Ridha : 20, 21, 27, 60, 69, 71, 75, 79, 83, 91, 97, 104, 106, 111, 112, 117, 131, 132, 179, 181 (photo en bas), 185, 189, 191, 193, 194, 258, 268, 270, 273, 291, 308, 309, 313, 316, 318, 320, 321, 351, 375, 386.

Sghaïer, Yamen : 45, 105, 147, 148, 344

Shutterstock : couverture, 4-5, 8-9, 10, 12, 14-15, 16-18, 56-57, 123, 215, 336-337, 372-373, 388-389, 404-405.

Teatini, Alessandro : 272

Vidal, Antoni : 282, 396-397

Avec le soutien de :

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES

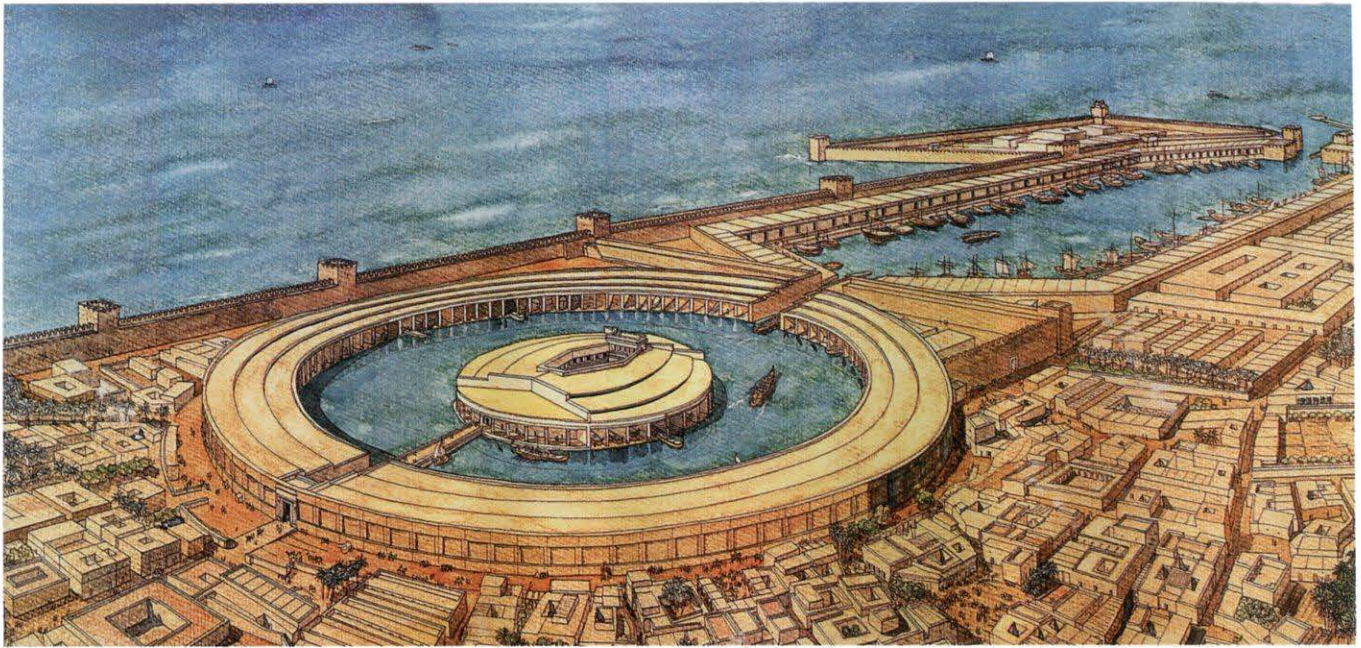


المعهد الوطني للتراث

Institut National du Patrimoine



Scuola Archeologica
Italiana di Cartagine



Les Ports puniques de Carthage au II^e siècle avant J.-C. (reconstitution de J.-Cl. Golvin).

LA MARINE ET LES PORTS PUNIQUES

Par Piero Bartoloni

Les navires marchands phéniciens et puniques avaient l'habitude de prendre la mer vers la fin mars et, à la fin de la saison, au début du mois d'octobre, ils étaient reconduits dans les ports. La saison de navigation durait donc un peu plus de six mois. Elle s'ouvrait par des cérémonies particulières à caractère propitiatoire dont on a encore des échos dans l'Afrique romanisée. Le choix de la saison de navigation correspondant aux périodes printanière et estivale répondait à une nécessité incontournable dictée par le vent, assez constant en Méditerranée durant la période indiquée alors que pendant l'automne et l'hiver, il est inexistant ou inconstant ou encore excessif, ce qui rend la mer trop agitée. Au printemps et en été,

dans le bassin occidental de la Méditerranée, le vent, qui a un régime de brise, est plus constant et, avec le mistral et le sirocco, il alterne principalement le long de la directrice NO/SE ; il favorise ainsi les relations entre les rives opposées de la Méditerranée. Dans la partie orientale, en revanche, les brises de la saison de la navigation sont de direction variable dans l'arc de la journée, à l'exception du *meltem*, un vent bien connu depuis l'Antiquité, qui souffle vers le sud-ouest à partir du mois d'août souvent avec force, ce qui rend assez problématiques les routes vers l'Orient.



Amphore gréco-italique trapue et ventrue, bord triangulaire à base oblique et pied allongé creux. Deux anses verticales, de section ovale, placées sur le haut du col et l'épaulement. Réserves du musée de Carthage. Fin du IV^e siècle – début du III^e siècle avant J.-C. (YS).

Ivoire exporté.

Les Phéniciens ont su devenir maîtres dans l'art de traiter l'ivoire des dents d'hippopotames et des défenses d'éléphants. Ils avaient une préférence pour les images nilotiques, les figures hiératiques et les scènes de procession. Cet art s'exporta rapidement en Afrique où abondaient encore les éléphants. Les nécropoles de Carthage ont fourni des objets de toilette (peignes, cuillers et boîte à fard, épingles...), des instruments pour tisser et faire de la couture, des amulettes décoratives... (SA).



La navigation à des fins militaires pouvait par contre avoir lieu par tous les temps. Les patrouilles le long des côtes et les actions d'attaque et de défense ne connurent notamment aucun arrêt durant la première guerre punique et, en réalité, Polybe lui-même note que le véritable vainqueur fut la mer puisque les dommages provoqués par les intempéries furent de beaucoup supérieurs à ceux qui furent causés par les faits militaires à proprement parler. On estime que, si les Carthaginois perdirent 750 navires à cause des tempêtes, les embarcations romaines qui connurent le même sort dépassèrent le millier.

Les systèmes de navigation variaient selon la distance et le lieu de destination. Pour les petites distances, on recourait au petit cabotage qui se faisait en gardant constamment la côte en vue. Mais cela n'était théoriquement possible que dans des conditions de visibilité excellentes, dans un arc inférieur à 50 milles, ce qui signifie que, pour atteindre certaines îles ou pour couper la Méditerranée en direction NS, il était nécessaire de pratiquer la navigation en haute mer. Celle-ci se faisait en s'orientant d'après le soleil et les étoiles, ou, en leur absence, au moyen d'autres indices comme l'humidité, la température et la direction du vent et des courants.

Contrairement à ce qu'on croit communément, les étoiles qui guidaient les marins n'étaient pas l'actuelle Étoile Polaire, qui constitue l'extrémité de la queue de la constellation de la Petite Ourse et qui, à la fin du II^e millénaire, était bien distante du pôle céleste, mais plutôt l'étoile *Kochab* qui représente

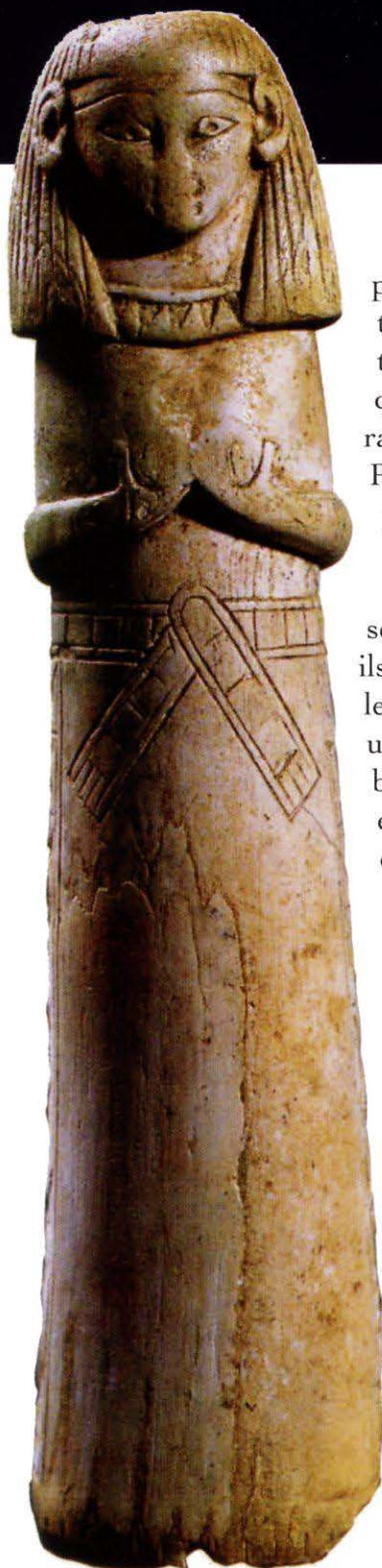
au contraire la patte antérieure gauche de la même constellation, et ce à cause du mouvement de rotation de l'axe terrestre. Du reste, *Kochab* était connu dans le monde antique sous le nom significatif de *Stella Phoenicia*. L'habileté des marins phéniciens était à ce point célèbre qu'elle donna lieu à des légendes étio-

logiques souvent invraisemblables, par exemple celle qui parlait d'un maître d'équipage

Petit navire votif en bronze, Cagliari, Musée national.

VIII^e siècle avant J.-C.

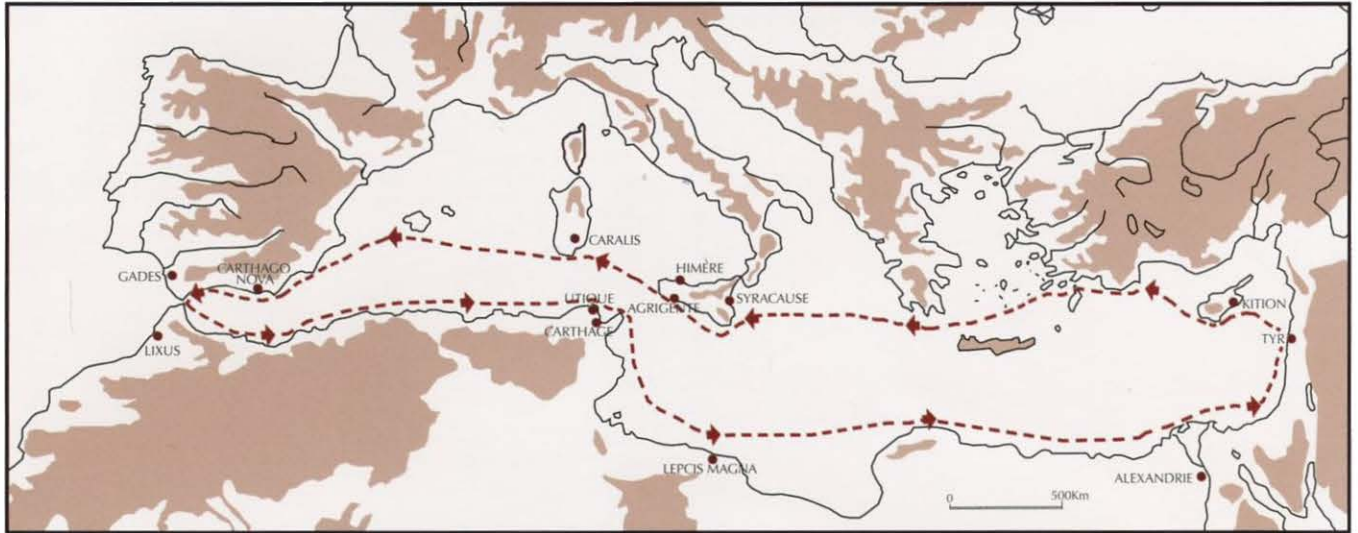




phénicien qui, poursuivi par des navires étrangers, préféra jeter son bateau sur des écueils plutôt que de révéler sa destination. Il est patent que ce récit cache la mauvaise connaissance qu'avaient les marins grecs du bassin occidental de la Méditerranée, alliée à une affabulation sur les énormes richesses que les Phéniciens ramenaient de ces lieux. Un autre système utilisé pour trouver la direction juste et la distance de la terre la plus proche durant la navigation en haute mer consistait à libérer un oiseau du type passereau. Une caractéristique de ces oiseaux était leur vol court et donc, si la terre était trop distante, ils revenaient à bord. Un écho de cet expédient, mal compris par le rédacteur du texte car les Hébreux n'étaient sans doute pas un peuple de traditions marines, est contenu dans la narration biblique du déluge, tandis qu'un témoignage archéologique en est fourni par des lampes nuragiques en forme de barquettes qui portent parfois sur les batayoles de nombreuses représentations d'oiseaux.

La principale route tracée par les Phéniciens va de l'Orient vers l'Occident et parcourt plus de 2000 milles. Elle réclamait théoriquement environ un mois de navigation sans escale. En réalité, si l'on tient compte des nécessaires approvisionnements et de l'inconstance des agents atmosphériques, les délais pouvaient au moins doubler. Les routes commerciales changèrent avec le temps et si, à la charnière des II^e et I^{er} millénaires, la route qui parcourait les côtes de l'Anatolie était assez fréquentée, dès le VII^e siècle avant J.-C., on entrevoit les premiers symptômes de l'abandon de cet itinéraire.

La grande route vers l'Occident, qui pouvait en théorie suivre les côtes, connut aussi des variantes au cours des siècles. À l'origine, elle parcourait un itinéraire septentrional pour accéder aux mines d'argent de la Sardaigne et de l'Espagne, qui passait par la Crète, Cythère et le détroit de Messine. Existait aussi la variante méridionale qui passait par

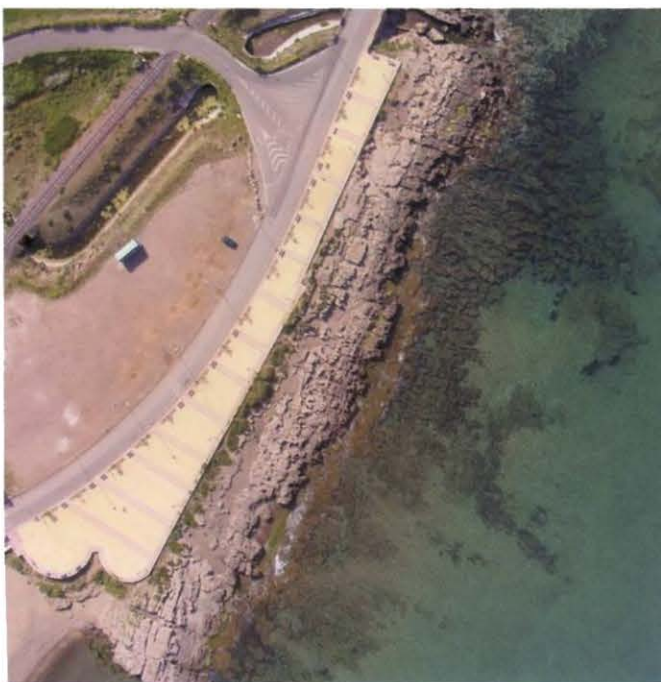


Stations et principales routes maritimes de Méditerranée vers le VI^e siècle avant J.-C. Adaptation Hajer Gamaoun

la côte sud de la Sicile et les ports d'Afrique du Nord. Mais, qu'elle provînt de l'Orient ou de l'Occident, cette route s'arrêtait dans le golfe de la Syrte qui n'était pas navigable à cause de l'absence du vent. En réalité, pour rejoindre la Cyrénaïque, il était nécessaire de toucher d'abord les ports du delta du Nil, de remonter vers la Crète, pour descendre sur la côte africaine près de *Tocra* (Agouriya, dans l'est Libyen), tandis que, en provenance de l'ouest, la navigation se terminait près de *Lepcis Magna*.

Carrières servant à fabriquer des meules de blé aux époques punique et romaine. Bosa (Sardaigne), embouchure du Temo.

Il faut prendre en considération le fait que, durant le printemps et plus encore en été, des brumes diffuses sont présentes et limitent la visibilité, si bien que tous les trajets qui dépassaient les 40 milles de distance de la côte devaient être considérés comme trajets de haute mer. Des itinéraires qui prévoyaient la navigation de haute mer, quoique brefs, étaient par exemple ceux qui reliaient la côte syro-palestinienne à Chypre ou bien la côte nord-africaine à la Sicile et la Sardaigne ou encore cette dernière à l'archipel des Baléares et à la péninsule Ibérique.



Sur les routes vers l'Occident furent choisies des escales temporaires qui présentaient les mêmes conditions environnantes que celles de la mère patrie. Les sites les plus fréquents et les plus sûrs furent donc les ports fluviaux, comme l'étaient Byblos ou Al-Mina Ras ou Ibn Hani en Orient. Il n'existe pas d'estuaire le long des côtes occidentales de l'Afrique du Nord, de la Sardaigne ou de la péninsule Ibérique méridionale qui n'ait livré des traces d'établissements phéniciens archaïques.

Il existait en outre des ports formés par des îles faisant face à la côte, comme c'est le cas notamment des



Quille de la poupe d'un navire de Marsala, antique Lilybée, datant de -255. (détail reconstitué)

Musée archéologique Baglio Anselmi, Marsala (Sicile).

Les techniques de construction ressemblent à celles qui sont encore aujourd'hui en usage pour la construction des embarcations de pêche traditionnelles. La construction de l'embarcation se faisait en plaçant d'abord la coque, puis les couples et les barrots, qui en constituaient l'armature. Sur celle-ci on plaçait le bordé extérieur sur lequel on appuyait le pont supérieur. À l'intérieur, on plaçait un dernier bordé. Toutes les parties en bois étaient étroitement unies au moyen de mortaises et de tenons, ainsi qu'avec de longs clous en bronze et en fer à section carrée rabattus. À l'extérieur, l'embarcation était calfatée avec de l'étoupe, recouverte de poix, puis couverte de lamelles de plomb sur toute la partie immergée.

ports d'Arados, de Sidon et de Tyr ou, en Occident, d'Alger, de Mogador et de Gadès. Ceux-ci, moyennant des intégrations artificielles, fournissaient d'excellents abris. Les ports lagunaires étaient les meilleurs, car de nombreux navires pouvaient trouver refuge à l'intérieur. Dans cette catégorie, on peut citer les ports de *Lixus*, de Motyé et ceux de Cagliari, *Nora* et *Sulcis*. Mais la cité qui jouissait du meilleur port naturel en Méditerranée fut sans aucun doute Carthage avec son golfe merveilleux. L'utilisation de ports artificiels fut assez répandue. On les mettait en service là où la nature le permettait, et ils avaient surtout la fonction de bassins de carénage. Les vestiges de certains bassins sont encore visibles par exemple à Carthage et à Mahdia.

Les navires carthaginois

Un passage de la Bible (*Ezéchiel 27, 3-15*) décrit d'une façon allégorique la cité de Tyr comme un navire et cite une série de bois utilisés pour sa construction : cyprès, cèdre et chêne. Il s'agit des essences les plus dures et les plus résistantes disponibles sur une large échelle dans le bassin méditerranéen. Ils constituaient les « parties nobles » de l'embarcation ; de plus, ils sont inattaquables par les insectes. On utilisait aussi le pin et le sapin qui étaient plus facilement repérables et qui constituaient les parties périphériques et moins « nobles » du navire.

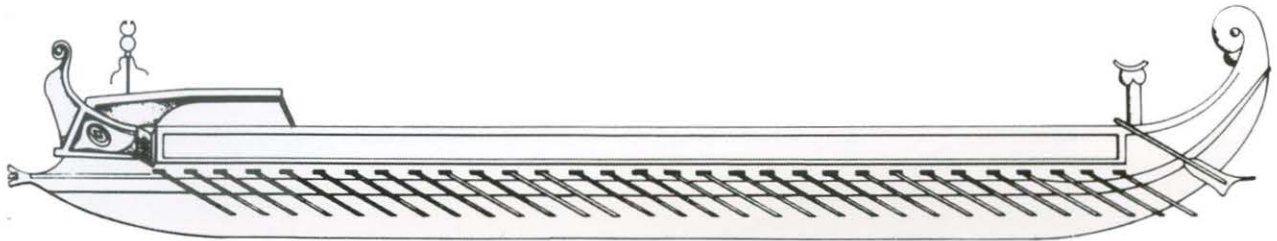
Un système de construction rapide et fortement innovateur, employé à Carthage à l'époque hellénistique, a pu être étudié grâce à une épave retrouvée près de Marsala. On a découvert que toutes les parties en bois étaient marquées au moyen de lignes qui servaient de points de repère et par des lettres de l'alphabet phénicien, toujours les mêmes, aux endroits où les pièces s'emboîtaient les unes aux autres. De tout cela, on a déduit que les différentes pièces étaient préfabriquées et qu'elles étaient assemblées lorsqu'il fallait lancer un navire. Ce système offrait aux constructeurs l'avantage de pouvoir travailler tranquillement en temps de paix à la coupe des morceaux qui étaient emmagasinés et montés seulement en cas de nécessité, avec un grand gain de temps et d'espace.

Les sources anciennes suggèrent que la proue des navires était surmontée par une sculpture qui représentait une tête de cheval. Célèbres à cet égard restent les «scènes maritimes» en bas-relief provenant du palais de Sargon II à Khorsabad et conservées à Paris au Musée du Louvre. Les navires étaient considérés presque comme des êtres vivants et ils étaient l'objet d'attentions particulières. Sur les deux côtés de la proue, on dessinait ou sculptait deux grands yeux apotropaïques qui permettaient au navire de suivre la route et d'apercevoir les dangers éventuels. Quelques sources classiques racontent que le lancement même d'un navire de guerre était accompagné de rites propitiatoires particuliers : dans certains cas, on écrasait les corps de quelques prisonniers de guerre sous la coque, de manière à ce que le sacrifice sanglant «lavât» le navire et le sauvegardât d'autres écoulements de sang.

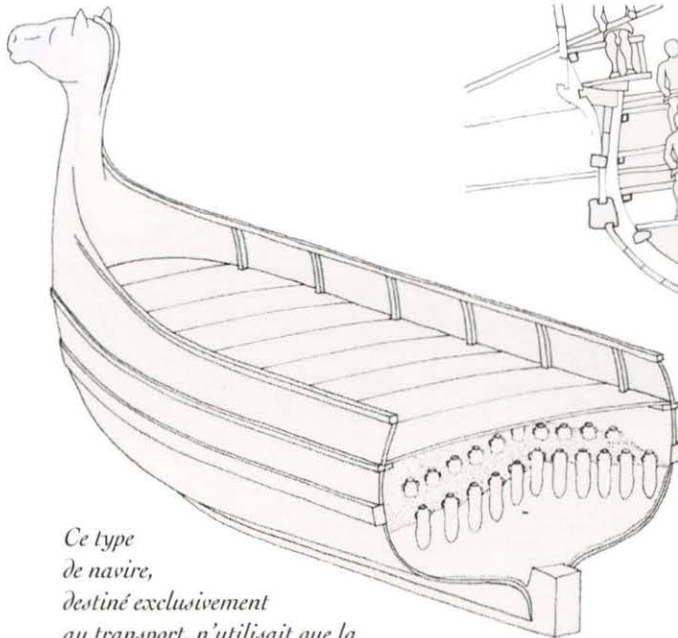
Les navires phéniciens les plus caractéristiques étaient sans aucun doute les navires marchands, connus sous le nom grec de *gaulois*, déformation évidente du nom phénicien originel, puisqu'il dérive de la racine **GWL*. Ce mot est employé en général pour exprimer l'idée de circularité et il était appliqué aux bateaux de transport qui avaient précisément une forme arrondie.

Outre le commandant et le timonier, l'équipage était composé de peu de membres ; leur tâche se limitait à manœuvrer le navire. La fonction des équipages embarqués sur les navires de guerre était différente. En ce cas, la majeure partie des hommes était employée aux rames, alors que la charge de guider le navire et de prendre soin de la propulsion à voile revenait à seulement quelques-uns.

Les navires de guerre phéniciens et puniques varièrent considérablement du point de vue de leur typologie et de leurs dimensions selon l'époque de leur emploi et de leur fonction. Avant tout, il faut garder à l'esprit que la fonction et l'objectif d'un navire de guerre étaient de mettre hors de combat l'embarcation adverse. Pour y arriver, il était nécessaire de toucher et de couler celle-ci. La structure et la forme d'un navire de guerre étaient donc entièrement différentes de celles d'un navire de charge. Ces derniers étaient larges et trapus avec un rapport entre longueur et largeur qui souvent ne dépassait pas 3 à 1, c'est-à-dire que la longueur était égale à trois fois la largeur, tandis que les navires de guerre avaient un rapport aux alentours de 6,5 à 1. Ce qui caractérisait ces navires, c'était leur longueur et leur relative minceur, qui les rendaient difficilement gouvernables sur une mer agitée, mais qui en faisaient des dards dans la course et des béliers au moment de l'impact.



Pentère carthaginoise (dessin).

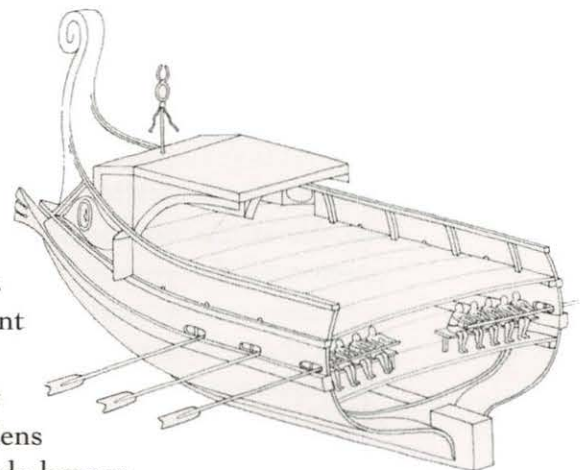


Ce type de navire, destiné exclusivement au transport, n'utilisait que la propulsion à voile et il avait un seul mât qui soutenait une vergue à laquelle était appliquée la voile, très souvent de lin. La direction était assurée par une grande rame qui faisait fonction de gouvernail, fixée sur un côté de la poupe.



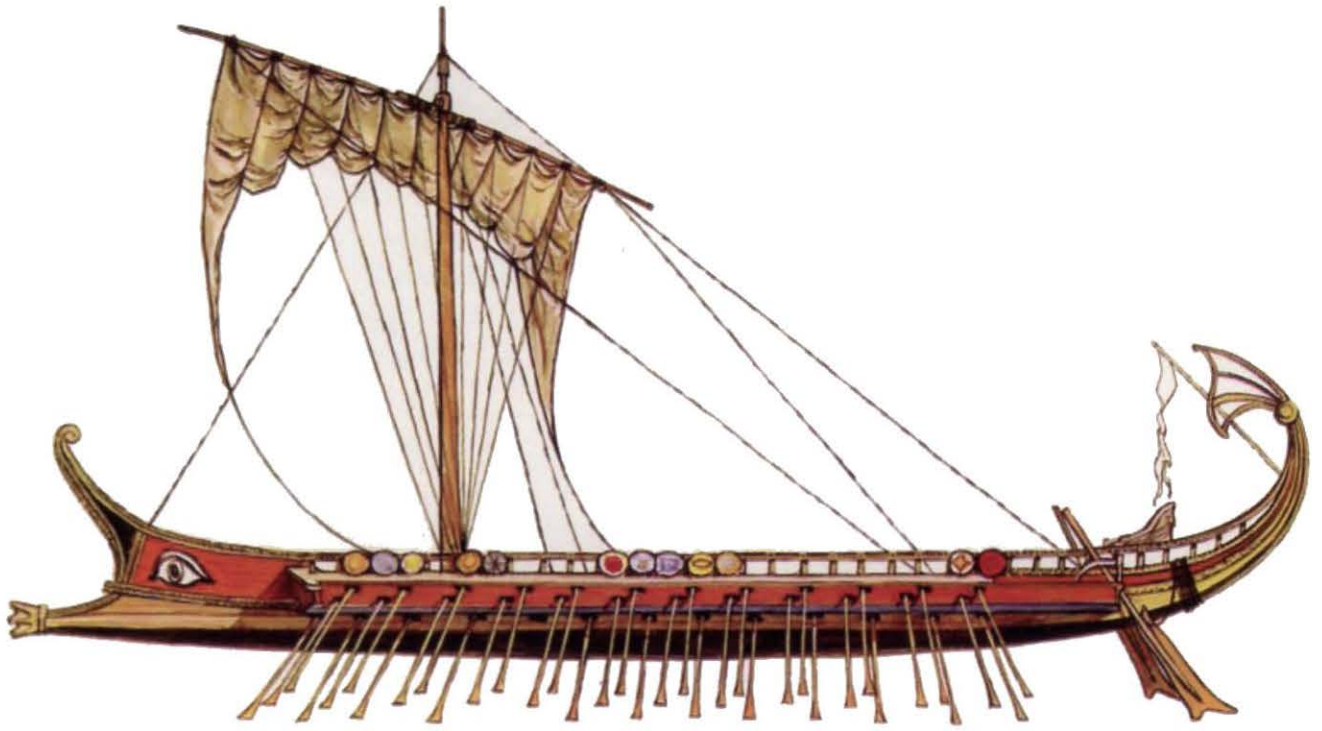
Les navires de guerre se mouvaient donc grâce à un double système qui pouvait être utilisé alternativement ou simultanément. Pour la navigation jusqu'au théâtre des opérations, on utilisait la voile, tandis que pour l'action en bataille le navire était uniquement manœuvré à la force des rames.

La structure du bateau reposait sur trois composantes longitudinales, constituées de la coque et des fourrures de gouttière, sur lesquelles reposaient toutes les autres pièces, comme les couples, le bordé et le pont supérieur. Ces robustes traves, qui couraient respectivement à la racine de la coque et le long des flancs, se rejoignaient à l'extrémité de la proue et confluaient dans le rostre. Cette arme terrible des navires tyriens était constituée d'une pointe de bois recouverte de bronze, tandis que celle des navires carthaginois, durant les guerres puniques, était entièrement de bronze avec trois pointes liées l'une à l'autre et avait une forme caractéristique dont l'invention était attribuée à la marine étrusque.



Section de proue d'une pentère carthaginoise

Les types de navires de guerre utilisés par les cités phéniciennes au cours de leur histoire sont nombreux. Il est intéressant de noter que les sources grecques et latines attribuent inconditionnellement l'invention de ces différents types à la marine phénicienne. Le type le plus simple et décidément le plus cosmopolite fut la pentécontère, utilisée dans sa forme canonique avant même le VIII^e siècle avant J.-C. Ce navire, long d'environ 30 m et large de moins de 5 m,



Trière carthaginoise

était pourvu d'un mât avec vergue et voile. Il était propulsé, comme le suggère son nom, par vingt-quatre rameurs de chaque côté, auxquels il faut ajouter deux timoniers qui dirigeaient les rames du gouvernail fixées sur les côtés de la poupe. Un commandant et un officier subalterne qui prenaient place à la proue complétaient l'équipage. Une passerelle avec des parapets en osier, parfois protégés de boucliers, courait le long des bancs des rameurs et permettait la communication entre proue et poupe. A l'origine, les rameurs étaient aussi des soldats qui pour des raisons d'espace pendaient leurs armures aux parapets.

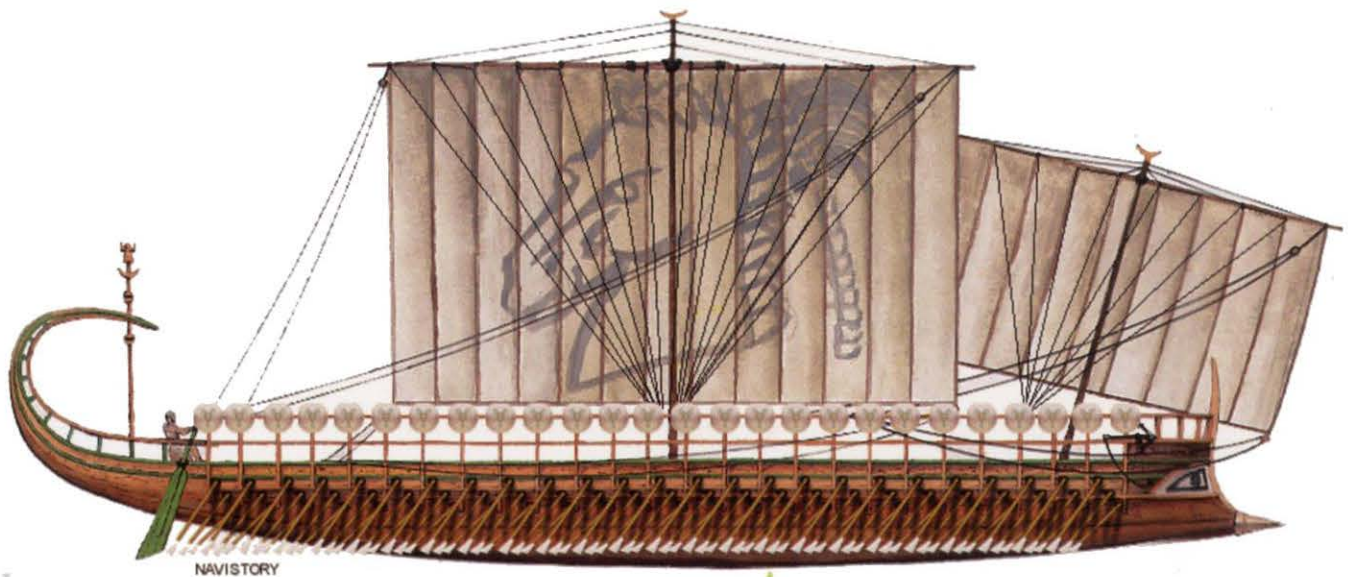
C'est à la fin du VIII^e siècle avant J.-C. qu'apparaît en Phénicie, représentée sur des reliefs assyriens, la dière. Il s'agit d'un navire dont la conception révolutionnaire permit d'augmenter le nombre de rameurs et par conséquent la vitesse, sans accroître la longueur de l'embarcation. Le principe se basait sur la disposition en quinconce des rameurs sur deux niveaux différents, de sorte qu'un rameur du niveau supérieur se trouvait dans l'espace laissé vide entre deux rameurs de la file inférieure.

Mais c'est au début du VII^e siècle avant J.-C. qu'apparaît celle qui fut la reine incontestée des mers au moins jusqu'à l'époque hellénistique, la trière. Il s'agit d'un navire d'une longueur d'environ 35 m et d'une largeur de peu supérieure à 5 m, pourvu de trois files de rameurs disposés en quinconce. Cette disposition permit non seulement de limiter la longueur totale du navire, mais aussi de limiter la hauteur de l'embarcation qui se trouvait hors de l'eau.

L'équipage était composé de cent cinquante-quatre rameurs répartis sur trois files pour chaque côté, mais, tandis que les deux files inférieures comprenaient vingt-cinq rameurs chacune, la file supérieure, exploitant la longueur plus

Trière punique

Les embarcations étaient pourvues d'un pont praticable sur toute la largeur et elles portaient deux châteaux élevés respectivement à la proue et à la poupe. Sur le château de proue prenaient place les catapultes ou les mangonneaux qui lançaient des pierres ou des flèches de feu sur les navires adverses. Devant le château de proue était élevée l'enseigne symbolique ou une statue de la divinité sous la protection de laquelle le navire était placé. Dans d'autres cas, il s'agissait de reproductions d'animaux marins, tels que des dauphins, qui faisaient probablement allusion à la vitesse du bateau. Enfin, il pouvait s'agir d'un protomé de démon ou d'animal féroce destiné à effrayer l'adversaire.

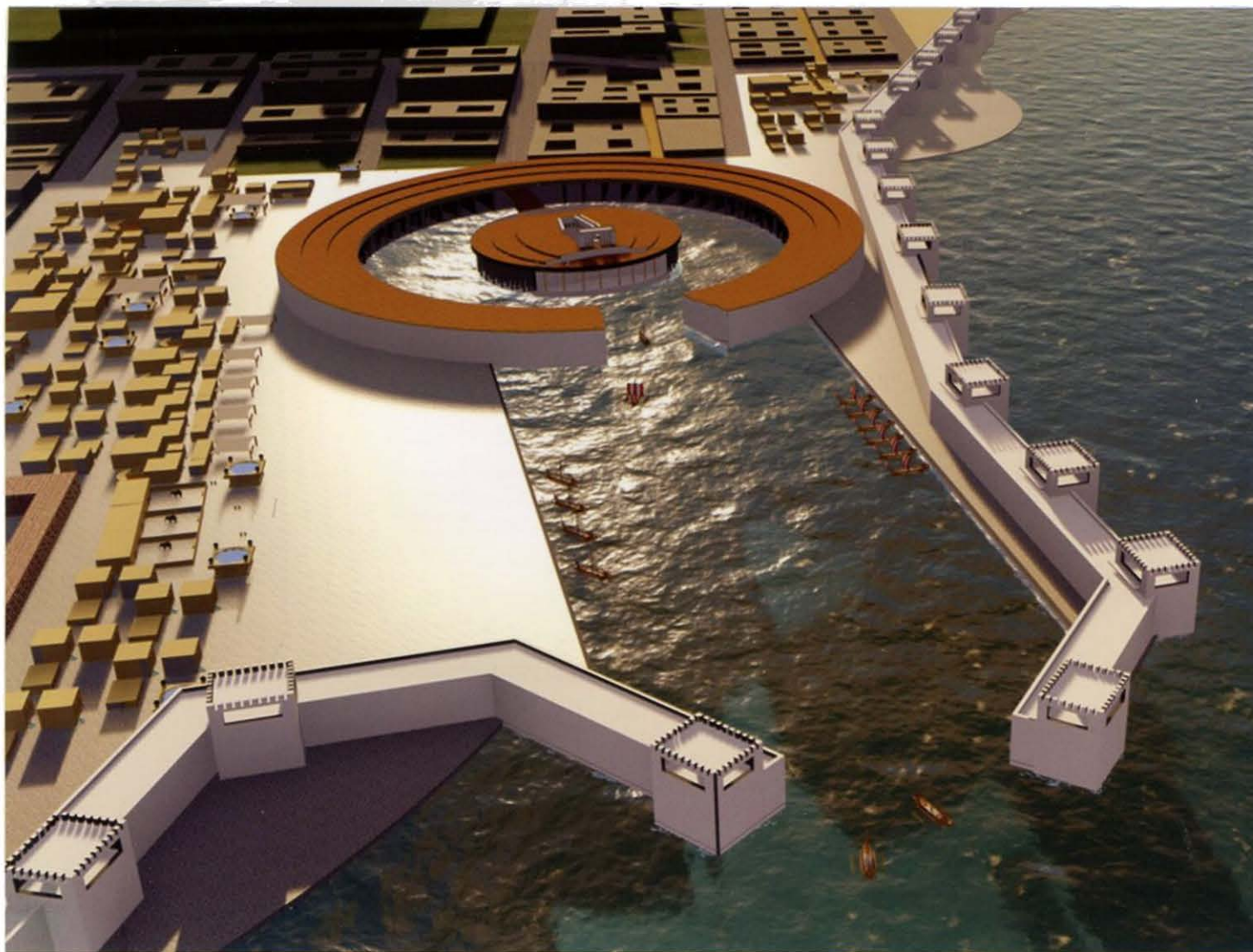


considérable du navire à ce niveau, en comptait vingt-sept. Ceci garantissait une vitesse estimée à environ 3-4 nœuds (à peu près 7 km/h) qui avec l'aide d'une voile pouvait atteindre même 5 nœuds (à peu près 9 km/h). La seule propulsion à voile ne permettait pas de dépasser les 3 nœuds, ce qui constituait aussi la vitesse de croisière d'un navire marchand normal. Dans ces conditions le trajet entre Carthage et Motyé pouvait être accompli en moins de vingt-quatre heures, comme nous le confirment les sources anciennes.

Outre les cent cinquante-quatre rameurs, il y avait un équipage qui se concentrait sur la manœuvre des deux gouvernails et de la voile et, parfois, un petit noyau d'infanterie. En -480, la bataille de Salamine fut menée avec ce type de navire, de même que toutes les batailles conduites sur mer durant la guerre du Péloponnèse et les faits d'armes liés à celle-ci, auxquels furent mêlés les satrapes perses sous les ordres desquels les marines des cités phéniciennes combattaient.

Aristote attribue aux Carthaginois l'invention de la tétrère au IV^e siècle avant J.-C. L'invention consistait en un retour à une seule file de rames par côté, mais avec l'application de quatre rameurs assis l'un à côté de l'autre sur chaque rame. Ceci rendait le mouvement des rames assez lent, mais certainement plus constant et plus durable. Chaque tétrère avait vingt-cinq rames de chaque côté et donc un équipage de deux cents rameurs, auxquels il faut ajouter une trentaine de marins de pont.

Immédiatement avant les guerres puniques, la reine des mers de l'époque hellénistique vit le jour. Il s'agit de la pentère, un navire long d'environ 40 m et large d'environ 6 m, armée des vingt-cinq rames habituelles auxquelles on appliquait cinq rameurs.



Modélisation de Wided Arfaoui.



Les équipages étaient toujours exclusivement composés de citoyens engagés par l'armateur, et non pas d'esclaves dont l'éventuelle rébellion aurait gravement compromis la sécurité et l'existence même de l'embarcation. Pour la même raison, les batailles navales avaient lieu à proximité des côtes, afin de limiter les pertes humaines en cas de destruction des navires et de permettre aux rameurs de se sauver à la nage.

Les ports puniques

Ce qu'on voit ici serait un aménagement réalisé entre la deuxième et la troisième guerre punique, car les aménagements portuaires de l'époque archaïque n'ont pas été identifiés. Du reste, il est fort possible qu'un premier port ait existé le long de la côte entre Carthage-Amilcar et la Goulette. Ce port, antérieur au milieu du IV^e siècle avant J.-C., ressemblait à « un chenal d'eau salée, large de 15 à 20 m et profond de 2 m, courant parallèlement à la côte existante, situé juste un peu à l'intérieur de cette ligne côtière, traversait le site futur des ports puniques. Ce chenal, sans relation avec la topographie ultérieure des ports, s'étendait au sud du site du port circulaire sur le côté ouest de ce qui deviendra plus tard le port rectangulaire. Le canal devait être navigable jusqu'aux portes du tophet, car un cippe de grès y a été découvert à 50 m de sa destination, reposant encore dans son emballage de bois. Il est possible que ce cippe soit tombé du bateau qui l'apportait au tophet, en provenance des carrières d'El-Haouaria au cap Bon. Après -350, le chenal s'est envasé ou a été délibérément remblayé avant la construction du port (Stager 1992, p. 75) ».



Le premier objectif de la bataille était la destruction de l'adversaire. Pour atteindre ce résultat, il existait différentes tactiques qu'on attribuait à la marine phénico-punique. Si l'on tient compte du fait que les flottes adverses, avant le combat, se faisaient face sur deux lignes opposées, une des tactiques consistait à se faufiler dans l'espace entre deux navires ennemis et, s'il y avait place, de virer rapidement sur le côté afin de toucher au moyen du rostre le flanc de l'adversaire. Si les navires ennemis étaient plus proches les uns des autres, une autre tactique était de se glisser dans l'interstice et, passant au-delà de l'ennemi, de virer de bord et de le frapper à la poupe.

Les ports

La structure qui semble être la plus caractéristique des anciennes installations portuaires phéniciennes et puniques est ce que les auteurs classiques appelaient *kothon*, un bassin artificiel dont le creusement ménageait un accès plus ou moins long à la mer libre sous la forme d'un chenal navigable. Pour ce type de bassin, on pouvait utiliser des lagunes préexistantes, comme à Carthage, ou les creuser directement dans le banc de grès, comme à Mahdia, antique *Aphrodisium* ? Dans le cas de Carthage, une description célèbre, valable seulement pour le dernier siècle de la cité, fournit une image très suggestive des aménagements de l'un de ces bassins, le port circulaire ou port



Le golfe de Carthage

La rade de Carthage occupait la partie la plus protégée d'un golfe qui ressemblait à un trèfle renversé. Les limites extérieures étaient signalées par le Cap Farina à l'est et le Cap Bon à l'ouest. Le pétale inférieur du trèfle, la rade de Carthage, était marqué, à l'ouest, par le Cap Carthage, c'est-à-dire le site occupé actuellement par Sidi Bou Saïd, et à l'est par le Ras Fartas, promontoire au nord de Korbous. A la question de savoir où était placé le meilleur port naturel de la Méditerranée, le célèbre amiral génois Andrea Doria (1466-1560) répondit : les mois de juin et de juillet et le port de Carthage. L'amiral soutenait ce que les matelots savaient et disaient : la mer est particulièrement calme seulement pendant ces deux mois et la seule rade absolument sûre pendant toute l'année est celle de Carthage.

de guerre (App., *Lib.* 96), dans lequel on pouvait entrer seulement par le port marchand. Les travaux effectués par une équipe anglaise sur l'îlot du port circulaire confirment la réalité de ces installations et autorisent une restitution de la capitainerie du port, au centre de l'îlot, et des cales sèches à l'aube de la troisième guerre punique.

D'après les sources classiques l'entrée au port militaire se faisait par le port marchand, mais il est impensable à notre avis de croire que la flotte carthaginoise ait été soumise aux regards indiscrets de tous. Nous avons de fortes raisons de croire que l'actuel passage entre le port de guerre et le golfe de Carthage aurait été creusé à la fin de la III^e guerre punique pour faire sortir ce qui restait de la flotte carthaginoise alors bloquée par le siège du bassin marchand. Les fouilles menées de 1975 à 1980 ont confirmé de façon concluante que les lagunes circulaire et rectangulaire, peu profondes, situées à Salammbô étaient, l'une, le site du port militaire et, l'autre, le bassin commercial de la Carthage punique décrits par Appien.



Intaille figurant un port

Représentation de deux navires dans un bassin en forme de croissant bordé d'un portique. En arrière, un édifice à fronton triangulaire, probablement un temple, supporté par six colonnes. Les mâles sont différents puisque l'un se termine par une tour ronde, l'autre par deux épis en maçonnerie. L'autre moitié de l'intaille est occupée par un carré divisé en quatre compartiments, deux petits et deux grands, surmontés d'un bâtiment à colonnes et à fronton. L'ensemble repose sur une forte construction en saillie. Un navire en marche, vue de face, indique l'entrée principale du port qui est à l'opposé de la tour ronde (SA).

Chronologie controversée entre le IV^e siècle avant J.-C. et le IV^e siècle après J.-C.

Le port marchand punique entre les IV^e et II^e siècles avant J.-C. est « un bassin artificiel (*kothon*) entouré d'un mur de quai en grès. Le tracé de ce mur était presque à 50 m du bord occidental de la lagune moderne construit en blocs de grès massif d'El-Haouaria (2,30 x 2,20 x 0,75 m) ; ses assises les plus basses avaient été placées sous l'eau sans ciment hydraulique, probablement en employant la technique du double batardeau décrit par Vitruve. Le quai de l'époque punique tardive est à 0,85 m sous le niveau de la mer généralement admis... Les vestiges d'un grand entrepôt de 20 m de long environ ont été découverts immédiatement à l'ouest du bord du quai. Le mur méridional de l'entrepôt avait été construit d'une manière typiquement punique : une ligne de hastes placées à intervalles réguliers et dont l'espace intermédiaire avait été comblé par un blocage de moellons et de petites pierres taillées » (Stager 1992, p. 76).