

Université de Tunis
Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis
U.R. Peuplement et Mise en Valeur
en Tunisie à travers l'Histoire (PEMIVAT)

BYZACIUM ANTIQUE ET SĀHIL MEDIEVAL

Urbanisme et occupation du sol

Textes édités par Mohammed HASSEN

Tunis 2005

Université de Tunis
Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis
U.R. Peuplement et Mise en Valeur
en Tunisie à travers l'Histoire (PEMIVAT)

**BYZACIUM ANTIQUE
ET
SĀHIL MEDIEVAL :
Urbanisme et occupation du sol**

**Textes tirés principalement du Colloque sur l'urbanisme au
Sahel organisé à Monastir le 20-21 juillet 2001**

Edités par Mohammed HASSEN

Tunis 2005

LE PORTUS ANTIQUS GUMMITANUS : MISE A JOUR A PARTIR DE NOUVEAUX DOCUMENTS ARCHEOLOGIQUES

Ameur YOUNES*

INTRODUCTION

La ville de *Gummi* existait à l'époque antique, cependant, de nos jours il est encore difficile de déterminer sa situation¹. Cette ville est dotée d'une installation portuaire importante aménagée au côté sud de la presqu'île.

Le paysage portuaire de *Gummi* a retenu l'attention des auteurs depuis le Haut moyen âge jusqu'au XX^{ème} siècle². Ils l'ont évoqué ou décrit parfois d'une manière superficielle, très vraisemblablement à cause de son ensablement.

Depuis quelques années le port a été dragué, en conséquence ses différentes structures sont devenues bien visibles. De ce fait, l'opération de la prospection³ de ces structures, ainsi que celle de la côte sud de la presqu'île était fructueuse. Elle a permis de revenir sur le choix de son emplacement, son architecture, ses mensurations et les techniques de construction de ses différentes parties tels que le bassin principal, la passe, l'avant passe qui prolonge en mer cette dernière, le chenal, les ouvertures du présumé second bassin situé au nord du premier. Ces données récentes sont confrontées à celles des auteurs précédents, afin de ressaisir les différentes idées parfois opposées et d'essayer d'enrichir celles qui sont proches des résultats des prospections. Ainsi, cette étude ne permet pas simplement de mettre à jour les travaux anciens à la lumière de la nouvelle documentation archéologique, mais aussi elle pourrait contribuer à enrichir nos connaissances sur le choix de l'emplacement du port et de l'une de ses activités économiques à l'époque antique.

* Maître assistant à la Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis.

¹ Nous ne nous attarderons pas sur la problématique de la fondation de la ville de *Gummi* puisque nous l'avons développée dans l'introduction de l'article précédent « Recherches sur les installations halieutiques à *Gummi* à l'époque antique ».

² Les écrits de ces auteurs seront résumés dans un tableau.

³ Pour ces prospections nous remercions l'aide du Gouvernorat, de la Municipalité et de l'ASM de Mahdia. Elles ont été réalisées pendant une période de deux années. Sur terre, elles ont été faites durant les mois de mai, juin, septembre, octobre et novembre suite au vent du sud-est (*Chlouk*). Ce vent nettoie la côte méridionale ce qui permet d'identifier les structures archéologiques au sol. En mer les prospections ont été faites par jours de beau temps lors des mois de juillet, août, septembre, ce qui a permis d'observer le fond marin et d'identifier des vestiges archéologiques.

1) Résumé des données des auteurs sur le port⁴

Références Bibliographiques	Architecture / Maçonnerie	Dimensions	Datation
Abu Ubayd AL-BAKRI, <i>Kitab Al-Masalik Wal-Mamalik</i> , édition critique avec introduction et indices par A.P. Van Leeuwen et A. Ferre, Tunis 1992, tome 2, paragraphe 1144	Le port est creusé dans le roc vif. Il est doté de deux tours entre lesquelles a été tendue une chaîne métallique permettant la fermeture et l'ouverture de l'entrée du port.	—	—
QADI N ^C UMAN, <i>Kitāb Ifitāh al D'awa</i> , édition F. Dachraoui, Tunis, 1975, p.328.	Le port a été creusé dans le roc. Il a été doté d'une passe qui lui permet de communiquer avec la mer. L'entrée est équipée d'une chaîne métallique afin de contrôler l'accès à cet ouvrage.	—	Epoque d'Obeid Allah Al Mahdi
Abu Abdallah ATTIJANI, <i>Rihlat Attijani</i> , introduction H.H. Abdelwahhab, Tunis-Libye 1981, p.323.	Le port a été creusé sur ordre d'Obeid Allah Al Mahdi. Il a été entièrement taillé dans le roc vif. L'entrée du port a été équipée d'une chaîne métallique permettant son ouverture et sa fermeture.	—	Epoque d'Obeid Allah Al Mahdi
J.Léon l'AFRICAIN, <i>Description de l'Afrique</i> , Introduction de Hassen ben Mohammed Ouazzen FASSI, Rabat, 1980, p.458	Le port a été bien protégé par une muraille solide.	—	Epoque d'Obeid Allah Al Mahdi
V. GUERIN, <i>Voyage archéologique dans la Régence de Tunis</i> , Paris 1862, p. 141	Le port est un bassin creusé par l'homme. Sa forme est rectangulaire. Il est doté d'une passe. Tout porte à croire qu'il a été l'oeuvre des Phéniciens. C'est un véritable cothon, mais différent de ceux d'Hadrumète et de Carthage, car leur forme géométrique est circulaire. A une époque ultérieure on a construit les quais, ainsi que les pourtours de l'entrée (la passe). En ce moment il est en partie ensablé.	Bassin : L : 150 pas* = 99m l. : 99 pas = 54,1m Passe : l. : 22 pas = 14,5m * Un pas commun = 2 pieds = 0,66m environ d'après l'Encyclopédie du XIXème siècle, répertoire universel des sciences, des lettres et des arts,	Epoque punique

⁴ Le choix des auteurs a été fait de façon subjective. Ce sont les écrits des auteurs riches en informations qui ont été retenus. Les résumés seront repris dans l'analyse des parties du port.

		tome XVIII, Paris 1862, p. 612.	
Le Commandant Supérieur E. JUFFE, <i>Rapport sur le territoire de Mehdiâ, Tunisie, Mehdiâ le 1^{er} juin 1883, p.5 et 18.</i>	Le port est creusé dans la partie basse séparant les deux mamelons de Sidi Jabeur et Bordj-el-Ras. Sa forme est rectangulaire. Il est doté d'une passe pour l'entrée des bateaux. Elle est flanquée sur ses deux côtés par deux tours carrées permettant le contrôle d'accès. Le bassin et la passe sont en partie remblayés.	Bassin : L : 142m l : 66m Passe : l : 18m pr : 1m10	_____
Ch. TISSOT, <i>Géographie comparée de la province romaine d'Afrique, Paris 1888, p. 176-177.</i>	Le port est taillé dans le roc vif. Il a la forme d'un parallélogramme. Il communique avec la mer par une coupure entièrement ensablée en ce moment. C'est un cothon semblable à ceux de Carthage et d'Hadrumète.	Bassin : L : 70m l. : 50m	Epoque punique
Cl. BIZET, <i>Monographie du centre tunisien, Sousse 1906, p. 146.</i>	Le port est taillé dans le tuf. Sa forme est celle d'un parallélogramme. Une coupure lui permet de communiquer avec la mer. En ce moment elle est ensablée. C'est un « cothon » dans le genre de celui d'Hadrumète.	Bassin : L : 70m l. : 50m	Epoque antique
Abbé J.J. DE SMET, « Notes Archéologiques sur la Région de Mehdiâ Vestiges et Ruines » in <i>Histoire de Mehdiâ, Journal paroissial de Mehdiâ, 1911, p.67</i>	Le port est creusé à main d'homme dans le roc vif. Le bassin de forme presque rectangulaire est entouré de quais. Le port est doté d'une passe qui lui permet de communiquer avec la mer. A l'entrée de la passe et sur ses deux côtés latéraux ont été construites deux tours munies d'une chaîne métallique permettant de contrôler l'accès au port. Ces installations (quais, tours, chaîne) ont été ajoutées au port phénicien au temps d'Al Mahdi. En ce moment le bassin est en partie ensablé. Au côté septentrional du bassin a été aménagée une seconde passe qui permet aux vaisseaux d'accéder à l'arrière du port. En	Bassin L : 120m l : 60m Passe l : 15m	Epoque punique

	ce moment ce lieu est en grande partie remblayé, ce qui a rendu difficile l'identification des pourtours.		
D. AZIANI, « Nécropoles puniques du Sahel Tunisien », <i>MEFR</i> , XXXII, 1912, p. 261	Un port creusé dans le roc. Il comprend un bassin quadrangulaire doté d'une ouverture au côté sud. En ce moment ce bassin est comblé par les débris des fortifications turques démolies au XVIème siècle par les Espagnols.	—	Epoque punique
St. GSELL, <i>Histoire ancienne de l'Afrique du Nord</i> , Volume 2, livre 1, Paris 1928, p. 132	Un petit port artificiel, taillé dans le rocher. Son emplacement à l'intérieur des terres rappelle celui du cothon de Carthage. Cependant, il est difficile de l'attribuer aux Phéniciens.	L : 72m l. : 56m	Epoque punique ou musulmane
G. MARCAIS, <i>L'architecture musulmane d'occident, Tunisie, Algérie, Maroc, Espagne et Sicile</i> , Paris 1955, p. 91	Le port a été creusé dans le roc. Sa forme est rectangulaire. Il est muni d'une passe qui lui permet de communiquer avec la mer. C'est un véritable cothon phénicien. Ce port a été restauré par les fatimides. Les pourtours du bassin ont été consolidés par un mur. La partie méridionale de la passe a été flanquée sur les deux côtés par deux tours. Une chaîne métallique a été tendue entre les deux tours afin d'assurer la fermeture et l'ouverture du port.	Bassin : L : 126m env. l. : 57m env. Passe : l. : 15m	Epoque punique
Al. LEZINE, <i>Mahdyia, Recherches d'Archéologie islamique</i> , Paris 1965, p. 38-42.	Le port est creusé dans la roche. Sa forme est presque rectangulaire. Il est doté d'une passe, d'une large tranchée (chenal), d'une cavité rectangulaire entaillée au côté ouest, ainsi que d'une ouverture au côté nord-ouest. En ce moment, il est demi ensablé. Le tracé du côté méridional du bassin du port suit celui du rempart maritime. Par conséquent le port est contemporain ou postérieur à la muraille. Du côté du bassin, le chenal a été obstrué au moment où le mur à redans a été construit. Cependant, du côté de	Bassin : Sup. : 8250m ² env. Passe : L : 42m env. l. : 20m env. Chenal : l. : côté port : 5m80 côté mer : 4m90 pr. : 0m40 env. (cf. fig. 1 et 2) Cavité rectangulaire l. : 4m pr. : 5m Ouvertures côté nord ouest : L ₁ : 30m L ₂ : 8m	Epoque d'Obeid Allah Al Mahdi.

	la mer le goulet aménagé sous la muraille pour assurer le passage de l'eau au chenal n'a pas été obstrué (cf. fig. 2 et 3). L'architecture du port rappelle celle d'un cothon punique. Pour le construire Al Mahdi s'est inspiré d'un cothon punique.		
R.A. YORKE, « Les ports engloutis de Tripolitaine et de Tunisie », <i>Archeologia</i> , 1967, p. 24	Le port de Mahdia a été creusé dans la roche. Sa forme est rectangulaire. C'est un cothon ». Un chenal permet la communication entre la mer et le bassin du port. En ce moment le port est demi ensablé.	L : 125m l. : 62m50	Epoque punique
H. BEN YOUNES, « Le port antique de Mahdia : problèmes et perspectives », <i>Turath</i> , III, Tunis, Juillet 1985, p. 10-19	L'auteur reprend en grande partie les données archéologiques sur le port indiquées par Alexandre Lézine (le bassin, la passe, le chenal, le mur à redans, le goulet, etc.). Il a essayé de démontrer que ces données ne justifient pas la thèse selon laquelle le port est l'oeuvre de l'émir Obeid Allah Al Mahdi.	Bassin : L'auteur cite les mensurations indiquées par Tissot (L : 70m, l. : 50m), Whitker (L : 147m, l. : 73m), Yorke (L : 125m, l. : 62m50), Lézine (sup. : 8250m ² environ). Chenal (passe) : L : 42m env. l. : 20m env. Large tranchée (chenal) : L'auteur cite les mensurations indiquées par Lézine. (l. côté méridional : 4m90 ; l. côté septentrional : 5m80 ; pr. < 0m40)	Epoque punique

2) Le choix de l'emplacement du port

Le port a été aménagé au côté méridional de la presqu'île dans une roche de grès pliocène⁵ (cf. figure 1). Le choix de ce lieu pour bâtir le port s'explique au moins par trois raisons principales. La première est que le site topographique

⁵ A. OUESLATI, « La côte entre Mahdia et Melloulech (Tunisie orientale) : caractéristiques de l'évolution morphologique récente et impact des aménagements portuaires », in *La Méditerranée : L'Homme et la mer, Actes du deuxième séminaire du 4-5 décembre 1999*, CERES, Tunis 2001, p. 234.

occupé par le port constitue la partie la plus basse de la presqu'île. C'est une sorte de cuvette qui sépare le mamelon ouest de Borj-Arras de celui est de Sidi Jabeur. Cette partie basse et limitrophe du rivage ne permet pas seulement de réduire le coût de la construction du port, mais aussi d'augmenter facilement son étendue.

La seconde, cet endroit est le moins exposé aux vents violents. Seulement le vent du sud est (*chlouk*) peu fréquent présente un danger pouvant interrompre l'entrée, ainsi que la sortie des bateaux du port. Par contre, les côtés septentrional et oriental de la presqu'île sont exposés aussi bien au vent du nord est que celui du nord (*berrani*), forts, assez fréquents et parfois de longue durée. La dernière raison, ce lieu est assez proche du bas fond ce qui permet de réduire la distance à creuser en mer après la passe⁶ et de s'éloigner du fond marin sablonneux pour éviter un ensablement rapide du port (cf. figure 1).

3) Le bassin principal

Ce bassin a été creusé à main d'homme dans la roche de grès pliocène, qui est relativement facile à tailler. Lors de son creusement le constructeur s'est éloigné de 41m50 environ du bord de l'eau⁷, mais il ne semble pas avoir respecté le tracé régulier de sa forme géométrique. De ce fait, elle ressemble à la forme d'un rectangle grossièrement orienté est-ouest. La longueur du côté méridional mesure 127m50, alors que celle du côté septentrional est légèrement supérieure, 128m20. La largeur du côté oriental fait 66m70, tandis que celle du côté occidental est nettement inférieure, 56m55 (cf. figure 4).

Pour les auteurs qui nous ont précédés, mis à part ceux de l'époque médiévale et moderne qui n'avaient montré aucun intérêt quant à sa forme et à ses dimensions⁸, ceux de l'époque contemporaine ont livré le plus souvent des données incomplètes et/ou incorrectes à cause de l'ensablement partiel du bassin⁹.

Le tracé du côté méridional du bassin a presque les mêmes caractéristiques que celui du mur de l'enceinte maritime. L'une de ces caractéristiques est le point de brisure qui se trouve aussi bien au niveau du mur de l'enceinte qu'au niveau du bord méridional du bassin comme l'a fait remarquer Al. Lézine¹⁰. Toutefois, l'argument avancé ne permet pas de soutenir la thèse selon laquelle l'enceinte maritime est antérieure ou contemporaine au bassin du port comme l'a indiqué l'auteur¹¹.

⁶ Cf. le paragraphe concernant la passe

⁷ Cette mesure a été prise par temps calme et marée basse.

⁸ Cf. Abu Oubayd AL BAKRI, Abu Abdallah ATTIJANI, J. Léon L'AFRICAIN in tableau n° 1.

⁹ Cf. V. GUERIN, Ch. TISSOT, Cl. BIZET, J.J. DE SMET, St. GSELL, G. MARCAIS, R.A. YORKE in tableau n°1.

¹⁰ Al. LEZINE, *op. cit.*, p.38.

¹¹ Pour l'auteur le rempart maritime a été construit en suivant les contours du rivage et par conséquent il ne présente pas une ligne droite et comprend une brisure très nette formant un angle

Le bassin est doté d'une passe du côté sud-ouest, d'un chenal de celui sud-est, ainsi que d'une petite niche et de deux ouvertures du côté nord-ouest (cf. figure 4). La passe permet l'accès des bateaux au bassin du port, alors que le chenal a pour fonction d'éviter l'ensablement de ce dernier. Pour les deux ouvertures, il est vraisemblable qu'elles ont été aménagées pour établir la communication entre le premier bassin et un deuxième situé au nord de celui-ci¹². Quant à la niche, il est difficile de déterminer la date de sa construction par rapport au bassin et de définir sa fonction.

La passe et le chenal qui sont aménagés respectivement à l'extrémité ouest et à celle est du côté méridional du bassin témoignent que ce dernier n'a pas été agrandi. Au contraire il a préservé sa forme à l'origine.

Le bassin a été renforcé aux côtés méridional et occidental par un mur à redans dont il ne subsiste que quelques parties (cf. figure 4). D'après sa maçonnerie, il a été construit à une époque postérieure à celle de l'aménagement du bassin¹³.

4) La passe

La passe a été creusée au sud ouest du bassin. Elle est orientée nord-sud et sa forme est grossièrement rectangulaire (cf. figures 4, 5). La longueur fait 41m50, alors que les largeurs n'ont pas les mêmes mesures. La largeur du côté du bassin est de 22m15 et celle du côté de la mer ne mesure que 15m32. Il est difficile de préciser le but recherché par le technicien en réduisant ainsi la largeur de la passe du côté méridional. Cependant l'hypothèse selon laquelle il l'a rétrécie pour une raison fonctionnelle qui est en rapport avec le contrôle de l'accès du port est probable ?

Quant à la profondeur de l'eau de la passe, elle ne dépasse pas 1m90¹⁴.

Les auteurs qui ont écrit sur le port n'ont pas accordé le même intérêt à la passe. Certains l'ont indiquée de manière assez générale¹⁵ et d'autres l'ont décrite parfois de façon peu exhaustive¹⁶. En ce qui concerne l'architecture, Al. Lézine n'a pas manqué de démontrer les principales caractéristiques¹⁷. Quant aux

saillant. Or le bord méridional du bassin comprend aussi une brisure semblable à celle du rempart. Résultat, l'architecte a tout d'abord fait construire le rempart et par la suite il a pris, à partir de ce dernier, une mesure constante pour aménager le bassin du port. L'aménagement du bassin du port ne peut être ainsi que contemporain ou postérieur à la construction du rempart datant de l'époque fâtimide.

¹² Ces structures du port seront étudiées davantage dans leurs parties respectives.

¹³ Nous y reviendrons dans le paragraphe sur la datation du port.

¹⁴ La profondeur de l'eau de la passe a été mesurée par temps calme et à plusieurs endroits où la roche mère du fond de la mer est visible. Elle n'a jamais dépassé la mensuration indiquée.

¹⁵ Cf. Abu Ubayd Al BAKRI, Abu Abdallah ATTIJANI, Ch. TISSOT, Cl. BIZET, D. AZIANI, R. A. YORKE in tableau n°1.

¹⁶ Cf. V. GUERIN, J.J. DE SMET, G. MARCAIS, Al. LEZINE, H. BEN YOUNES in tableau n°1.

¹⁷ Cf. tableau n°1 et pour plus de détails, *Mahdiya ...*, op. cit., p.39, 40, 43 figures 14, 16, 17.

mensurations, bien qu'elles soient partielles, elles restent très proches de celles calculées récemment¹⁸.

OK
Du côté nord-est de la passe subsistent des blocs de maçonnerie et de la roche mère, ainsi qu'un fragment considérable taillé dans le grès pliocène (cf. figures 4, 6). Les premiers s'étalent dans l'eau sur une longueur de 5m90. Le second forme un gros bloc de forme cubique qui dépasse le niveau de l'eau. Il mesure 8m85 de longueur, 1m85 d'épaisseur et 2m53 de hauteur. D'après l'emplacement et l'orientation (nord-sud) de ces structures, il est très vraisemblable qu'à l'origine elles appartiennent à la passe. Celle-ci se prolongerait donc dans le bassin sur une distance de 14m75 environ. Elle pourrait offrir aux bateaux un endroit bien abrité à l'entrée est du bassin (cf. figures 4, 6).

OK
L'entrée du port a été restaurée au temps d'Obeid Allah Al Mahdi. Deux tours ont été construites des deux côtés de la passe¹⁹ (cf. figures 4, 5). Dans la tour ouest des fragments de fûts de colonnes de marbre²⁰ ont été réemployés dans le sens de la largeur pour consolider sa structure en maçonnerie. Il est très vraisemblable que ce même matériau a été réutilisé dans la tour est, car des fragments de fûts de colonnes de marbre identiques aux précédents ont été retrouvés submergés dans la passe lors de l'opération de dragage du port²¹.

Du côté méridional de la passe, en mer, a été aménagée une sorte d'avant passe qui facilite l'accès des bateaux au port.

5) L'avant passe²²

OK
La passe aboutit du côté méridional à une mer à haut-fond ne permettant pas aux bateaux de se rendre au port. Un passage a donc été creusé dans la roche mère submergée (cf. figure 7). Il prolonge en quelque sorte la passe. Sa forme est grossièrement rectangulaire (cf. figure 4). La longueur de chacun des deux côtés est la même, elle mesure 21m40. La largeur varie d'un côté à l'autre. Au côté méridional elle mesure 13m50 et à celui septentrional elle ne dépasse pas 12m75. Cette différence de largeur ne peut être expliquée par des raisons liées au bon fonctionnement de l'ouvrage, mais très probablement par une mauvaise maîtrise du tracé droit sous l'eau durant les travaux.

OK
La profondeur n'est également pas la même des deux côtés. Du côté de la passe elle est de 2m15 et de l'autre elle mesure 3m20.

¹⁸ Cf. V. GUERIN, J.J. DE SMET, G. MARCAIS, AL. LEZINE in tableau n°1.

¹⁹ Cf. Abu Ubayd AL-BAKRI, Abu Abdallah ATTJANI, tableau n°1.

²⁰ Ces fragments de fûts de colonnes de marbre datent de l'époque romaine. En effet, la couleur de ce marbre est grise cendrée avec des traits gris plus foncés, la pâte est saccharoïde et les grains sont moyens. A sa fracture il ne dégage pas d'odeur putride. C'est un marbre de Carrare (cf. E. DOLCI, *Carrara Cave Antiche, Carrara*, 1980.)

²¹ Ces fragments de fûts de colonnes ont été réutilisés dans l'allée piétonne qui longe une partie de la côte rocheuse de la presqu'île.

²² Cette partie du port n'a pas été évoquée dans les écrits des auteurs précédents (cf. tableau n°1).

Du côté opposé de la passe se trouve le chenal dont le rôle est de créer un courant marin permettant d'éviter l'ensablement du bassin.

6) Le Chenal

Ce dernier a été creusé à l'extrémité sud-est du bassin. Sa forme n'est pas régulière (cf. figures 4, 8). Cela est dû probablement au constructeur qui n'a pas bien maîtrisé le tracé rectiligne de la forme du chenal lors des travaux. La longueur de chacun des deux côtés est la même, elle mesure 29m50. La largeur varie d'un côté à l'autre. Du côté du bassin elle est de 6m10, tandis que de celui de la mer, elle est inférieure, 5m20 (cf. figure 4). La profondeur totale du chenal du côté septentrional est de 1m25 ; celle de l'eau n'atteint que 0m55.

Al. Lézine est l'un des rares auteurs qui a étudié le chenal. Les mensurations indiquées sont proches de celles actuelles, sauf la profondeur²³. Il est très probable qu'au moment où l'auteur a fait le relevé, le chenal était en partie ensablé²⁴. Toutefois, Al. Lézine indique que du côté de la mer, sous le rempart, a été aménagé un goulet qui assure le passage de l'eau de mer dans le chenal, mais du côté du bassin celui-ci a été obstrué. L'auteur pense que cela a été effectué au moment de la construction du mur à redans qu'il date du XI^{ème} siècle²⁵. De nos jours la partie du mur qui fermait le chenal n'existe plus suite au dragage. Cependant, la thèse de l'auteur est discutable, car au moment où on a voulu consolider et embellir le bassin notamment le côté méridional, on a mis en cause son bon système de fonctionnement. Il est donc très vraisemblable que l'obstruction du chenal a été faite à une date postérieure à celle de la construction du mur à redans²⁶. D'ailleurs sur cette longueur qui mesure 6m10 l'auteur a indiqué un mur sans contreforts, alors que le restant du mur comprend des redans espacés de 1m35²⁷. Pourtant il aurait fallu consolider davantage cette partie du mur construite dans le chenal pour éviter le risque de son écroulement par la poussée des eaux.

7) L'arrière port ou le second bassin

Du côté nord-ouest du bassin se trouvent deux ouvertures éloignées l'une de l'autre de 14m50 (cf. figures 4, 9). La première mesure 30m20 de longueur et la seconde est beaucoup plus petite, 8m50. Le long de ces ouvertures ont été

²³ Cf. tableau n° 1, pour plus de détails voir Al. LEZINE, *op. cit.*, p 42 et figures 14-15.

²⁴ Les auteurs qui se sont rendus au port pendant cette période ont indiqué qu'une partie importante était ensablée (cf. tableau n°1). D'ailleurs la photographie n°22 témoigne que la partie ensablée du bassin correspond à celle où a été aménagé le chenal (cf. Al. LEZINE, *op. cit.*)

²⁵ Al. LEZINE, *op. cit.*, p 41-42, figure 15, photos 14 et 17.

²⁶ La raison pour laquelle le chenal a été obstrué est méconnue de nos jours.

²⁷ Al. LEZINE, *op. cit.*, p.41, figure n° 15 et photos 14 et 17. -

identifiés des blocs de maçonnerie appartenant à des murs²⁸ (cf. figures 4, 9). L'abbé J.-J. De Smet et Al. Lézine ont fait remarquer la présence de ces deux ouvertures. Les mensurations indiquées par Al. Lézine sont très proches de celles actuelles²⁹.

Les deux ouvertures auraient été aménagées pour établir la communication avec l'arrière port qui aurait formé un autre second bassin actuellement remblayé.

La grande ouverture (actuellement élargie) aurait donc été la passe permettant l'accès des bateaux au second bassin et la petite aurait correspondu à un chenal pour éviter son ensablement.

De nos jours cet endroit correspond à une dépression dont, jusqu'à une date peu récente, les pêcheurs se servaient pour tirer leurs barques à sec. Ses limites sont difficiles à définir et par conséquent il est impossible de reconnaître la forme géométrique du présumé second bassin.

Toutefois, J.-Cl. Golvin a indiqué une forme qui ressemble à celle d'un demi cercle (cf. figure 10). Les données archéologiques qui ont permis à l'auteur de tracer cette forme restent méconnues.

8) Rôle économique et datation du port

Essayer de déterminer l'activité économique du port de *gummi* à l'époque antique à partir de rares témoignages épigraphiques et archéologiques, surtout quand ils ne sont pas encore étudiés et publiés, est une tâche très difficile. En effet, les restes d'amphores retrouvés lors du dragage du port³⁰ n'ont pas fait l'objet d'une étude sérieuse pour des raisons ignorées. Toutefois d'après des indications qui restent sommaires, ils datent de l'époque antique³¹. D'autres fragments d'amphores (cols, tessons de panses) ont été identifiés à une centaine de mètres environ en face du port pendant une prospection « extensive » dans les côtes de la presqu'île. D'après la forme des cols, la couleur de la pâte et celle de la couverte, ils datent vraisemblablement de l'époque antique (cf. figures 11 et 12). Ces amphores attestent très vraisemblablement que le port avait un rôle commercial à l'époque antique. Dans l'état actuel de la recherche sur ces « conteneurs en argile » retrouvés et identifiés dans le port ou en face de celui-ci,

²⁸ Selon un marin âgé de 65 ans environ (M. Menzli-Snan) ce mur était visible auparavant. Il aurait dépendu de ces ouvertures.

²⁹ Cf. tableau n° 1; pour plus de détails voir Al. LEZINE, *op. cit.*, p.41, figure 14, photos 16 et 19 et Abbé J.-J DE SMET, *op. cit.*, p. 67.

³⁰ F. MAHFOUD, *Architecture et urbanisme en Ifriqiya médiévale (Proposition pour une nouvelle approche)*, Centre de publication universitaire- Faculté des lettres de la Manouba, Tunis 2003, p.248.

³¹ *Idem*, l'auteur (spécialisé en histoire médiévale) a fourni un réel effort pour identifier quelques types d'amphores sans fournir ni photos ni illustrations. On aurait bien aimé voir une étude détaillée de ces amphores, ainsi que du reste des objets en céramique.

il est difficile de préciser davantage la date de son activité commerciale³². Néanmoins, d'autres témoignages liés aux installations halieutiques romaines³³ et à la présence des *naviculari* originaires de *Gummi* dans la place des corporations d'Ostie³⁴ peuvent attester, sans faire des liens directs avec les amphores, que le port avait un rôle commercial à l'époque romaine.

Outre l'activité commerciale, le port avait très vraisemblablement servi d'abri pour les *barcae* de pêcheurs à l'époque romaine, puisque les côtes de la presqu'île sont réputées pour les passages des bancs de poissons saisonniers et des restes des cuves de salaisons, ainsi que des viviers ont été identifiés sur le rivage.

En ce qui concerne la datation, le port de la presqu'île de Mahdia présente un cas dont il n'est pas aisé à dater avec précision sa construction et à retracer son évolution chronologique. Cela a amené les auteurs qui se sont intéressés à cet ouvrage depuis le haut Moyen âge jusqu'au XX^{ème} siècle de proposer des datations différentes (cf. tableau n°1).

Des quinze auteurs cités quatre ont attribué sa construction à Obeid Allah Al Mahdi³⁵, huit aux temps des puniques³⁶, deux n'ont pas proposé de datation³⁷ et un autre n'a pas tranché en la question³⁸. Parmi les quatre premiers auteurs, Al. Lézine est celui qui a développé le plus d'arguments archéologiques pour appuyer la thèse selon laquelle le port est l'oeuvre d'Al-Mahdi. Selon celui-ci le port est contemporain ou postérieur au rempart maritime, puisque d'une part le côté sud du bassin a le même tracé que celui du côté méridional de l'enceinte maritime et d'autre part du côté sud le chenal comprend un goulet au niveau du rempart, mais du côté nord il est obstrué.

Pour la première idée l'argument ne peut être retenu, car il est possible aussi de construire le rempart maritime à une date postérieure à l'aménagement du port. Il aurait suffi de prendre à partir du côté méridional du bassin une mesure

³² L'étude des restes d'amphores retrouvés dans le port et une prospection systématique et à grande envergure dans la côte méridionale et septentrionale de la presqu'île permettent de déterminer avec précision la datation (époque punique et/ou romaine) de l'activité commerciale du port.

³³ A. YOUNES, « Recherches sur les installations halieutiques à *Gummi* à l'époque antique », in *Etudes du Sahel antique et médiéval*, Tunis, 2005.

³⁴ P. ROMANELLI, « Di alcune testimonianze epigrafiche sui rapporti tra l'Africa e Roma », *Cahiers de Tunisie*, n° 31, Tunis 1960, planche III, p. 66-67.

³⁵ QADI N°UMAN, *op. cit.*, p.328. Abu Abdallah ATTIJANI, *op. cit.*, p 323 ; J. Léon L'AFRICAIN, *op. cit.*, p 458 ; Al. LEZINE, *op. cit.*, p. 38.

³⁶ V. GUERIN, *op. cit.*, p. 141 ; Ch. TISSOT, *op. cit.*, p. 177 ; Cl. BIZET, *op. cit.*, p 146 ; D. AZIANI, *op. cit.*, p. 261 ; J.J. DE SMET, *op. cit.*, p. 67 ; G. MARCAIS, *op. cit.*, p. 91 ; R.A. YORKE, *op. cit.*, p. 24 ; H. BEN YOUNES, *op. cit.*, p. 16.

³⁷ Abu Ubayd AL-BAKRI, *op. cit.*, tome 2, paragraphe 1144 ; Le commandant supérieur E. JUFFE, *op. cit.*

³⁸ St. GSELL, *op. cit.*, volume 2, livre 1, p. 132 : le port a été aménagé à l'époque punique ou au temps d'Obeid Allah Al Mahdi.

constante³⁹ puis tracer l'emplacement de ce tronçon du rempart maritime. En conséquence, l'aspect géométrique du tracé de ce tronçon du rempart maritime serait semblable à celui du côté méridional du bassin.

La seconde idée n'est pas assez claire puisque du côté méridional du chenal a été aménagé un goulet sous le mur du rempart pour faire passer l'eau de mer dans l'ouvrage et du côté septentrional il a été obstrué. Il paraît inconcevable de creuser le chenal pour éviter l'ensablement du port et de le condamner en même temps⁴⁰. Le chenal a été plutôt aménagé en même temps que le port et à une date postérieure il a été condamné. Il est donc très vraisemblable que le port a été aménagé avant la construction du rempart maritime. Cette thèse a été soutenue par les auteurs cités auparavant⁴¹. Ceux-ci pensent que ce type d'ouvrage creusé dans la roche mère correspond à un cothon dont la tradition attribue aux Phéniciens⁴². En conséquence, il a été aménagé à l'époque punique. Deux autres témoignages viennent confirmer cette datation. Le premier est archéologique : tout au long de la rive sud de la presqu'île ont été identifiées des structures liées à des installations halieutiques romaines, sauf en face du côté méridional du bassin du port⁴³. Il est possible qu'on ait évité d'aménager ces structures en face du port déjà en place.

Le second témoignage est géoarchéologique : les auteurs⁴⁴ qui ont étudié le littoral de la Tunisie attestent que le port de la presqu'île de Mahdia a connu une érosion marine importante qui leur permet de le dater de l'époque antique⁴⁵.

D'après les données archéologiques et géoarchéologiques, le port a été aménagé à l'époque punique⁴⁶, rénové par Obeid Allah Al Mahdi et à une date ultérieure le chenal a été condamné, ce qui a entraîné son ensablement.

³⁹ Cette mesure est de 41m50 (cf. *supra*).

⁴⁰ L'auteur avoue qu'il n'arrive pas à comprendre l'utilité de tout cela en disant « On s'explique mal la signification de tout cet aménagement ». AL LEZINE, *op. cit.*, p. 42.

⁴¹ Cf. note 36.

⁴² A. POIDEBARD indique que les Phéniciens aménagent des chenaux dans les ports afin d'établir la communication entre la mer et les bassins. Cela crée un courant d'eau dont le rôle principal est d'éviter l'ensablement et/ou l'évasement du port (Cf. A. POIDEBARD et J. LAUFFRAY, *Sidon, Aménagements antiques du port de Saïda, Etude aérienne, au sol et sous- marine, 1946-1950*, Beyrouth, 1951, p. 41).

⁴³ A. YOUNES, *op. cit.*

⁴⁴ R. PASKOFF, H. SLIM et P. TROUSSET, « Le littoral de la Tunisie dans l'Antiquité : cinq ans de recherches géoarchéologiques », *Comptes rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres*, Paris 1991, p. 533-534 ; A. OUESLATI, cité in M. H. FANTAR, « Villes ports de Byzacène avant la conquête romaine », in *La Méditerranée : l'Homme et la mer, Actes du deuxième séminaire du 4-5 décembre 1999, CERES*, Tunis 1999, p. 41.

⁴⁵ R. PASKOFF, H. SLIM et P. TROUSSET, *op. cit.* p.533-534, indiquent que sur les parois internes du port a été identifiée une importante encoche de corrosion : 0m60 de hauteur x 1m10 de profondeur. Sachant que la vitesse de la corrosion de ce type de roche est de 3cm50 par siècle. L'aménagement du port ne peut être qu'à l'époque antique, en l'occurrence aux temps des puniques.

CONCLUSION

Le port de la presqu'île de Mahdia a été creusé dans la roche de grès pliocène qui est relativement facile à tailler. Il comprend un grand bassin grossièrement rectangulaire et probablement un autre aménagé au nord de celui-ci, actuellement remblayé. Le grand bassin est doté d'une passe prolongée en mer par une avant passe réservée à l'accès des bateaux et d'un chenal permettant la circulation de l'eau pour éviter son ensablement et son évaselement.

Le port a été creusé à l'époque punique et restauré au temps d'Obeid Allah Al Mahdi. A une date postérieure le chenal a été obstrué du côté du bassin et par conséquent le port a été ensablé.

Le port de *Gummi* avait un rôle commercial pendant la période antique, notamment à l'époque romaine. Ce rôle était de loin inférieur à celui du port de la ville de Thapsus⁴⁷. Outre son activité commerciale, il avait très vraisemblablement servi aussi d'abri pour les *barcae* des pêcheurs.

Sources

Abu Ubayd AL-BAKRI, *Kitab Al-Masalik Wal-Mamalik*, édition critique avec introduction et indices par A.P. Van Leeuwen et A. Ferre, Tunis 1992.

Abu Abdallah ATTIJANI, *Rihlat Attijani*, introduction H.H. Abdelwahhab, Tunis-Libye 1981.

Qadi N^CUMAN, *Kitâb Iftitâh al D^cawa*, édition F. Dachraoui, Tunis, 1975, p.328.

Bibliographie

Ouvrages

CL. BIZET, *Monographie du centre tunisien*, Sousse 1906.

N. DJELLOUL, *Mahdia, Capitale des Fâtimides*, Tunis 2003.

E. DOLCI, *Carrara Cave Antiche*, Carrara, 1980.

St. GSELL, *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord*, Volume 2, livre 1, Paris 1928.

V. GUERIN, *Voyage archéologique dans la Régence de Tunis*, Paris 1862.

J. Léon l'AFRICAIN, *Description de l'Afrique*, Introduction de Hassen ben Mohammed Ouazzen FASSI, Rabat 1980.

Al. LEZINE, *Mahdyia, Recherches d'Archéologie islamique*, Paris 1965.

⁴⁶ L'occupation de la zone de Mahdia à cette époque est attestée par une importante nécropole punique qui s'étend essentiellement sur un axe nord-sud de 12 km environ, de la zone de Stara à celle de Mnaka, (cf. H BEN YOUNES, *op. cit.*, p. 258 et sq.).

⁴⁷ A. YOUNES, *Recherches sur la ville portuaire de Thapsus et son territoire en Byzacène dans l'Antiquité*, CERES 1999, tome 1, p. 213-235.

G. MARCAIS, *L'architecture musulmane d'occident, Tunisie, Algérie, Maroc, Espagne et Sicile*, Paris 1955.

A. POIDEBARD et J. LAUFFRAY, *Sidon, Aménagements antiques du port de Saïda, Etude aérienne, au sol et sous marine, 1946-1950*, Beyrou 1951.

Ch. TISSOT, *Géographie comparée de la province romaine d'Afrique*, Paris 1888.

A. YOUNES, *Recherches sur la ville portuaire de Thapsus et son territoire en Byzacène dans l'Antiquité*, CERES 1999.

Articles et rapports

D. AZIANI, « Nécropoles puniques du Sahel Tunisien », *MEFR*, XXXII, 1912.

H. BEN YOUNES, « Le port antique de Mahdia : problèmes et perspectives », *Turath*, III, Tunis, Juillet 1985.

Abbé J.J. DE SMET, « Notes Archéologiques sur la Région de Mehdiya Vestiges et Ruines » in *Histoire de Mehdiya, Journal paroissial de Mehdiya*, 1911.

H. FANTAR, « Villes ports de Byzacène avant la conquête romaine », in *La Méditerranée : l'Homme et la mer, Actes du deuxième séminaire du 4-5 décembre 1999*, CERES, Tunis 1999.

E. JUFFE, *Rapport sur le territoire de Mehdiya, Tunisie*, Mehdiya le 1^{er} juin 1883.

A. OUESLATI, « La côte entre Mahdia et Melloulech (Tunisie orientale) : caractéristiques de l'évolution morphologique récente et impact des aménagements portuaires », in *La Méditerranée : L'Homme et la mer, Actes du deuxième séminaire du 4-5 décembre 1999*, CERES, Tunis 2001.

R. PASKOFF, H. SLIM et P. TROUSSET, « Le littoral de la Tunisie dans l'Antiquité : cinq ans de recherches géoarchéologiques », *Comptes rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres*, Paris 1991.

P. ROMANELLI, « Di alcune testimonianze epigrafiche sui rapporti tra l'Africa e Roma », *Cahiers de Tunisie*, n° 31, Tunis 1960.

R.A. YORKE, « Les ports engloutis de Tripolitaine et de Tunisie », *Archeologia*, 1967.

A. YOUNES, « Recherches sur les installations halieutiques à Gummi à l'époque antique », in *byzantium antique et Sahel médiéval*, FSHST, Tunis 2005.

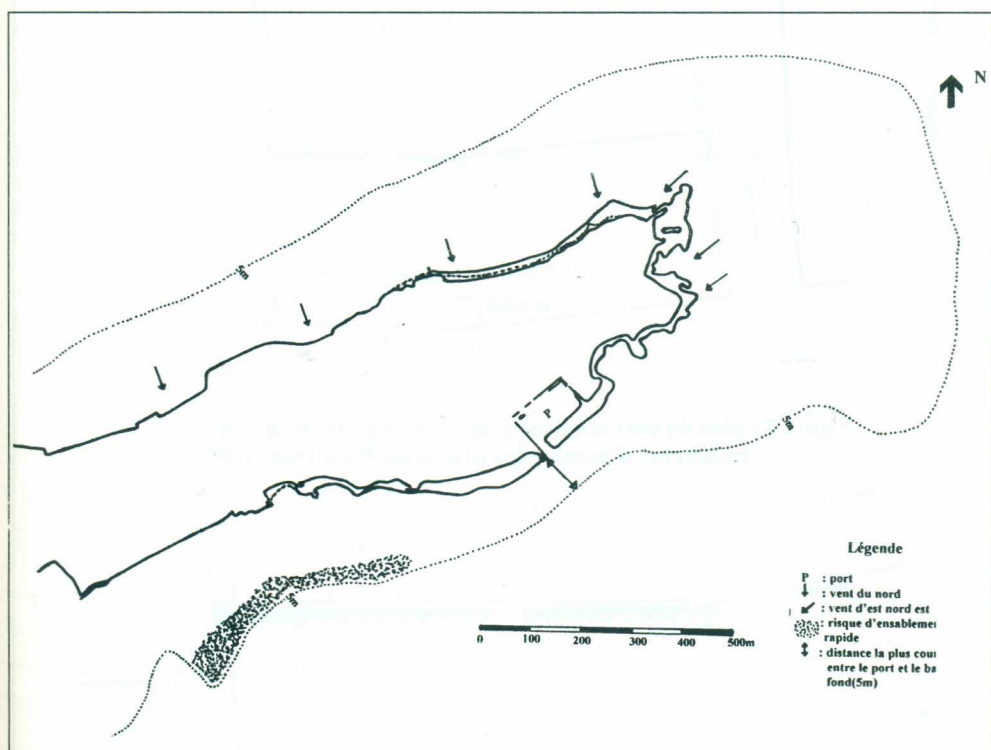


Fig. 1 : carte de la presqu'île de Mahdia : choix de l'emplacement du port en fonction des données naturelles

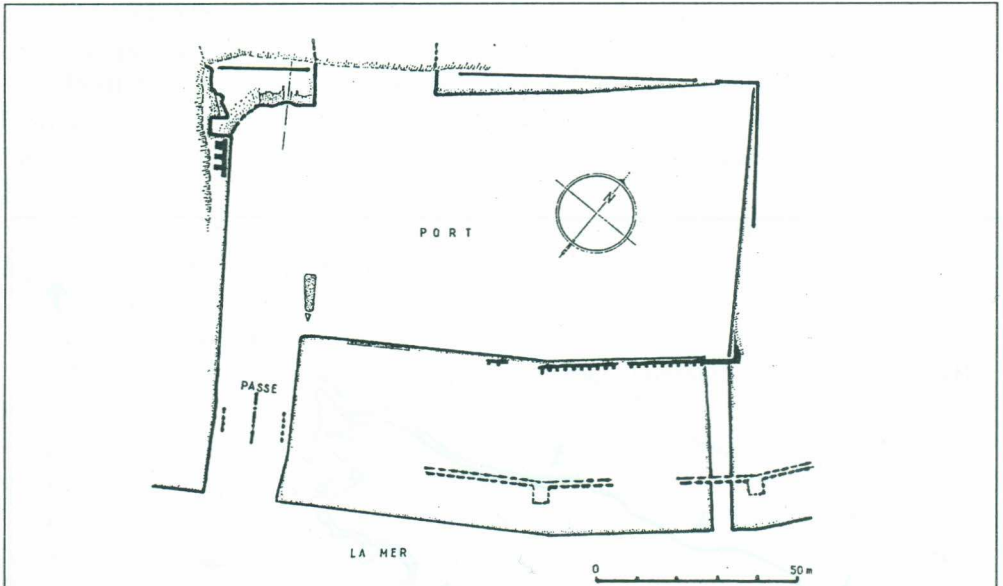


Figure 2 : plan du port intérieur d'après Al. Lézine, Mahdiya recherches d'archéologie islamique, Paris 1965, p 39

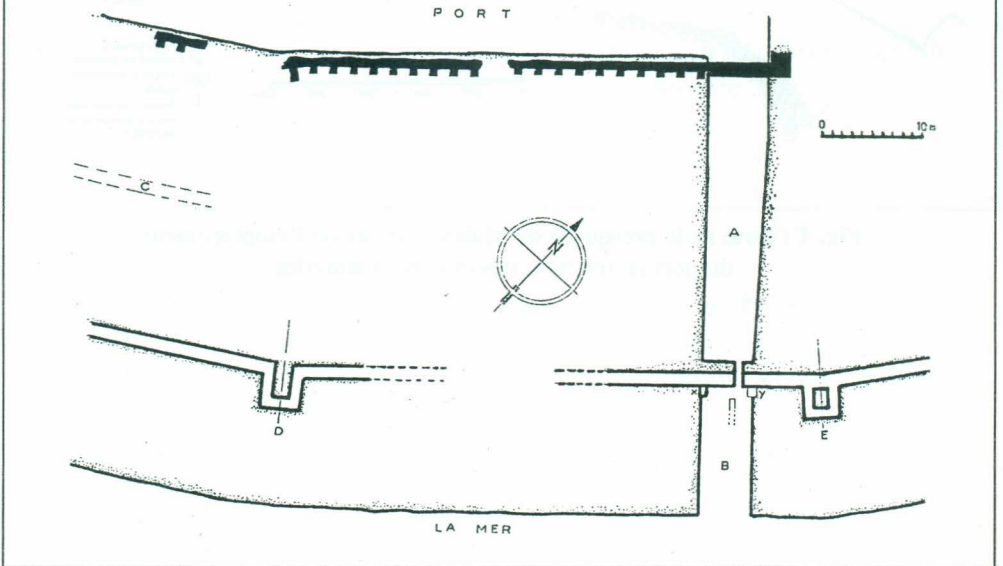


Fig. 3 : détail du mur à redans du sud-est d'après Al. Lézine, Mahdiya recherches d'archéologie islamique, Paris 1965, p39.

Fig. 4 : plan détaillé du port de la presqu'île

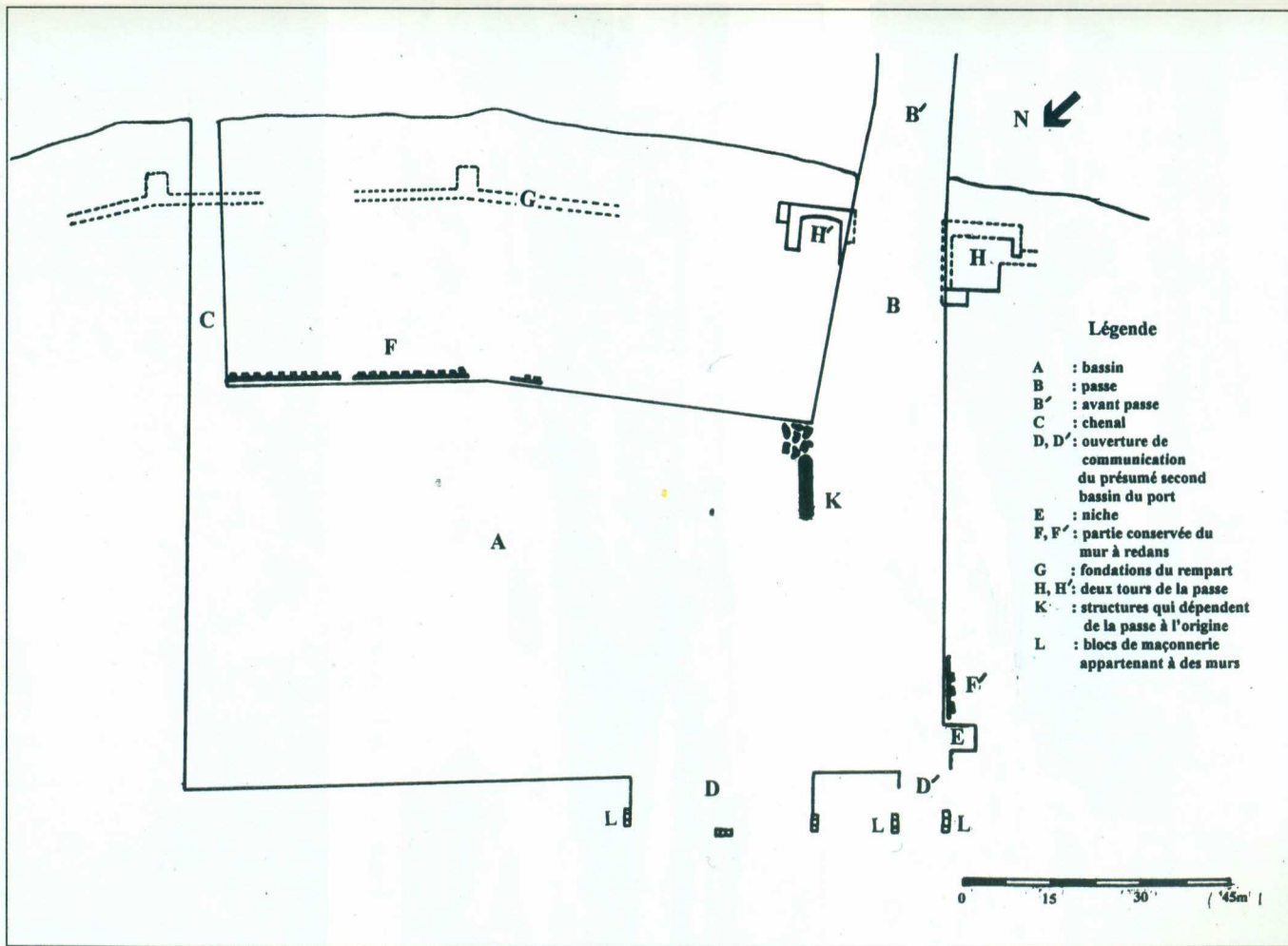




Fig.5 : la passe du port



Fig.6 : restes de la roche mère et des blocs de maçonnerie appartenant au mur qui prolongeait la passe à l'intérieur du bassin



Fig.7 : l'avant passe creusé en mer



Fig.8 : le chenal du port



Fig.9 : les ouvertures du présumé second bassin

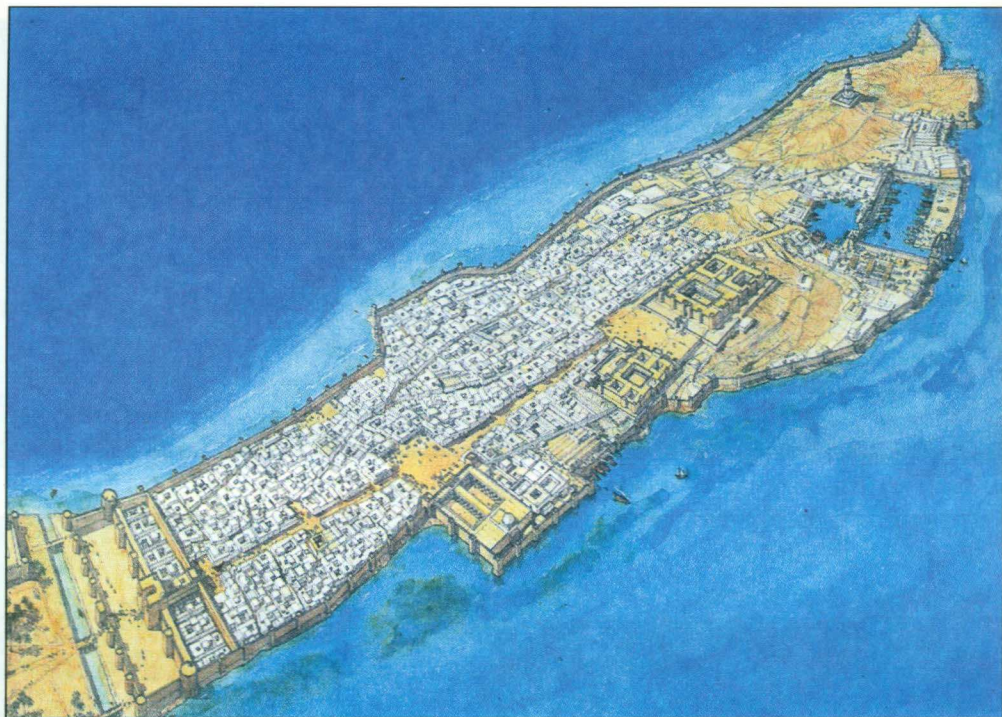


Fig.10 : la ville de Mahdia au Xème siècle : visualisation J.-Cl. Golin
(cité in N. Djelloul, Les Fortifications en Tunisie, Tunis 1999, p.54)



Fig.11 : un des rares cols d'amphores retrouvés en mer, en face du port