

# Les ports romains de l'Afrique antique

Dossier n°459 / Article

samedi 24 septembre 2022

Par **Corinne BOULINGUEZ** [1].

## Les ports romains de l'Afrique antique

Le littoral de l'Afrique du Nord, en tant que rive sud de la Méditerranée, a été privilégié dans l'Antiquité et ce dès l'époque archaïque (VIIe - Ve s. av. J.-C.). Les marins phéniciens en ont compris l'intérêt stratégique et ont perçu son potentiel maritime [2]. Dès le XIIe s. av. J.-C., ils fondent de nouvelles villes littorales, notamment celle qui contrôlait le passage entre les deux bassins méditerranéens : Carthage. Avec la disparition de l'empire carthaginois en 146 av. J.-C., à l'issue de la troisième guerre punique (149-146 av. J.-C.), les villes littorales jouent un rôle croissant dans l'installation des Romains en Afrique. Ces derniers vont dès lors s'appuyer sur les anciens comptoirs phénico-puniques pour débiter leur maîtrise du territoire, essentiellement littoral. En effet, depuis le VIe s. av. J.-C. [3], les Romains ont connaissance des richesses de l'Afrique, de son potentiel agricole et de ses ressources maritimes. C'est pourquoi les ports africains ont tenu un rôle de premier plan à l'époque romaine.

L'étude des ports, par la place qu'ils occupent dans les échanges, bénéficient souvent d'une approche essentiellement économique [4], se limitant à l'organisation des flux, à leur géographie et à leur poids dans le trafic méditerranéen. Depuis quelques années, l'archéologie portuaire connaît un intérêt grandissant [5], en raison des préoccupations climatiques actuelles et de l'augmentation du niveau de la mer, mais aussi grâce aux études géoarchéologiques qui ont permis de renouveler nos connaissances sur l'interaction entre l'Homme et son milieu littoral [6]. En outre, la Méditerranée n'a cessé de susciter l'intérêt des chercheurs depuis les travaux de Fernand Braudel [7], et nous assistons aujourd'hui à un renouveau des études méditerranéennes [8] qui placent sa « *connectivity* » [9] au centre des réflexions [10]. Les échanges ne sont pas exclusivement commerciaux, ils sont aussi culturels : échanges de savoir-faire et de technologies, échanges linguistiques, échanges de croyances.

Notre approche des ports romains de l'Afrique est facilitée par une documentation très diverse, qui s'étend sur une large période, du IVe s. av. J.-C. au VIe s. apr. J.-C. Elle nous a permis de recenser quarante-quatre sites portuaires, attestés par les sources antiques. D'abord, la littérature gréco-latine met à disposition des descriptions des côtes de l'Afrique, de ses ports et de sa navigation, mais aussi de la construction portuaire mise en œuvre. Les sources géographiques, comprenant les périples et les itinéraires, révèlent les préoccupations des marins dans leur reconnaissance des installations côtières. En outre, les textes juridiques éclairent le statut des commerçants africains et l'organisation de la douane maritime. Du reste, le corpus épigraphique renseigne sur l'activité douanière du commerce maritime, sur l'activité annonaire et sur les métiers portuaires. Enfin, le riche répertoire iconographique de l'Afrique romaine fournit des représentations portuaires qui donnent à voir l'image que s'en faisaient les Anciens (fig. 1). L'archéologie reste évidemment le noyau dur des études portuaires, qui permet de procéder à l'enregistrement des vestiges des infrastructures.

Le développement du commerce maritime sous le Haut-Empire romain (30 av. J.-C. - 235 apr. J.-C.) corrélé à l'augmentation du tonnage des navires, vont placer les ports romains de l'Afrique au centre des circuits commerciaux. D'une part, ils bénéficient de l'héritage des réseaux phénico-puniques de la Méditerranée

archaïque et, d'autre part, de l'apport architectural de la construction portuaire romaine. Ainsi, les ports romains de l'Afrique incarnent un dynamisme commercial et culturel qui perdure pour une grande part jusqu'à l'époque byzantine.

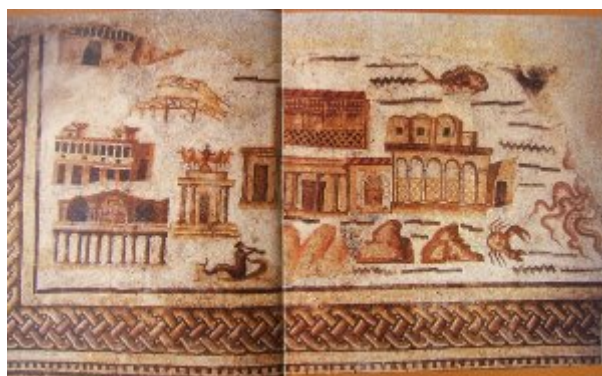


Fig. 1 : Mosaïque de « la vue du port d'Hippone » depuis la mer (fragment gauche, l. 2,70 m), datée du IIIe s., conservée au Musée d'Annaba (Algérie). Publiée dans Corinne Boulinguez, Joëlle Napoli, « Hippone, port de l'annone : la contribution de l'iconographie », *L'Africa romana XVII, Séville, Le ricchezza dell'Africa : risorse, produzioni, scambi*, 14-17 décembre 2006, Carocci, Rome, 2008, p. 705.

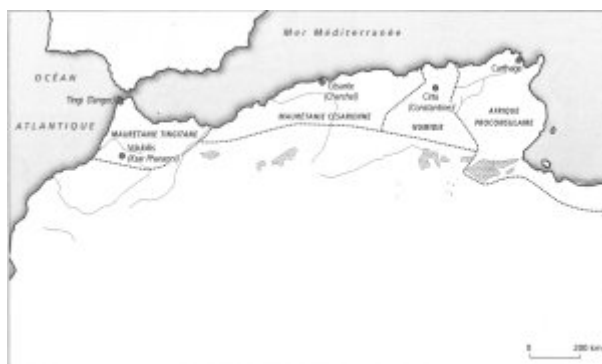


Fig. 2 : Les provinces africaines au IIIe siècle. Carte publiée dans Antonio Ibba, Giusto Traiana, *L'Afrique romaine : de l'Atlantique à la Tripolitaine, 69-439 ap. J.-C.*, Bréal, Rosny-sous-Bois, 2006, p. 37.

### **L'Afrique antique, au cœur des routes commerciales de la Méditerranée**

Les provinces romaines de l'Afrique (fig. 2 : Maurétanie Tingitane, Maurétanie Césarienne, Numidie et Proconsulaire) deviennent sous le Haut-Empire romain, des régions essentielles dans l'approvisionnement des denrées agricoles, maritimes, brutes (marbres, bois) ou transformées (huile, salaisons de poissons). S'ajoutent à cela les ressources rares qui transitent par le commerce caravanier de l'Afrique subsaharienne (ivoire, bois, fauves). L'Afrique est, avec l'Égypte, une des principales régions productrices de blé de Méditerranée [11]. Le témoignage de Flavius Josèphe, à la fin du 1er siècle, suggère le rôle de grenier à blé de l'Afrique : elle fournit Rome en grains les deux tiers de l'année et l'Égypte fournit le troisième tiers [12]. Ces échanges sont déjà dynamiques pendant la période phénico-punique et dans les royaumes maures et numides. En témoigne un certain nombre de communautés de marchands italiens déjà installées dans les villes africaines, notamment dans le port de Carthage [13]. Après le traité de 201 av. J.-C., qui autorise le commerce avec les Romains sans intermédiaire carthaginois, les royaumes libyques, comme la Numidie, nouent des relations commerciales directes avec Rome. Les exportations vers Rome atteignent même un point culminant sous les règnes des rois Massinissa (c. 202-148 av. J.-C.) et de son fils Micipsa (148-118 av. J.-C.) [14].

Cette vocation commerciale est en partie due à la diversité et à la richesse des territoires africains [15]. En effet, l'Afrique « romaine » ne forme pas une région géographique homogène. Son littoral compte environ 3100 km de côtes [16], de la façade atlantique à la Cyrénaïque grecque. Cet ensemble nord-africain s'étend sur 350 000 km<sup>2</sup> sous les Sévères (193-235 apr. J.-C.) [17]. Aussi, la diversité des régions littorales, tournées vers

l'Atlantique, la Méditerranée et les golfes des Syrtes ont permis aux cités maures, numides et phénico-puniques de s'épanouir et de s'inscrire dans les routes commerciales méditerranéennes.



Fig. 3 : Carte de l'Afrique romaine. Publiée dans Antonio Ibbá, Giusto Traiana, *L'Afrique romaine : de l'Atlantique à la Tripolitaine, 69-439 ap. J.-C.*, Bréal, Rosny-sous-Bois, 2006, p. 35.

En somme, le littoral de l'Afrique occidentale est surtout une terre de « comptoirs » phéniciens, fondés le long des côtes jusqu'au détroit de Gibraltar et même au-delà. Les ports puniques de Carthage, construits après la seconde guerre punique, ont concentré toute l'attention des archéologues, mais d'autres places maritimes existaient en Afrique (fig. 3), parmi lesquelles les ports numides d'Iol/Césarée (Cherchell) et d'Hippone (Annaba) en Algérie, d'Hippo Diarrhytus (Bizerte), d'Utique (Henchir Bou Chateur) et d'Hadrumète (Sousse) en Tunisie.

### L'apport de l'ingénierie portuaire romaine

La vocation maritime des Romains s'incarne avant tout par l'ingénierie maritime dont ils ont fait preuve pour développer un certain nombre de villes portuaires, sur les rivages de la Méditerranée en général et sur ceux de l'Afrique en particulier. La construction d'infrastructures conséquentes, capables d'accueillir des navires de gros tonnages (entre 350 et 500 tonnes métriques, équivalent à 10 000 amphores), reposait sur une maîtrise de la construction hydraulique [18]. Les Romains ont su agréger un certain nombre de techniques développées précédemment dans le bassin méditerranéen, par les Égyptiens [19], les Phéniciens [20] et les Grecs [21], mais ils vont toutefois y adjoindre l'invention et l'emploi d'un nouveau matériau : le mortier hydraulique. C'est grâce à l'emploi de sable volcanique dénommé Puteolanus pulvis, « poudre de Pouzzoles » ou pouzzolane [22], que le mortier peut être immergé encore frais, sans interrompre le processus de concrétion, tout en devenant extrêmement résistant. Notre connaissance de la construction portuaire romaine est documentée essentiellement par l'œuvre de l'architecte Vitruve– *De Architectura* [23]– et par le projet d'archéologie expérimentale *Roman Maritime Concrete Survey (Romacons)* [24]. Les résultats des analyses suggèrent que la plus ancienne utilisation de béton hydraulique daterait de la construction du *Portus Iulius* [25] (baie de Naples, Italie) en 37 av. J.-C., mais son emploi s'est peut-être développé tout au long du 1er s. av. J.-C. [26]. Ainsi, les Romains vont exceller dans la mise en œuvre de la maçonnerie hydraulique, en pleine mer, notamment à l'aide de caissons de bois (fig. 4), qui ont parfois laissés leurs empreintes dans le mortier. C'est le cas par exemple du brise-lames du port d'Hadrumète et de la jetée du port de *Thapsus* (Ras Dimass), la plus longue d'Afrique, qui mesure près d'un kilomètre de long. Ces ouvrages artificiels permettent, en l'absence de dispositions naturelles, de protéger les bassins portuaires, comme par exemple à *Lepcis Magna* (Lebdah, Libye), un des ports les mieux conservés du monde romain. Vitruve précise d'ailleurs qu'un port doit idéalement être bordé par des promontoires ou des caps pour donner une forme incurvée au bassin portuaire [27]. Outre les ouvrages maritimes, les Romains maîtrisent la construction d'infrastructures qui offrent les meilleures conditions pour pratiquer le commerce : les quais, les phares, les citernes (pour ravitailler les navires en eau douce) et les entrepôts (*horrea*). Ceux de Carthage, construits vers le IIe siècle, sont les plus impressionnants d'Afrique. Ils s'étendaient sur près de deux kilomètres, le long du front de mer, avec une capacité que nous avons évaluée à 15 000 m<sup>2</sup> (en rez-de-chaussée). C'est pourquoi les aménagements portuaires s'avèrent être un indice des villes littorales qui ont été favorisées par la politique romaine, qu'elle soit locale ou impériale.

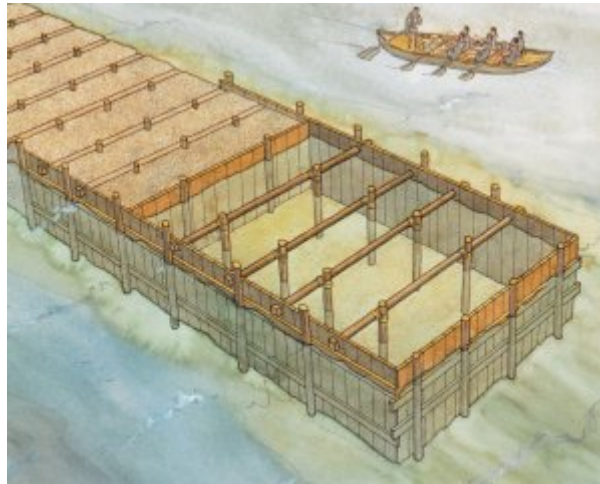


Fig. 4 : Exemple de caisson de bois nécessaire à la construction des jetées romaines : le mortier est coulé à l'intérieur du caisson et durcit sous l'eau. Aquarelle de J.-Cl. Golvin, publiée dans Gérard Coulon, Jean-Claude Golvin, *Le génie maritime romain*, Actes Sud/Errance, Arles, 2020, p. 58.

### Les réseaux portuaires africains

Le port antique est d'abord partie constitutive d'une cité. Par métonymie, il désigne l'espace dans la cité où les infrastructures portuaires sont installées et en ce sens, il ne peut être coupé de l'organisation urbanistique et administrative d'une ville. C'est pourquoi les quatre grands ports d'Afrique : *Tingis* (Tanger, Maroc), Césarée (Cherchell, Algérie), Carthage (Tunisie) et *Lepcis Magna* (Lebdah, Libye) sont avant tout quatre grandes métropoles qui concentrent des fonctions économiques, mais aussi politiques et culturelles. Reliées à un réseau routier important, elles drainent les productions de leur arrière-pays et jouent le rôle, notamment pour Carthage et *Lepcis Magna*, de « ports-entrepôts » [28]. Derrière ces métropoles, un certain nombre de ports d'exportation se sont spécialisés dans l'envoi des productions de leur hinterland et occupent essentiellement des fonctions économiques et administratives à l'échelle de leur région. C'est le cas par exemple des ports de la façade nord de l'Afrique, comme *Saldae* (Skikda, Algérie), Hippone (Annaba) et *Thabraca* (Tabarka, Tunisie), qui sont essentiellement tournés vers l'envoi des cargaisons de céréales. Les ports de la Byzacène (Tunisie centrale), comme Hadrumète (Sousse), *Leptiminus* (Lamta) et *Thapsus* (Ras Dimass) ont surtout été des ports d'exportation de l'huile, corrélés à une production d'amphores conséquente. Ceux de *Sullecthum* (Salakta) et de *Thaenae* (Thyna) étaient également concernés par les cargaisons d'huile, mais aussi par celles des *salsamenta* (sauces et transformations de poissons). Quant aux ports des Syrtes, comme *Meninx* (Jerba, Tunisie) et *Sabratha* (Sabratak, Libye), ils ont davantage joué le rôle de « ports-relais » dans le transit des ressources issues du commerce caravanier. Un réseau de ports « secondaires » participe enfin au maillage des provinces africaines : soit en pratiquant le commerce interrégional et provincial à plus petite échelle, soit en jouant le rôle de centres de production intermédiaires. Les ports de *Thamusida* (Sidi Ali Ben Ahmed, Maroc), de *Rusgunia* (Tamentfoust, Algérie) ou de *Missua* (Sidi Daoud, Tunisie) en sont bien représentatifs. Tous ces réseaux portuaires s'inscrivent, à différentes échelles, dans les échanges méditerranéens, dont un des objectifs est de participer au ravitaillement de Rome, situé au centre de l'*oikoumène* [29]. Cette vision romaine du monde se développe pleinement sous le règne d'Auguste, illustrée au IIe s. par l'*Éloge de Rome* du rhéteur grec Aelius Aristide [30]. Les ports africains ont aussi entretenu des relations d'interdépendance avec d'autres cités, plus ou moins importantes, de la Méditerranée. C'est tout l'intérêt des travaux récents d'Irad Malkin, qui ont mis en lumière l'existence d'une Méditerranée grecque archaïque organisée en réseaux [31], détachée de la vision d'un pouvoir central dominant. Malgré l'attractivité de l'*Urbs*, nous pensons que cette interdépendance a perduré, pour une part, à l'époque romaine.

Finalement, l'association de l'augmentation du volume de tonnage des navires et la construction d'infrastructures portuaires conséquentes, ont permis de démultiplier les possibilités commerciales à l'époque romaine. La révolution technique fut celle de l'invention d'un béton hydraulique qui permettait de construire à grande échelle des ports monumentaux dans toute la Méditerranée, comme par exemple ceux de Portus à Rome, de *Sebastos* en Judée (Haïfa, Israël) et de Césarée en Maurétanie Césarienne (Cherchell, Algérie). Les ports de l'Afrique ont, quant à eux, hérité d'une tradition phénico-punique, à la fois dans leur organisation et

dans leur implantation, qui ont été le terreau fertile de l'expansion commerciale des provinces romaines. Leurs infrastructures portuaires ont tiré avantage, pour certaines, d'une technique de construction maritime novatrice, qui ont permis aux villes africaines d'entretenir et de développer leurs réseaux commerciaux dans toute la Méditerranée.

© Corinne BOULINGUEZ pour *Historiens & Géographes* - Tous droits réservés. 24/09/2022.

---

## Notes

[1] Université du Littoral-Côte d'Opale (ULCO)  
CRHAEL-HLLI EA 4030

[2] François DECRET, *Carthage ou l'empire de la mer*, Seuil, Paris, 4e éd., 1992 (1re éd. 1977).

[3] Polybe, III, 22-23 témoigne d'un premier traité conclu entre les Romains et les Carthaginois en 509 av. J.-C ; selon Tite-Live, IX, 43, 26, il est renouvelé en 348 av. J.-C. Les traités interdisent aux Romains de naviguer en-deçà du « Beau promontoire » avec des navires de guerre (région de la Byzacène et des Syrtes), mais il est permis d'y naviguer pour le commerce. Toute transaction commerciale réalisée doit se faire en présence d'un greffier carthaginois.

[4] Jean ANDREAU, « Brèves remarques sur les ports de stockage », dans L. Pons Pujol (éd.), *Hispania et Gallia : dos provincias del Occidente romano*, Universitat de Barcelona, Barcelone, 2010, p. 145-151 ; André TCHERNIA, *Les Romains et le commerce*, Centre Jean Bérard, Naples, 2011.

[5] Patrice POMEY, « L'archéologie maritime », dans J.-P. Demoule, Dominique Garcia, Alain Schnapp (dir.), *Une histoire des civilisations : comment l'archéologie bouleverse nos connaissances*, Paris, 2018, p. 574-578.

[6] Notamment les travaux de J.-Ph. GOIRAN : Jean-Philippe GOIRAN, Nawel DJEGHRI, Nathalie OLLIER, « Les ports antiques en Méditerranée : approche géoarchéologique. Problématiques, méthodes et études de cas », dans J. Napoli (éd.), *Ressources et activités maritimes des peuples de l'Antiquité : actes du colloque international de Boulogne-sur-Mer, 12-14 mai 2005*, ULCO, Les Cahiers du Littoral, 6, Boulogne-sur-Mer, 2008, p. 473-493 ; Jean-Philippe GOIRAN, Christophe MORHANGE, « Géoarchéologie des ports antiques de Méditerranée. Problématiques et études de cas », *Topoi*, 11/2, 2001, p. 645-667.

[7] La thèse de F. Braudel porte sur *La Méditerranée et le monde méditerranéen au temps de Philippe II*, 3 vols, Librairie générale française, Paris, 1993.

[8] Peregrine HORDEN, Nicholas PURCELL, *The corrupting sea : a study of Mediterranean history*, Wiley-Blackwell, Oxford-Victoria, 2000 ; Joseph MANNING, *The open sea, The Economic Life of the Ancient Mediterranean World from the Iron Age to the Rise of Rome*, Princeton University Press, 2018 ; David ABULAFIA, *La Grande mer : une histoire de la Méditerranée et des Méditerranéens*, Les Belles-Lettres, 2022 (à paraître).

[9] Souvent traduit par le néologisme français « connectivité », nous préférons employer le terme d'« interdépendance », cf. Peregrine HORDEN, Nicolas PURCELL, *op. cit.*, 2000, chapitre 5, particulièrement p. 138-142.

[10] Voir par exemple l'exposition qui se tient jusqu'au 13 mars 2023 au Musée des Civilisations et de la Méditerranée (Mucem) de Marseille, qui porte sur les « Connectivités. Une histoire des grandes cités portuaires de la Méditerranée des XVIe et XVIIe siècles ». L'exposition prend comme point de départ les travaux de F. Braudel.

[11] Columelle, III, 4 : *Libyam largis aiunt abundare frumentis* ; Salluste, *La guerre de Jugurtha*, XVII : *ager frugum fertilis* ; Pline l'Ancien, V, 24 : *Byzacia, fertilitatis eximia, cum centesima fruge agricolis fenus*



redente ; Tacite, XII, 43 : *Africam potius et Aegyptum exercemus* ; cf. Federico DE ROMANIS, « Per una storia del tributo granario africano all'annona della Roma imperiale », dans B. Marin, C. Virlouvét (dir.), *Nourrir les cités de Méditerranée : Antiquité-Temps modernes*, Maisonneuve & Larose - Maison méditerranéenne des sciences de l'Homme, Paris/Aix-en-Provence, 2004, p. 691-738.

[12] Flavius Josèphe, *La guerre des Juifs*, II, 16, 4.

[13] L'immigration italienne concerne surtout les populations du sud de l'Italie (Campanie, Naples, Pouzzoles), plutôt que les Romains ; cf. Stéphane BOURDIN, Sandrine CROUZET, « Des italiens à Carthage ? Réflexions à propos de quelques inscriptions du tophet de Carthage », dans P. Poccetti (dir.), *L'onomastica dell'Italia antica. Aspetti linguistici, storici, culturali, tipologici e classificatori*, EFR, Rome, 2009, p. 443-494.

[14] Charène CHAFIA, « Les relations commerciales de la Numidie et de la Maurétanie Césarienne avec Rome : notes préliminaires », *L'Africa Romana XV, Ai confini dell'Impero : contatti, scambi, conflitti*, Tozeur, 11-15 décembre 2002, Rome, 2004, p. 973-988.

[15] Thématique abordée lors du renouvellement de la question d'histoire ancienne aux concours du CAPES et de l'agrégation de 2005-2006 qui portait sur « L'Afrique romaine (de l'Atlantique à la Tripolitaine), de 69 à 439 ».

[16] Mesure approximative réalisée sur une carte, à vol d'oiseau, sans compter les îles.

[17] Yann LE BOHEC, *Histoire de l'Afrique romaine (146 avant J.-C. - 439 après J.-C.)*, 2e éd., Picard, Paris, 2013 (1re éd. 2005), p. 9.

[18] Voir la synthèse récente de Gérard COULON, Jean-Claude GOLVIN, *Le génie maritime romain*, Actes Sud/Errance, Arles, 2020.

[19] David FABRE, *Le destin maritime de l'Égypte ancienne*, Periplus, Londres, 2004.

[20] Nicolas CARAYON, *Les ports phéniciens et puniques : géomorphologie et infrastructures*, thèse de doctorat d'archéologie sous la direction de Thierry Petit, Université Marc Bloch, Strasbourg 2, 2008.

[21] Chiara Maria MAURO, *Archaic and classical harbours of the Greek World : the Aegean and Eastern Ionian contexts*, Archaeopress archaeology, Oxford, 2019.

[22] Vitruve, II, 6, 1 précise que cette terre est disponible des Champs Phlégréens jusqu'au promontoire de Minerve (près de Sorrente) ; V, 12, 12. De même, Pline l'Ancien, XVI, 202 ; XXXV, 166 ; Sénèque, *Questions naturelles*, III, 20, 3.

[23] Vitruve, *De l'architecture*, livre V, chap. XII est le témoignage le plus précis sur la construction portuaire de la fin du 1er s. av. J.-C.

[24] Projet d'étude et d'archéologie expérimentale mené de 2002 à 2009, sur l'emploi du béton hydraulique en milieu maritime, dirigé par John Peter Oleson (Département des études gréco-romaines, Université Victoria, Canada), Chris Brandon (architecte, Pringle Brandon Perkins and Will, Londres) et Robert Hohlfelder (Département d'Histoire, Université du Colorado, États-Unis) ; cf. OLESON John (éd.), *Building for eternity, the history and technology of Roman concrete engineering in the sea*, Oxbow Books, Oxford-Philadelphie, 2014.

[25] John OLESON (dir.), *op. cit.*, 2014, p. 84 : échantillon de site datable.

[26] *Ibid.*, p. 4.

[27] Vitruve, *De l'architecture*, V, 12, 1.

[28] C'est ainsi que Jean Andreau qualifie les grands ports pourvus de nombreux entrepôts, cf. Jean ANDREAU, « Brèves remarques sur les ports de stockage », dans L. Pons Pujol (éd.), *Hispania et Gallia : dos provincias del Occidente romano*, Universitat de Barcelona, Barcelone, 2010, p. 145-151.

[29] Voir la synthèse de Claude NICOLET, *L'inventaire du monde. Géographie et politique aux origines de l'Empire romain*, Fayard, Paris, 1988, p. 206 : « l'espace impérial romain est un espace où les notions de centre et de périphérie sont extrêmement conscientes ».

[30] Notamment le discours XXVI, édité dans *Éloges de Rome*, texte établi par L. Pernot, La roue à livres, Les Belles Lettres, Paris, 1997.

[31] Irad MALKIN, *Un tout petit monde, les réseaux grecs de l'Antiquité*, Les Belles-lettres, Paris, 2018.