

PROYECTO AMPHORAE
Bajo los auspicios de la
REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

IN AFRICA ET IN HISPANIA:
ÉTUDES SUR L'HUILE AFRICAINE

A. Mrabet
J. Remesal Rodríguez (Éd.).

Auteurs (par ordre alphabétique):

F. Abdellaoui, A. Aguilera Martín, M. Ben Abbes, M. Ben Moussa,
H. Fareh, R. Hamrouni, L. Lagóstena Barrios, E. Marlière, J. Molina Vidal,
A. Mrabet, J. Nacef, L. Naddari, J. Remesal Rodríguez, J.A. Remolà Vall-
verdú, V. Revilla Calvo, J. Torres Costa.

Publicacions i Edicions



UNIVERSITAT DE BARCELONA



In **Africa** et in Hispania : études sur l'huile africaine - (Instrumenta ; 25)

Referències bibliogràfiques. Índex

A la part superior de la portada: Proyecto Amphorae bajo los auspicios de la Real Academia de la Historia
ISBN: 978-84-475-3275-5

I. Mrabet, Abdellatif, ed. II. Remesal Rodríguez, José, ed. III. Abdellaoui, Faouzi
IV. Real Academia de la Historia (Espanya) VI. Col·lecció: Instrumenta
(Universitat de Barcelona) ; 25
1. Àmfores 2. Imperi Romà, 27 aC-476 3. Oli d'oliva 4. Comerç 5. Província d'Àfrica (Província romana) 6. Bètica (Província romana)

© PUBLICACIONES I EDICIONS DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA, 2007
Adolf Florensa, s/n; 08028 Barcelona; Tel. 934 035 442; Fax 934 035 446;
comercial.edicions@ub.edu

1a edició: Barcelona, 2007

Director de la col·lecció: JOSÉ REMESAL

Secretario de la col·lecció: ANTONIO AGUILERA

Diseño de la cubierta: CESCA SIMÓN

CEIPAC. Grup de recerca de Qualitat. Generalitat de Catalunya SGR 95/200; SGR 99/00426; 2001 SGR 00010; 2005 SGR 01010; ACES 98-22/3; ACES 99/00006; 2002ACES 00092; 2006-EXCAV0006; 2006ACD 00069.

DGICYT PB89-244; PB96-218; APC 1998-119; APC1999-0033; APC 1999-0034; BHA 2000-0731; PGC 2000-2409-e; BHA 2001-5046E; BHA2002-11006E; HUM2004-01662/HIST; HUM2004-21129E; HUM2005-23853-e; HUM2006-27988-E; HP2005-0016.

MAEX: AECL29/04/P/E; AECL.A/2589/05; AECL.A/4772/06; AECL.A/010437/07.

Avec le concours du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique et de la Technologie. Tunisie.

<http://ceipac.ub.edu>

Composició y Maquetación: S. Calzada

Portada: Inscripció de S. Iulius Possessor en Sevilla (CIL.II 1180)

Impressió: GRÁFICAS REY, S.L.

Depósito legal: B-57.220-2007

ISBN: 978-84-475-3257-5

Impreso en España / Printed in Spain



REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA



Faculté des Lettres et
des Sciences Humaines
Université de Sousse



Generalitat de Catalunya
**Departament d'Innovació,
Universitats i Empresa**



Queda rigurosamente prohibida la reproducció total o parcial de esta obra. Ninguna parte de esta publicació, incluído el disseny de la cuberta, puede ser reproducida, almacenada, transmitida o utilizada mediante ningún tipo de medio o sistema, sin la autorizació previa por escrito del editor.

A PROPOS DU RÉSEAU PORTUAIRE DE L'AFRIQUE ROMAINE: CAS DU LITTORAL TUNISIEN

RIAD HAMROUNI*
Université de Sousse

L'étude des ports africains à l'époque romaine n'est pas chose aisée tant il est vrai qu'elle implique une parfaite connaissance de l'ensemble de l'activité économique portuaire inscrite dans le contexte géographique concerné. Aussi, nous contentons-nous, ici, de quelques réflexions préliminaires en vue de dresser une sorte de typologie des ports africains en nous intéressant à leur infrastructure et à leur activité commerciale, ce tant à partir des sources écrites que des sources archéologiques.

PORTS MARCHANDS ET PORTS DE RELÂCHE

Les côtes de la Tunisie comptaient, à l'époque romaine, de nombreux ports, dont certains jouaient un rôle d'interfaces entre les rives méridionales et septentrionales de la Méditerranée. Cependant, de dimensions et de fonctions différentes, ces installations avaient un rayonnement inégal ; les unes étaient de véritables ports marchands, les autres des ports de relais, les autres encore des ports d'escales.

* Assistant à la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Kairouan (département d'Archéologie) et membre de l'équipe de recherche Tuniso-Espagnole (Production et commerce de l'huile africaine sous l'Empire romain), dirigée par le professeur A. Mrabet (Université de Sousse, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Sousse) et le professeur J. Remesal Rodríguez (Université de Barcelone). Cette communication a été présentée lors d'un séminaire organisé à la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Sousse, le 25 avril 2006, dans le cadre des activités de l'équipe mentionnée.

Dans ce réseau portuaire africain, il faut isoler *Lepcis Magna* et Carthage qui émergent à la fois de par l'importance de leur infrastructure et de par leur rayonnement économique. Il faut reconnaître, en effet, au port de Carthage une envergure nettement supérieure à l'ensemble des ports antiques du littoral tunisien¹. Pour la Tunisie, seul ce port pouvait soutenir la comparaison avec *Lepcis Magna*². Les vestiges des docks, les substructions des grands entrepôts, ont le même aspect colossal³. *In contextus*, les cargaisons de quatre navires marchands du III^e siècle⁴, découvertes au large de la Sicile, de la Sardaigne et de l'Etrurie, ont livré des amphores provenant de Bétique, de Lusitanie et de Byzacène⁵. La disposition de leurs chargements indique que toutes les amphores ont été embarquées, dans chaque navire, en une seule opération. Il faut donc admettre que toutes les amphores découvertes ont été stockées et embarquées dans un seul et même port. Carthage jouait certainement ce rôle de port entrepôt, se distinguant à ce titre des autres ports.

L'infrastructure portuaire de la capitale africaine laisse, de par ses vestiges, une impression de gigantisme⁶ par rapport aux « modestes » installations d'un nombre important de ports. Ainsi, les vestiges d'installations portuaires repérés sur les sites de Ersifet⁷, *Gidaphtha* ? (Rass Segala)⁸, Henchir Fesguia Rouis⁹, *Cercina* (Borj El H'sar)¹⁰, *Lacene* ? (Henchir Errekhamma)¹¹, *Cellae Picentinae*, *Cellae Vicus* ? (Ennadhour)¹², Les *Aegimures* (Zembra et Zembretta)¹³, *Aquilaria*, *Anquillaria* ? (Rass Ed Derek, Oued Er Rega)¹⁴, *Thinisa* (Cap Zebib)¹⁵, Argoub El Bania¹⁶ et *Galata*¹⁷, ne s'adéquent pas aux équipements habituels des ports marchands¹⁸ et il est difficile, en conséquence, de leur attribuer une fonction d'exportation d'autant plus qu'ils sont souvent peu éloignés des grands ports. Nous y voyons, en raison de la modestie de leurs structures et de leur proximité d'autres ports, des ports relâche ou des ports relais.

¹ *Vide Supra*.

² A. LARONDE, « Le port de Leptis Magna », dans *CERAI*, 1988, p. 337-353. Voir aussi R. BARTOCCINI, *Il Porto Romano di Leptis Magna*, *Bollettino del Centro Studi per la Storia dell'Architettura*, n° 13, supplemento al 1958, Rome, 1960.

³ G. C. PICARD, *La Carthage de Saint Augustin*, éd. Fayard, Coll. Résurrection de passé, Paris, 1965, p. 36-38.

⁴ A. TCHERNIA, « Epaves antiques, routes maritimes directes et routes de distribution », dans B. MARIN, C. VRLOUVET, *Nourrir les cités de Méditerranée. Antiquité – Temps modernes*, Paris, 2003, p. 613-623.

⁵ Elles contenaient donc des produits ibériques et africains.

⁶ Sur les travaux d'agrandissement des capacités de stockage de ce port sous le règne de Trajan ou d'Hadrien, voir L. E. STAGER, «Le tophet et le port commercial», dans *Pour sauver Carthage. Exploration et conservation de la cité punique, romaine et byzantine*, UNESCO / I.N.A.A., Tunis, 1992, p. 76.

⁷ Probablement, des alignements de blocs sont à rapprocher d'un bâtiment de stockage. Voir H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie. Étude géoarchéologique et historique*, éd. CNRS, Paris, 2004, p. 102-103.

⁸ Deux jetées sont localisées au fond de la mer à une profondeur inférieure à un mètre. Cf. H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 103-105.

⁹ Il s'agit aussi, peut-être, d'un complexe d'emménagement. Cf. H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 97.

¹⁰ Des alignements de murs appartiendraient, vraisemblablement, à des installations portuaires. Voir F. CHELBI, «L'archéologie sous-marine» dans *La Tunisie, carrefour du monde antique, Dossiers d'Archéologie*, n° 200, éd. FATON, Dijon, 1995, p. 132-133 ; cf. H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 61.

¹¹ Des alignements de murs parallèles sont à rapprocher soit avec les traces d'une usine de salaison soit avec un *horreum*. Voir H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 110-111.

¹² Des vestiges archéologiques prouvent l'existence, en ce lieu, d'une activité à caractère piscicole, vraisemblablement industrielle. Voir H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 113-114.

¹³ Sur des éventuels équipements portuaires de ces deux îles, voir F. CHELBI, «L'archéologie...», p. 131-132.

¹⁴ Sur l'emplacement de ce port, voir H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 182-183.

¹⁵ Sur ce port « punico-romain », voir F. CHELBI, «L'archéologie...», p. 129.

¹⁶ Les vestiges visibles de ce site s'inscrivent dans un contexte de ville portuaire. H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 216-220.

¹⁷ Cf. *Idem*, p. 220-221.

¹⁸ Dans l'état actuel des découvertes épigraphiques et archéologiques.

Ceci dit, la dualité ainsi retenue n'exclut pas, cependant, que certains ports à infrastructures « modestes », aient pu, à l'occasion, accueillir des activités commerciales importantes, voire intenses.

Les vestiges d'installations portuaires des sites de *Meninx* (El Kantara)¹⁹, *Gergis* ? (Sidi Bou Teffaha)²⁰, *Gigthis*²¹, *Thaenae*²², *Acholla*²³, *Sullecthum*²⁴, *Thapsus*²⁵, *Lepti Minus*²⁶, *Horrea Caelia*²⁷, *Neapolis*²⁸, *Curubis*²⁹, *Misua*³⁰, et *Carpis*³¹, sont particulièrement insuffisants pour révéler leur place stratégique et importante dans l'activité économique annonciatrice et interprovinciale³² ; pourtant, nombre d'entre eux possédait un bureau sur la Place des corporations, à Ostie³³. *In situ*, des champs amphoriques ainsi que des usines de salaison marquent, aussi, la présence d'une activité industrielle³⁴ et commerciale dynamique.

¹⁹ Des vestiges de *horrea* sont aujourd'hui encore visibles sur le site. Cf. H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 100 : « Tout au long de ce front de mer, l'estran est jonché d'un grand nombre de tessons de céramique de transport en liaison avec une activité portuaire et industrielle. On trouve aussi des céramiques fines d'importation datant du I^{er} siècle av. au I^{er} siècle ap. J.-C. Les concentrations les plus denses se trouvent en face des *horrea* ».

²⁰ Des installations étaient interprétées soit comme des *horrea*, soit comme de cuves de salaison. Voir H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 98-99; O. DU BREIL DE PONTBRIAND, « Le port de l'antique *Gergis* et la légende de la rivière d'huile », dans *B.C.T.H.*, 1960, p. 251-252.

²¹ Port situé au pied d'une falaise morte, distingué par son môle à plate-forme semi-circulaire. Voir H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 105-106; L. A. CONSTANS, « Rapport sur une mission archéologique à Bou-Ghrara (Gigthis) 1914 et 1915 », dans *Nouvelles Archives des Missions Scientifiques*, 14, 1916, p. 70.

²² Port possédant de grands entrepôts, cf. M. FENDRI, « Les thermes des mois à Thina (Rapport préliminaire 1963) », dans *Les Cahiers de Tunisie*, n° 45-46, Tunis, 1964, p. 47-57. Voir aussi H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 123-125.

²³ Sur les équipements conservés de ce port voir S. P. DAVIDSON, « Survey of underwater structures » dans N. BEN LAZREG, D. J. MATTINGLY, *Leptimimus (Lamta) : a Roman port city in Tunisia*, Report n° 1, *J. R. A.*, Supplément 4, 1992, p. 172-175.

²⁴ H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 145-147.

²⁵ *Idem*, p. 152-153. Sur les vestiges de la jetée voir L. FOUCHER, *Hadrumentum*, Publication de l'Université de Tunis, (Faculté des Lettres), I^{re} série: Archéologie – Histoire, Vol. X, éd. P.U.F., Paris, 1964, p. 80-85. Sur le paysage archéologique portuaire de la ville voir A. YOUNES, *Recherches sur la ville de Thapsus et son territoire en Byzacène dans l'Antiquité*, éd. CERES, Série Histoire, n° 10, Tunis, 1999, p. 217-234 : selon l'auteur, un *portus-novus civitae Thapsi* fut aménagé, « afin que les navires de grand tonnage puissent s'amarrer », probablement vers le milieu du III^e siècle.

²⁶ Voir S. P. DAVIDSON, « Survey of underwater... » et H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 154-155.

²⁷ Voir H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 159-161; *Carte Nationale des Sites Archéologiques et des Monuments Historiques, Halk el-Mejjel*, 050, M. K. ANNABI, I.N.P., Tunis, 2000, site n° 050.001, p. 08; M. BONIFAY, P. TROUSSET, « HERGLA (Horrea Caelia) » dans *Encyclopédie Berbère*, XXII, éd. Édisud, Aix-en-Provence, 2000, p. 3440-3445; M. R. HAMROUNI, « Les monuments de stockage des récoltes agricoles en Afrique Romaine », dans *De l'occupation du sol en Tunisie, pendant l'Antiquité, Séminaire du 15 au 17 janvier 2004*, Textes réunis par A. MRABET (Éd.) Université de Sousse (Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Sousse), Sousse, 2005, p. 122 et fig. 1.

²⁸ Aucune trace de la jetée, signalée à la fin du XIX^e siècle, n'est aujourd'hui visible. Cf. H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 169.

²⁹ L'archéologie ne prouve, aujourd'hui, l'existence de ce port que par la mention des naviculaires de *Curubis* sur un pavement mosaïqué de la Place des corporations à Ostie. Cf. P. TROUSSET « CURUBIS (Korba) » dans *Encyclopédie Berbère*, XIV, éd. Édisud, Aix-en-Provence, 1994, p. 2157.

³⁰ H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 185-187.

³¹ *Idem*, p. 192-193.

³² Leurs vestiges se résument souvent à des quais et à de longues jetées tournées vers le large.

³³ *Vide infra*.

³⁴ Il s'agit soit d'unités de production de pourpre soit d'usines de production de salaison. L'emplacement de la majeure partie de ces unités coïncide avec la proximité, presque toujours immédiate, d'un ou deux ports (Les vestiges inédits d'une usine de salaison sont aujourd'hui encore visibles dans un terrain situé à mi distance entre *Ruspina* et *Hadrumentum*, à la base de la presque île de Monastir). Toutefois, les vestiges de bassins relatifs à une production à base piscicole ne sont pas tous équivoques au complexe industriel de salaisons à *Neapolis* : La moyenne superficielle d'une fabrique de salaison exportatrice est de 625 m², cf. L. CALLEGARIN, « Productions et exportations africaines en Méditerranée occidentale (I^{er} siècle av.-II^e siècle de n. è.) » dans *Pallas, L'Afrique Romaine. I^{er} siècle av.J.-C. début V^e siècle après J.-C.*, Actes du Colloque de la SOPHAU, Poitiers, 1 – 3 avril 2005, éd. P.U.M., Toulouse, 2005, p. 177.

L'ébauche de cette approche incite à se pencher sur une idée, à priori logique, qui plaide en faveur de l'existence de ports assujettis ou polarisés par des ports marchands plus importants. *Thabraca* polarisait, de la sorte, l'activité commerciale du port attribué au site de Argoub el Benia³⁵, *Utica* celle de *Thinisa*³⁶ ; Carthage pouvait quand à elle polariser une partie de l'activité commerciale de *Maxula*, de *Carpis* et de *Misua* ; *idem* pour *Hadrumentum* avec *Horrea Caelia*, *Themetra*³⁷ et, du moins à une certaine période, avec *Leptis Minor*, *Thapsus* et *Sullecthum*. Cependant, cette polarisation ne pouvait pas être totale et certains ports, de « modestes » infrastructures, avaient des relations commerciales directes avec l'Italie. A Ostie, sur la Place des corporations, neuf sur trente et une agences, ou *stationes*, étaient africaines³⁸. Ainsi, par exemple, étaient représentés des naviculaires d'*Hippo Diarrhytus*, de *Misua* et de *Curubis*³⁹; pourtant, la distance entre ces ports et Carthage n'est que de quelques dizaines de miles.

D'après S. Aounallah, cette place particulière du Cap Bon et de ses « petits » ports dans le trafic maritime avec Rome, s'explique aisément par le fait que les ports du promontoire tunisien raccourcissaient considérablement les navigations ; ils étaient en quelque sorte des « ports relais » entre le riche *Byzacium* et l'Italie⁴⁰.

En réalité, d'autres facteurs peuvent être pris en considération pour expliquer cette originalité. En effet, l'envol des productions piscicoles de la zone tunisienne (les découvertes importantes des usines de salaison et l'apparition de l'amphore Africaine II vers 150) qui concurrencent celles de la zone marocaine est un facteur primordial pour comprendre ou pour expliquer l'essor d'un certain nombre de ports de la côte orientale nord africaine dès le troisième quart du II^e siècle. Rappelons qu'au I^{er} siècle la plus intense diffusion de l'huile de Bétique à Rome coïncide avec le développement maximal de la production tingitane de salaisons, mais avec l'essor de l'huile africaine dans le circuit annonaire, après une timide apparition à Ostie sous les Flaviens, les conserves de poisson du littoral tunisien obtinrent un succès sur le marché romain. Ce succès s'explique peut-être, par une logique association des produits piscicoles aux envois annonnaires «classiques»⁴¹. Ces produits, n'étant pas une marchandise annonaire, se vendaient si bien que les naviculaires n'hésitaient pas à les charger dans leurs cargaisons⁴².

Parallèlement à ces produits, le vin africain avait fait l'objet d'une demande de plus en plus croissante; «C'est le démarrage également de l'exportation du vin africain dans les Dressel 30 dès la

³⁵ H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*, p. 216-220.

³⁶ F. CHELBI, «L'archéologie...», p. 129.

³⁷ Sur les installations portuaires de ce site voir L. FOUCHER, *Navires et barques. Figures sur des mosaïques découvertes à Sousse et aux environs*, éd. I.N.A.A. (Musée Alaoui), Notes et Documents XV, Tunis, 1957, p. 6-7, p. 11, p. 17-18 et p. 21-23 et p. 25, p. 82, nota 206 et p. 188-189.

³⁸ Voir P. ROMANELLI, «Di alcune testimonianze epigrafiche sui rapporti tra l'Africa e Roma» dans *Les Cahiers de Tunisie*, N° 31, 3^{me} trimestre 1960, Tunis, 1960, p. 63-72.

³⁹ Dans les représentations mosaïquées datées de l'époque de Commode, pavant le sol des ces agences, les représentations de boisseaux suggèrent que ces ports sont liés au ravitaillement de Rome en blé.

⁴⁰ S. AOUNALLAH, *Le Cap Bon, jardin de Carthage. Recherches d'épigraphie et d'histoire romano-africaines (146 a.C. – 235 p.C.)*, éd. Ausonius, coll. Scripta Antiqua, 4, Bordeaux, 2001, p. 48-49. Comment expliquer, dans ce cas la présence des noms d'autres villes portuaires africaines, dans la Place des corporations, géographiquement lointaines des côtes italiennes, que se soit pour le littoral tunisien ou africain en général ? Cette suggestion, possible, ne concerne donc que les ports du Cap Bon.

⁴¹ A l'instar de l'association de la céramique de luxe.

⁴² Cf. L. CALLEGARIN, «Productions et exportations...», p. 191-192.

fin du II^e siècle. Tout comme les *salsamenta* de Tunisie, ces amphores sont chargées, probablement comme complément de cargaison, en même temps que le grain annonaire...»⁴³.

Cette originalité explique, en outre, la « modestie » de l'infrastructure de ces ports étant donné qu'ils avaient manifesté, dans leurs activités commerciales, un changement croissant et rapide dans le trafic d'exportation. Ce changement, qui nécessite l'augmentation des capacités de stockage et l'ajout d'appontements, ce qui confirme par exemple l'attribution des structures découvertes au port de *Leptis Minus* à un complexe d'emmagasinage⁴⁴, explique aussi la proximité quasi immédiate des ateliers de production d'amphores, à l'instar de ceux découverts à *Sullecthum*⁴⁵, à *Leptis Minus*⁴⁶ et au Cap Bon⁴⁷. Inversement, l'apparition de zones productrices de conteneurs adéquats à une marchandise « en vogue » et rentable, annote l'importance de ce nouveau phénomène commercial.

Par conséquent, le fleurissement du chapelet portuaire qui s'étire le long de la côte de la Byzacène, au Nord et au Sud d'*Hadrumetum*, de *Lamnianda*⁴⁸ à *Thaenae*, se justifie par le même phénomène. Au delà des conserves et des sauces alimentaires, l'exportation éventuelle d'une partie des récoltes viticoles et fruitières de l'arrière pays de ces villes portuaires était vraisemblablement associée, parallèlement, à l'exportation de l'huile⁴⁹. A une époque postérieure au principat d'Hadrien, l'épigraphie d'Ostie⁵⁰ met en scène, en effet, un importateur de vin dans la capitale romaine, *Lucius Caecilius Aemilianus*, magistrat de la cité d'*Uluzzibira*. Située à l'Ouest de *Horrea Caelia* et de *Themetra*, cette cité était, très probablement, spécialisée dans la production de céréales⁵¹ et de vin exportés via les ports limitrophes vers Ostie⁵².

A compter de la deuxième moitié du II^e siècle, les ports situés au sud d'*Hadrumetum*, jusqu'à *Thaenae*, étaient également récepteurs et exportateurs d'huile d'olive : la découverte à *Thaenae* des insignes des *Telegenii* sur le bouchon d'une amphore de type « *Africana grandi* »⁵³, prouve que des négociants Thysdritains, étaient des fournisseurs permanents de ce port⁵⁴ mais aussi, certainement, de ceux d'*Acholla*, *Sullecthum*, *Gummi*, *Thapsus* et *Leptis Minus*⁵⁵.

⁴³ *Idem*, p. 192.

⁴⁴ H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI, *Le littoral de la Tunisie...*

⁴⁵ Voir par exemple M. BONIFAY, «La céramique africaine, un indice du développement économique?», dans *Antiquité Tardive*, t. 11, 2003, *l'Afrique Vandale et Byzantine* (2^e partie), éd. BREPOLIS, Paris, 2003, p. 125; D. P. S. PEACOCK, F. BEJAOU, N. BELAZREG, «Roman amphora production in the Sahel (Tunisia)», dans *Amphores romaines et histoire économique. Dix ans de recherche, Actes du Colloque de Sienna, 22-24 mai 1986*, Rome, 1989, p. 179-222; C. LAVOIE, «Les traces d'ateliers de poterie à Sullecthum» dans *Cah. des Etudes Anciennes*, XXII, 1989, p. 91-109.

⁴⁶ D. P. S. PEACOCK, F. BEJAOU, N. BELAZREG, «Roman amphora production...»

⁴⁷ Voir, dans ce même ouvrage, A. MRABET.

⁴⁸ Sur ce site voir L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 127-128.

⁴⁹ Pline l'Ancien se fait l'écho de la réputation, en Italie, du *passum* d'Afrique, un vin paillé et jaunâtre fait avec du raisin séché au soleil. Pline l'Ancien, *H. N.*, XIV, 81.

⁵⁰ *AE*, 1940, 64.

⁵¹ Cf. L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 93-95.

⁵² Notamment *Horrea Caelia*. Cf. L. FOUCHER, *Hadrumetum*.

⁵³ A. BESCHAOUCH, «Nouvelles recherches sur les sodalités de l'Afrique romaine», dans *C.R.A.I.*, 1977, p.498-450 et fig. 10-11. «A *Thaenae*...des fouilles récentes ont mis au jour...un fragment d'amphore, de type « *Africano grandi* » dont le bouchon figure les insignes des *Telegenii*... Or, à Ostia, port de Rome, nous retrouvons la trace des *Telegenii* dont les insignes sont figurés sur le col d'une amphore du même type qui servait au transport de l'huile.»

⁵⁴ Sur l'iconographie et l'importance des *Telegenii* à *Thysdrus*, voir par exemple C. DULIERE, H. SLIM, *Corpus de Mosaïques de Tunisie*, Vol. III, Fasc. 1, *Thysdrus. El Jem. Quartier Sud-Ouest*, éd. I.N.P., Tunis, 1996, p.46-47, 51-52 et 81-82; H. SLIM, L. SLIM, *Vie et artisanat à Thysdrus / El Jem, ville d'Africa, II^e – III^e siècles. Exposition au Musée Archéologique de Nice-Cimiez*, éd. C.T.H.S., Nice, 1996, p. 38-39; A. BESCHAOUCH, «La mosaïque de chasse à l'amphithéâtre découverte à Smirat en Tunisie», dans *C.R.A.I.*, p. 150-157; L. FOUCHER, *Découvertes archéologiques à Thysdrus en 1961*, éd. Institut d'Archéologie, Série Notes et Documents, Volume V (Nouvelle série), Tunis, 1963, p. 58.

L'épigraphie nous renseigne encore, d'une façon plus précise, qu'au cours de la deuxième moitié du II^e siècle un fonctionnaire était spécialement chargé d'établir un recensement de l'huile d'Afrique et de l'Espagne⁵⁶ afin d'assurer le contrôle d'une exportation de plus en plus accrue. Dès lors, l'accroissement des quantités expédiées contribue à l'augmentation des gains des *mercatores* africains et à la prospérité de *Thysdrus*, et des ports que cette cité alimentait⁵⁷.

Au Sud de *Thaenae*, le même phénomène s'applique au port de *Macomades (Iunci)*⁵⁸ et vraisemblablement au port de *Tacape*⁵⁹. En effet, Les vestiges archéologiques, définissant les activités portuaires des cités dotées de fonction d'*emporium*, incitent aussi à joindre nombre de cités côtières de la Petite Syrte à ce tableau.

Concernant la côte septentrionale, *Thabraca* semble avoir connu une importante activité liée à son exportation du marbre de Numidie alors très prisé à Rome et en Italie et ce dès le dernier siècle de la République le dernier siècle de la République⁶⁰. Le port de Thabraca a été situé par J. Toutain à l'est et à l'ouest de la passe étroite qui séparait l'île, aujourd'hui presque île, du continent. Ces indications qui n'ont pas été infirmées par M. Longerstay⁶¹ demandent toujours vérification. Toutefois, les vestiges des *horrea*, du quai et du bassin commercial s'accordent avec l'existence d'un port marchand dont la proximité des carrières du marbre numidien avait contribué à l'intensification de son activité. Une partie de ce marbre semble avoir été acheminée par voie fluviale vers le port d'*Utica* et de Carthage via l'Oued Mejerda⁶². Cette « route du marbre » était aussi celle du blé de *Bulla Regia* et les *mercatores* avaient sans doute intérêt à profiter de l'emplacement stratégique⁶³ de ce port⁶⁴ et à consolider, parallèlement, son statut de port marchand. Les trouvailles archéologiques

⁵⁵Cf. H. SLIM, L. SLIM, *Vie et artisanat...*, p. 24 et L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 145: «Thysdrus exportait son huile par les ports d'*Acholla*, de *Sullectum*, de *Gummi*, de *Thapsus* et de *Leptis Minor* plutôt que par Hadrumète.» et p. 211-212 : « Toute la région côtière de la Byzacène jouit d'une prospérité relative : l'oléiculture s'est intensifiée et le grand marché de l'huile se situe à *Thysdrus* où convergent les routes de grands parcours et d'où les jarres sont expédiées vers les ports d'*Acholla*, de *Sullectum*, de *Gummi* (sans doute Mahdia) et de *Leptis Minor* – Au retour de ces deux derniers ports, les chariots transportaient les matériaux tirés des carrières de Rejiche qui ont servi à la construction des somptueux monuments de *Thysdrus*-. Les *mercatores* de ces ports avaient sans doute des clients en Sicile et en Orient, mais aussi à Rome, qui, recevant déjà régulièrement l'huile de *Lepcis Magna*, avait des besoins de plus en plus importants ».

⁵⁶ *CIL*, II, 1180. Cf. L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 211-212.

⁵⁷ L. FOUCHER, *Hadrumetum*.

⁵⁸Au moins deux ateliers de production d'amphores étaient repérés à l'Ouest d'un vaste complexe de citernes et de bassins destinés aux conserves et aux sauces alimentaires. Cf. fig. 3.

⁵⁹ A propos du paysage portuaire de *Tacape* à travers les sources littéraires et archéologiques, voir A. MRABET, «La Petite Syrte dans l'Antiquité: approche géohistorique et archéologique de la côte centrale d'Golfe de Gabès», dans *L'Africa Romana*, XIV, p. 456-457 et 467.

⁶⁰ *CIL*, VIII, 2119-2120. Le *marmor Numidicum* de *Simithus* est distribué en Hispanie à partir du début du I^{er} siècle. Cf. M. MAYER, «La circulation de *marmor Numidicum* en Hispanie», dans *L'Africa Romana*, XI, p. 837-849. La datation de ce commerce peut s'établir entre le I^{er} et le II^e siècles. Cf. I. RODÀ, «La escultura romana importada en Hispania Citerior», dans *Le commerce maritime romain en Méditerranée occidentale*, Actes du Colloque International, Barcelone, mai 1988, Barcelone, 1990, p. 307-309

⁶¹ M. LONGERSTAY, «Un carrefour commercial africain d'importance régionale: Thabraca», dans *B.C.T.H. (B)*, 22, 1987-1989, p. 141-152. Voir aussi M. LONGERSTAY, «Nouvelles fouilles à Tabarka (Antique Thabraca)» dans *Africa*, n° X, éd. I. N.A.A., Tunis, 1988, p. 220-253.

⁶² *Bagradas* ne soutient guère la comparaison avec le Quadalquivir parcouru par une multitude de bateliers. Les productions des carrières numides semblent avoir surtout emprunté la route, pavée en 129 sous Hadrien, allant de *Simithus* à *Thabraca*. Cf. M. LONGERSTAY, *op cit.*

⁶³ L. CALLEGARIN, «Productions et exportations...», p. 185: «*Thabraca* peut être considéré comme tête de ligne de la voie maritime passant par la Sardaigne».

⁶⁴ L'épigraphie et les mosaïques tombales révèlent aussi la présence de naviculaires à *Thabraca*, qui exportaient le blé annonaire des plaines céréalières de *Vaga* et de *Bulla Regia*. Néanmoins, c'est surtout *Hippo Regius* qui joua un rôle plus important dans l'exportation de produits agricoles. En effet, l'arrière pays de cette ville portuaire se manifeste par

des sites périphériques, comme celui de Argoub El Bania⁶⁵, indiquent de manière effective que les communautés du littoral exploitaient d'importantes ressources halieutiques, ce qui invite à songer à une activité industrielle en rapport avec la production piscicole⁶⁶. D'autres produits de commerce, comme le bois, étaient exportés via ce port ; leur poids commercial et leur rendement financier étaient certainement importants, mais leurs traces archéologiques sont quasiment nulles.

Le rôle des armateurs privés était donc primordial dans l'essor de ce type de ports suite à la demande de marchandises rentables dès le deuxième quart du II^e siècle. L'amélioration de l'infrastructure portuaire n'était, vraisemblablement pas assurée par une trésorerie locale ; des investissements privés avaient certainement contribué à l'augmentation des capacités de stockage de ces ports. L'exemple le plus significatif, dans l'état actuel de la documentation, est celui des *Caelii*. Cette famille hadrumétine, qui possédait des *figlinae* à *Hadrumetum*⁶⁷ était tentée par les nouvelles promesses économiques et, pour en tirer profit, avait acheté ou construit des entrepôts à *Horrea Caelia*. De même, malgré le déclin de son port au IV^e siècle, *Hadrumetum* était en pleine croissance économique⁶⁸; une épitaphe des Catacombes datée des années 320-350⁶⁹ prouve qu'il existait au milieu de ce siècle un *navicularius*. Cela atteste que des commerçants avaient continué à exercer leur métier dans les ports limitrophes.

Ainsi, les cités portuaires qui bénéficiaient d'un statut administratif de capitale provinciale et vers lesquelles convergeaient les grands axes routiers avaient une place particulière. Cependant, la mise en place de fabriques de salaison d'un niveau de production que l'on pourrait qualifier d'«industriel» avait fini par minimiser les effets de la polarisation portuaire forte notamment en Tripolitaine et en Numidie⁷⁰.

Le partage des fonctions exportatrices était aussi déterminé à la fois par les conditions géographiques⁷¹ et par les conditions historiques. Capitale régionale depuis l'époque punique et capitale de la *Provincia Valeria Byzacena*, *Hadrumetum* était une ville portuaire et commerciale

la présence d'un réseau routier qui lui mettait en relation avec les plaines de la Numidie céréalière et avec les zones productrices d'huile d'olives de la région de Theveste. Cf. P. SALAMA, *Les Voies Romaines de l'Afrique du Nord*, Alger, 1951, p. 43; J. M. LASSÈRE, *Ubique Populus. Peuplements et mouvements de population dans l'Afrique romaine de la chute de Carthage à la fin de la dynastie des Sévères (146 a. C. – 235 p. C.)*, éd. C.N.R.S., Paris, 1977, p. 379.

⁶⁵ Voir fig. 2.

⁶⁶ Au VI^e siècle les ports de la côte Nord avaient aussi profité de la décadence de certains ports marchands à l'instar du port de *Hadrumetum*, cf. L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 321-322: «...les ports de Byzacène se trouvaient d'autant plus désavantagés que les produits étaient désormais exportés par les ports du nord... après les Sévères, les routes qui mènent à Hadrumète ne font pas l'objet de réparation... Comme la plus grande prospérité de Sufetula correspond à l'époque où Hadrumète n'a plus de port, nous pouvons considérer que, progressivement, les produits provenant de la Tunisie centrale ont cessé d'être dirigés vers Hadrumète, ou *Thysdrus* d'où ils étaient orientés vers les autres ports de la côte sahélienne. Ainsi les denrées provenant de la partie la plus occidentale de la Byzacène étaient alors drainées vers Carthage et, éventuellement, vers les ports de la côte nord, comme *Thabraca*. Il est probable également que d'autres convois prenaient le chemin du sud-est et aboutissaient aux ports de *Tacape*, *Thaenae* et *Taparura*, villes qui paraissent encore en plein essor au IV^{me} siècle».

⁶⁷ Cf. C. HUGONOT, *Rome en Afrique. De la chute de Carthage aux débuts de la conquête arabe*, éd. Flammarion, Coll. Histoire, Paris, 2000, p.36.

⁶⁸ Cf. L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 322-323: «La pauvreté des nécropoles, l'absence de grandes constructions, et le déclin du port pourraient nous faire croire qu'Hadrumète était en pleine décadence au IV^{me} siècle : une telle opinion serait excessive. L'importance des nécropoles chrétiennes montre que la population, loin de diminuer, s'est plutôt accrue... à aucune époque, on ne trouve autant de poterie de luxe. Les environs immédiats d'Hadrumète produisent assez de blé et d'huile pour fournir aux besoins de l'annone et nourrir les habitants...».

⁶⁹ A. LEYNAUD, *Les catacombes africaines. Sousse - Hadrumète*, 2^e édition, Alger, 1922, p. 410. Cf. L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 320-321.

⁷⁰ Cf. *Tabula Peutingeriana, segmentum VII*.

⁷¹ *Vide Supra*, le cas de *Thabraca*.

particulièrement importante. Son port, qui sera entretenu jusqu'au IV^e siècle⁷², était certainement de grande envergure⁷³. Il possédait, au moins, un bassin commercial limité par deux môles et fermé par un brise-lame de sept mètres de largeur⁷⁴. Il comportait également deux tours⁷⁵. Les traces du quai étaient vraisemblablement parallèles au rivage⁷⁶.

Les découvertes archéologiques prouvent que durant le règne d'Hadrien, et jusqu'à la fin du II^e siècle, le port était digne de cette capitale régionale, siège d'une grande communauté professionnelle en matière de commerce et de transactions économiques⁷⁷. Jusqu'au milieu du III^e siècle, ses entrepôts s'agrandirent⁷⁸ peu à peu⁷⁹, d'autant plus que de nouvelles marchandises entraient dans le circuit des affaires des grands marchands. En effet, les unités de production de conserveries et de sauces alimentaires étaient l'une des composantes maîtresses, là encore, de la parure monumentale économique de la ville et de son environ immédiat⁸⁰.

Outre les produits alimentaires, ce port était certainement exportateur de chevaux de course. La collection de mosaïques découverte dans la maison dite de *Sorothus*⁸¹, à Sousse, prouve au moins, qu'à l'échelle des provinces africaines, l'édification des cirques dans un nombre important de cités encourageait ce type de commerce⁸². Il avait soutenu, *in brevis*, une activité commerciale fort importante et avec les provinces occidentales et avec le bassin oriental de la Méditerranée durant les

⁷² Le texte de l'*Anonymi Stadiasmus Maris Magni* est formel à l'égard du déclin du port: *Anonymi Stadiasmus Sive Periplus Maris Magni*, dans *Geographi Graeci Minores*, éd. Muller, Hildesheim, 1965, p. 470 : «*Ab Adrymeto ad Aspidem sunt stadia 500... Septentriones versus naviga, adeo ut a sinistra appareant ; sunt enim in pelago illo brevia multa et aspera...*». Cf. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 211 et 320-321 : «Hadrumète, vers la fin du IV^{me} siècle ou le début du V^{me}, date généralement attribuée à ce texte, n'a plus de port. Nous pouvons en trouver une autre preuve dans le fait qu'à l'époque byzantine, une partie du quartier du port est devenue un cimetière : au moment de la construction de la grande poste, en 1949, on a pu constater, au-dessus des dalles de mosaïques d'une maison du III^{me} siècle, la présence de tombeaux qui datent de l'époque byzantine, peut-être même de l'époque vandale. On peut donc considérer, et les plus anciens textes arabes semblent confirmer ce point, que l'ancien port s'était peu à peu ensablé et que la ville byzantine ne dépassait pas, du côté nord, l'actuel rempart aghlabide. Un mouillage put alors être créé, non pas à l'emplacement de l'ancien port définitivement abandonné, mais plus au sud où un nouveau port sera plus tard aménagé par les arabes...».

⁷³ Cf. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 80-85.

⁷⁴ Il n'entre pas dans notre propos de reprendre ici la polémique, aujourd'hui encore non résolue, concernant l'attribution de trois bassins au port d'*Hadrumentum*. Voir à ce propos G. HANNEZO, «Observations sur le tracé du plan d'Hadrumète par Daux», dans *R. A.*, Troisième série, Tome XXX, Janvier – Juin 1897, Paris, 1897, p. 22-29; C. MONLEZUN, «Topographie d'Hadrumète (Sousse)», dans *R. A.*, 1900, p. 195-211.

⁷⁵ Cf. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 88.

⁷⁶ G. HANNEZO, «Observations sur le tracé...», p. 22 : « De la passe au rempart nord actuel, aucune trace d'enceinte, d'ouvrage ou de quai – Ce quai existe pourtant d'après le témoignage d'un ancien habitant de Sousse qui a surveillé les travaux de M. Daux et qui m'a indiqué la direction de ce quai telle qu'elle est donnée dans le plan – ; cet espace est recouvert de sable, de tombes arabes et une partie se transforme actuellement pour l'établissement d'une gare de chemin de fer, de voies ferrées, etc. ; les travaux exécutés jusqu'à ce jour n'ont fait découvrir aucune trace de construction ou de quai. ».

⁷⁷ Cf. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 161 : «De riches maisons vont être construites au Nord de la ville, à 2 ou 300 mètres du port, sur la pente et sur le plateau... Si l'on ne sait absolument rien des propriétaires, on peut supposer toutefois que, pour faire bâtir dans ce quartier, ils devaient avoir tout près le siège de leurs activités professionnelles ou politiques : oléifacteurs dont les entrepôts étaient voisins, naviculaires, fonctionnaires enrichis, tous, en même temps, propriétaires terriens».

⁷⁸ Sur les *horrea* d'Hadrumète, nous proposons un emplacement équivoque aux vestiges des monuments découverts immédiatement à l'Ouest du quai, c'est-à-dire à l'emplacements des bâtiments 14, 15 et 16 du plan de l'ingénieur Daux (fig.1) qui a passé six mois à fouiller à Sousse entre 1862 et 1863 Cf. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 86, nota 222.

⁷⁹ L'iconographie avait livré, suite à la découverte en 1890 à Sousse d'une mosaïque de seuil, une scène figurant un navire au port, cf. L. FOUCHER, *Navires et barques...*, p. 16. Sur les découvertes archéologiques relatives à l'iconographie portuaire à Sousse, voir aussi: L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 146-148, 174 -175, p. 237 et nota 939, p. 259 et nota 1036, p. 295; L. FOUCHER, *Navires et barques...*, p. 40, nota 61.

⁸⁰ Cf. L. FOUCHER, *Hadrumentum*, p. 85-86.

⁸¹ Sur la datation des mosaïques de la maison dite de *Sorothus*, voir L. FOUCHER, p. 212-214, 245-246.

⁸² L. FOUCHER, p. 142 : « On devait exporter des chevaux de course : on sait que certains bateaux – sur la mosaïque d'*Althiburos* montrant un catalogue de bateaux – étaient spécialement aménagés pour ce transport.».

règnes d'Hadrien et d'Antonin⁸³ et, jusqu'au règne d'Alexandre Sévère, commerçants, armateurs et propriétaires d'ateliers d'amphores⁸⁴ y travaillaient à plein rendement⁸⁵.

Intense jusqu'au début du III^e siècle, l'activité portuaire d'*Hadrumetum* décroît à la suite de la crise de 238⁸⁶ ; alors que les opérations commerciales paraissent plus diversifiées dans nombre de ports jusqu'au V^e siècle, notamment à Carthage. Pendant l'antiquité tardive, l'Etat avait dépêché, en effet, à Carthage un préfet de l'annone d'Afrique⁸⁷. Celui-ci coordonnait l'action de préposés qui délivraient le blé fiscal à des naviculaires. Trente-deux *ostraca* mis au jour à Carthage, inscrits en 373, complètent notre documentation. Ils permettaient à des mesureurs d'huile, perçue au titre de l'impôt, de tenir leurs comptes. Les vestiges du port commercial indiquent, en plus, qu'autour de l'année 400, le mur du quai avait été réaménagé et un ensemble d'entrepôts était ajouté⁸⁸.

Ainsi, il est difficile de distinguer, avec certitude, les complexes de stockage et d'exportation des escales dévolues au cabotage local et à la relâche. Ce réseau portuaire était donc, structurellement, hiérarchisé. Des conditions historiques et géographiques avaient contribué soit à un déclin soit à une ascension de l'activité portuaire et, par conséquent, de ses structures fonctionnelles. Jouant un rôle majeur, difficile à apprécier, dans l'équilibre commercial méditerranéen, la majeure partie des ports du littoral tunisien possédait généralement des installations de moyenne envergure. Le cas de Carthage semble, toutefois, exceptionnel et sur le plan des infrastructures et sur le plan chronologique. Jusqu'à la fin du V^e siècle, la sigillée claire africaine faisait encore partie, vraisemblablement, des produits exportés de Carthage⁸⁹. Au VI^e siècle, la majeure partie des ports avaient décliné; Procope est formel à ce propos⁹⁰.

⁸³ Cf. *Idem*, p. 185-187. Concernant les relations commerciales entre Hadrumète et *Lepcis Magna*, voir L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 220, 224, 255, 287-288.

⁸⁴ Sur les vestiges des ateliers d'amphores et les fours de potiers à Sousse, voir L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 89 et *nota* 234, 108, 139 et *nota* 439, 194 et 259.

⁸⁵ Cf. L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 313-315.

⁸⁶ Sur le déclin du port après la crise de 238, voir L. FOUCHER, *Hadrumetum*, p. 368.

⁸⁷ G. E. RICKMAN, *The corn supply of ancient Rome*, Oxford, 1980, p. 202-204.

⁸⁸ Cf. L. E. STAGER, « Le tophet et le port commercial », dans *Pour sauver Carthage. Exploration et conservation de la cité punique, romaine et byzantine*, UNESCO / I.N.A.A., Tunis, 1992, p. 76-77 : « Le complexe des entrepôts s'étendait au moins sur 50 m vers l'ouest...Entre les entrepôts et le mur du quai existaient des arcades ou une colonnade...Entre la colonnade et les entrepôts, un pavé de lourdes dalles constituait une surface solide sur laquelle les arrimeurs transportaient à dos d'hommes les cargaisons vers les navires mouillés à quai ou hors de ceux-ci. »

⁸⁹ A proximité du port de Carthage étaient fabriquées des *ampullae oleariae*, peut être jusqu'à la fin du V^e siècle. Cf. A. CARANDINI, « *Ampullae oleariae*. Appunti sulla produzione e il commercio della ceramica africana in età imperiale », dans *M.E.F.R.A.*, 82, 1970, p. 753-785.

⁹⁰ PROCOP., *Vand.*, Traduction de D. Roques, éd. Les Belles Lettres, Paris, 1990, I, XV, 8 : « Navez-vous pas entendu dire que ce littoral ne peut, affirme-t-on, se parcourir dans tout son étendue, de Carthage à Ioukè, qu'en neuf jours de marche ? Qu'en outre il est absolument dépourvu de facilités portuaires... ».

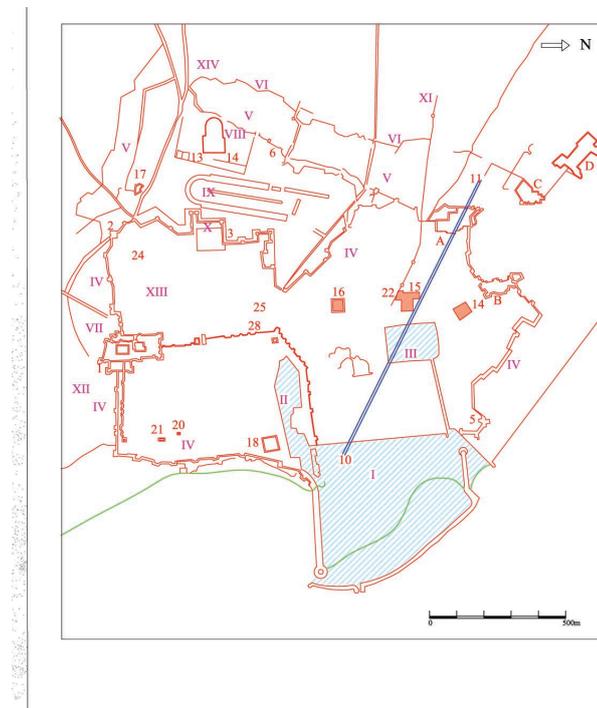
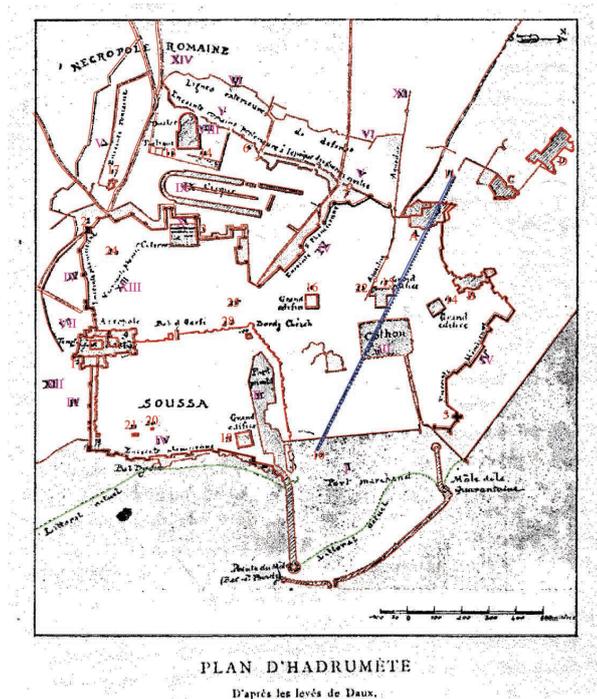
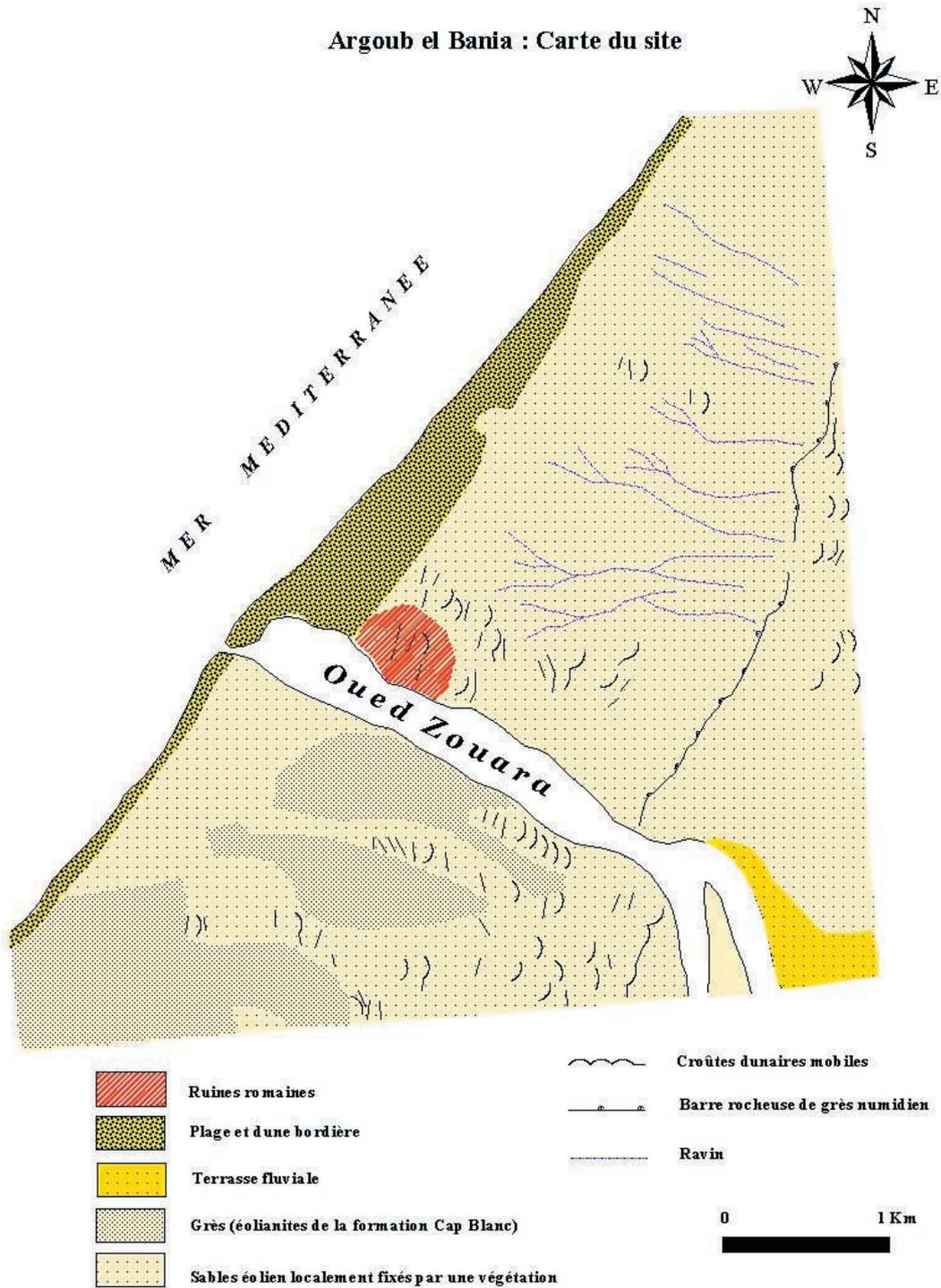


Figure 1.- Reconstitution du plan du port d'Hadrumetum
HANNEZO, G., « Observations sur le tracé du plan d'Hadrumète par Daux », dans R. A.,
Troisième série, Tome XXX, Janvier – Juin 1897, Paris, 1897

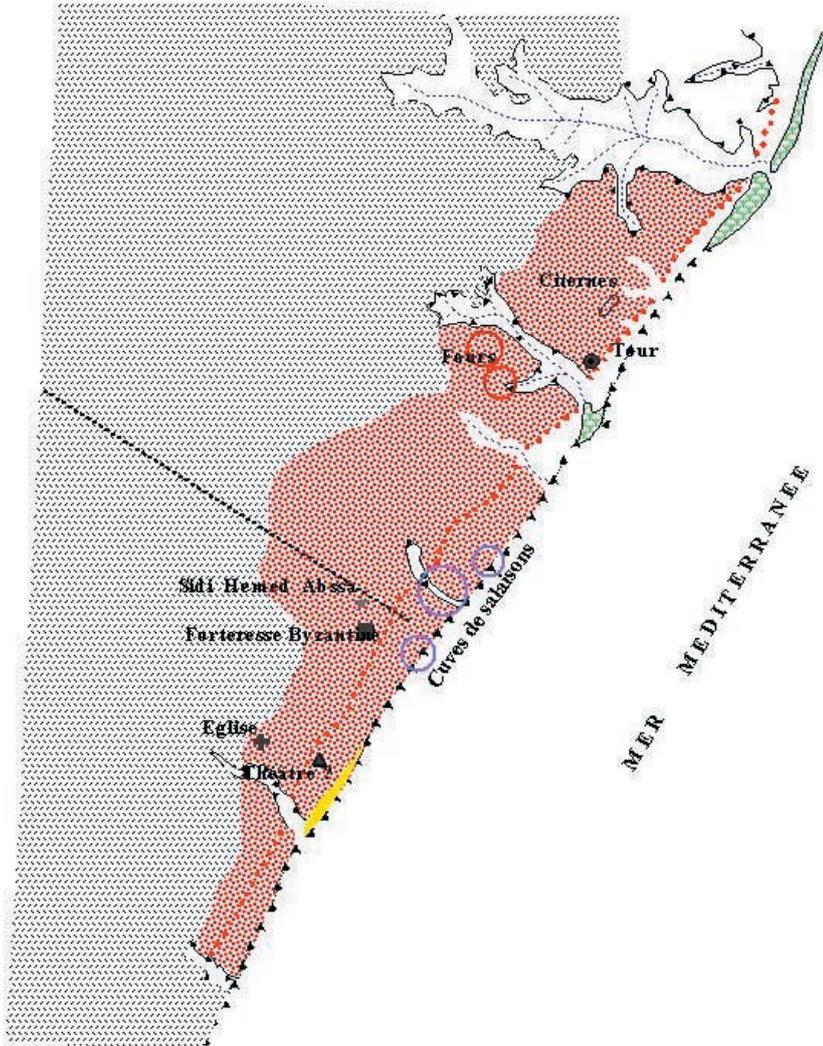
Argoub el Bania : Carte du site



Source : photographie aérienne 1963

Figure 2.- Plan de situation des vestiges antiques. Reproduction graphique
H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI 2004, p. 216

Macomades, Iunci : carte du site



Légende

	Croûte calcaire		Falaise morte
	Shorre		Microfalaise vive
	Plage sableuse		Vallon
	Extension des vestiges		Piste

0 1 km

Figure 3.- Plan de situation des vestiges antiques. Reproduction graphique
H. SLIM, P. TROUSSET, R. PASKOFF, A. OUESLATI 2004, p. 121