

ÎLES, ÎLOTS ET PORTS.

L'UTILISATION DES ÎLES ET DES ÎLOTS DANS LE CADRE DES SYSTÈMES PORTUAIRES PHÉNICIENS ET PUNIQUES.

Nicolas Carayon

University of Southampton – ERC RoMP

Deux des plus prestigieuses et plus importantes cités de la mère patrie des Phéniciens occupent des îlots situés à quelques encablures du rivage. Il s'agit d'Arwad, actuellement en Syrie, et de la presqu'île de Tyr, au Liban, qui fut rattachée au continent lors du siège de la cité par Alexandre en 330 av. J.-C. Ces deux cités-îles ont en commun une organisation spatiale bipartite alliant une agglomération principale insulaire et des dépendances continentales. Occupées dès l'âge du Bronze, l'organisation de ces deux cités relèvent d'un héritage syro-palestinien que les Phéniciens ont maintenu et diffusé au cours des différentes phases de leur expansion essentiellement méditerranéenne (Carayon, 2011).

Les avantages défensifs d'un tel type d'occupation sont évidents et l'histoire les a soulignés à plusieurs reprises. L'île d'Arwad n'a jamais été prise même si, pour préserver son indépendance, elle s'est soumise à plusieurs reprises à des conquérants étrangers, par exemple le souverain assyrien Téglath-phalasar I^{er} (Bunnens, 1983) et le macédonien Alexandre le Grand (Arrien, *An.*, II, 13, 7-8 et 20, 1). Tyr, également, sut conserver son autonomie même au plus fort de la domination assyrienne sur la Phénicie. Pour prendre la cité insulaire, Alexandre eut à entreprendre la réalisation d'une chaussée reliant l'île au continent. Forts d'une maîtrise maritime et d'avantages certains en matière de flotte navale, la position insulaire de ces deux cité-États en ont fait des places quasiment imprenables.

L'insularité de Tyr et d'Arwad implique cependant des contraintes importantes que les sources textuelles antiques ne manquent pas de souligner. Au sujet de Tyr, la lettre d'El Amarna EA 149, par exemple, souligne la dépendance de l'agglomération insulaire vis-à-vis du continent pour son approvisionnement en eau potable et en bois de construction, ainsi qu'en espace pour enterrer ses morts. Ce sont certainement ces contraintes et cette dépendance vis-à-vis du continent qui sont à l'origine du développement d'une organisation bipartite associant systématiquement une ou plusieurs agglomérations secondaires situées sur le continent à l'agglomération principale située sur une île. Ainsi Tyr

a bénéficié des agglomérations de *Palaetyr/Ushu* et de Tell Rachidiyé, localisées sur le continent, qui lui procurent un espace funéraire suffisant (nécropole tyrienne d'El-Bass, Aubet, 2004) et qui facilitent son approvisionnement, notamment en eau potable à Tell Rachidiyé (Doumet-Serhal, 2004). De même, Arwad est doté d'un territoire continental, sa Pérée, occupé par plusieurs sites littoraux : Tartous, Tell Ghamqé et Amrit (Rey-Coquais, 1974).

D'un point de vue maritime, cette organisation bipartite implique un fonctionnement portuaire répartis sur plusieurs sites et autour d'une rade relativement abritée des vents et des courants dominants par l'île sur laquelle s'élève l'agglomération principale. On retrouve ici la définition d'un système portuaire tel que nous l'avons établie dans le cadre du projet *ERC Rome's Mediterranean Ports* pour le monde romain : « une série de bassins et de sites portuaires formant les parties d'un potentiel unique maritime, géographiquement et fonctionnellement liés à un point focal », ici l'agglomération insulaire (Carayon, *et alii*, 2018).



Figure 1 : Carte des établissements portuaires insulaires phéniciens et puniques (N. Carayon, Université of Southampton, ERC RoMP).

Dans le cadre de l'expansion phénicienne, dont le caractère commercial ne fait aucun doute, on retrouve le même type d'installation insulaire. Il est attesté au cours de la première phase de l'expansion (Xe-VIII^e s. av. J.-C.) avec les sites portuaires de Jezirat Fara'un en Mer Rouge, Motyé en Sicile, Sulcis et Bosa en Sardaigne, Cerro del Villar et Cadix en Espagne¹. Il est également attesté au cours de la deuxième phase de l'expansion (VII^e s. av. J.-C.), une expansion secondaire dont les premières fondations phéniciennes

1. Pour une bibliographies détaillée pour chacun des sites mentionnés, voir Carayon, 2008.

d'outre-mer sont à l'origine, avec les sites de Rachgoun en Algérie et Essaouira au Maroc atlantique. Pour chacune de ces installations, on retrouve un modèle d'organisation bipartite alliant une agglomération principale insulaire et un ou plusieurs vis-à-vis continentaux. L'île de Jezirat Fara'un, tout d'abord, a été identifiée avec Ezion-Geber des sources bibliques (1 R. 9,26; 22,49; 2 Ch. 20-36), citée comme une fondation commune d'Hiram I^{er} de Tyr et Salomon au X^e s. av. J.-C. pour servir de base aux opérations commerciales vers le riche pays d'Ophir (Flinder, 1977). L'agglomération principale insulaire est complétée par un établissement secondaire continental matérialisé par deux jetées antiques. La vocation commerciale du site paraît évidente et le caractère défensif de la position insulaire pourrait avoir été privilégié pour servir les activités commerciales. En effet, Jezirat Fara'un se trouve en face du débouché des routes caravanières reliant Mer Rouge et Mer Méditerranée qui traversent le désert du Sinaï. L'établissement insulaire facilite alors la protection des marchandises en attendant le départ des caravanes continentales.

En Méditerranée centrale et occidentale, si on retrouve le même modèle d'organisation bipartite, la situation géostratégique diffère de l'exemple de Jezirat Fara'un. En effet, l'agglomération insulaire fait face à un territoire dont l'exploitation est contrôlée par une entité politique indigène, du moins durant les premiers temps de la présence phénicienne. L'île est alors située à proximité immédiate des populations locales et au débouché maritime des voies de communication vers l'intérieur des terres et vers les riches ressources du terroir, en particulier minières. C'est le cas par exemple de Cadix, face à l'embouchure du Rio Guadelete (Niemeyer, 1981), du Cerro del Villar face à l'embouchure double du Rio Guadalhorce et du Rio Guadalmedina (Aubet, 1992 et 1993), ou de Sulcis à proximité des riches gisements métallifères de l'Iglesiente (Acquaro, 1993). C'est également le cas de l'îlot de Rachgoun face à l'embouchure de la Tafna (Laporte, 2006) et de l'îlot d'Essaouira face à l'embouchure de l'Oued Ksob (Jodin, 1966). Dans ce contexte de relation commerciale entre Phéniciens et populations indigènes, l'organisation bipartite insulaire/continentale pourrait définir un cadre géographique approprié d'échanges pacifiques ménageant le contrôle politique du territoire et l'exploitation des ressources par les autochtones (Carayon, 2011). L'agglomération insulaire, tout en jouant le rôle d'enclave phénicienne portuaire, assure, d'un côté, la sécurité des marchandises et de la population phénicienne, et de l'autre, elle garantit les bonnes relations avec les populations indigènes puisque les Phéniciens ne s'installent pas directement sur leur territoire. Dans ce modèle d'occupation spatiale, le ou les établissements secondaires continentaux jouent le rôle de port de transit mais peuvent aussi matérialiser le point de contact, le lieu de commerce, entre Phéniciens et populations locales. Un passage

d'Hérodote au sujet du commerce carthaginois sur les côtes atlantiques (Rougé, 1966) décrit un type d'échange relativement proche du commerce tenant place autour des agglomérations phéniciennes insulaires : « ... il y a sur la côte libyenne un point habité, au-delà des colonnes d'Hercule, où ils (les Carthaginois) abordent et débarquent leurs marchandises, ils les étalent sur la grève, regagnent leurs navires et signalent leur présence par une colonne de fumée. Les indigènes, qui voient la fumée, viennent au rivage, déposent sur le sable de l'or pour payer les marchandises et se retirent, les Carthaginois descendent alors examiner l'offre : s'ils jugent leur cargaison bien payée, ils ramassent l'or et s'en vont ; sinon, ils regagnent leurs navires et attendent. Les indigènes reviennent et ajoutent de l'or à la somme qu'ils ont déposé jusqu'à ce que les marchands soient satisfaits » (Hérodote, IV,76). Si on file la métaphore de l'île/navire déjà développée par Ezéchiel (*Ez.* 27) au sujet de Tyr, le passage d'Hérodote peut refléter un même modèle d'organisation spatiale associant, un établissement phénicien insulaire – le navire phénicien –, un territoire indigène et un établissement continental : la grève sur laquelle les biens à échanger sont entreposés. Les Punique, à leur tour et à partir des VI-V^e s. av. J.-C., ont mis en œuvre le même modèle d'occupation spatiale. Cela est attesté avec l'île de Djerba en Tunisie, à Cherchel en Algérie (Lassus, 1965) où l'îlot Joinville a été identifié avec l'île de *Psamathos* du Pseudo-Scylax (§ 111), sur l'îlot de Na Guardis au Sud de Majorque (Guerrero Ayuso, 1984), à Tarifa en Espagne avec l'îlot de Las Palomas (Martín Ruiz, 1995 : 60). Cela est encore attesté à l'époque hellénistique à Tabarka en Tunisie (Lipinski, 2004 : 387-389) et à Alger avec l'îlot de l'Amirauté (Lipinski, 2004 : 403), identifié avec l'île d'**Aktion** du Pseudo-Scylax (§ 111). Tous reprennent l'organisation bipartite associant un ou plusieurs établissements continentaux et un établissement insulaire. Mis à part Tarifa dont l'arrière-pays pourrait déjà faire partie de la sphère d'influence Carthaginoise, ces exemples puniques peuvent aussi refléter un désir de commerce avec les populations locales et ce type d'organisation spatiale peut, encore une fois, contribuer à son bon développement.

Si l'installation sur des îlots à peu de distance du rivage et la présence récurrente de vis-à-vis continentaux sont attestées à toutes les périodes de l'histoire phénicienne et punique, l'évolution particulière de l'occupation, à moyen ou long terme, de chacun des sites mentionnés, n'est pas uniforme. Trois cas de figure principaux sont illustrés. Tout d'abord, l'agglomération principale, située originellement sur une île, est pérenne. C'est le cas d'Arwad qui est aujourd'hui encore un port insulaire actif de Syrie. Les îles de Tyr, Sulcis et Cadix sont également toujours occupées par une agglomération mais celle-ci n'est plus insulaire. La progradation naturelle de l'estuaire du Rio Guadalete a relié l'archipel primitif de Cadix au continent (Alonso Villalobos, Gracia Prieto et Benavente

González, 2009). Alexandre, lors de la prise de Tyr a relié artificiellement l'île de Tyr au continent (Marriner, *et alii*, 2008). Cette liaison d'origine anthropique est également attestée à Sulcis où un pont relia, dès l'époque romaine semble-t-il, l'île de San'Antioco au reste de la Sardaigne (Acquaro, 1993). C'est également le cas de Motyé (Famà, 1995), de Tabarka (Longerstay, 1988), d'Alger (Lipinski, 2004 : 403), de Cherchel (Benseddik, Ferdi et Leveau, 1983) et de Tarifa (Martín Ruiz, 1995 : 60) où les anciens îlots côtiers ont été transformés par l'action de l'homme en presqu'îles. Dans le deuxième cas de figure, au contraire d'une occupation pérenne, les îlots ont été abandonnés relativement peu de temps après les débuts de leur occupation. C'est le cas de Jezirat Fara'un (Flinder, 1977), de Rachgoun (Laporte, 2006), du Cerro del Villar (Aubet, 1993), d'Essaouira (Jodin, 1966) et de Na Guardis (Guerrero Ayuso, 1984). Les raisons de cet abandon ne sont pas clairement établies mais il est possible de mettre en avant des changements d'ordre socio-économique, notamment dans le cadre d'un commerce lointain, comme à Jezirat Fara'un et à Essaouira qui répondent à des intérêts commerciaux ponctuels ; ou en réponse à des processus de progradation importants qui pourraient avoir perturbé les activités portuaires, comme au Cerro de Villar. On notera également que, dans certains cas, après l'abandon de l'agglomération insulaire, une autre agglomération se développe sur le continent ; c'est le cas à Rachgoun avec la ville de Siga en amont de l'embouchure de la Tafna (Vuillemot, 1965: 33-34; Vuillemot, 1971), au Cerro del Villar avec la ville de Malaga, et à Essaouira. En revanche, les relations de causes à effets entre abandon de l'installation insulaire et développement de l'agglomération continentale ne sont pas attestées. Il n'empêche. Lorsque se développent les agglomérations continentales et au moment où elles se développent, l'occupation insulaire semble présenter plus d'inconvénients que d'avantages. L'unique cas documenté de déplacement volontaire de l'agglomération et de la population depuis l'île vers le continent provient de Motyé. Après la destruction de la cité phénicienne insulaire par Denys de Syracuse en 397 av. J.-C., la population se déplace sur le promontoire de l'actuelle Marsala et fonde la cité de *Lilybaeum* (Diodore, XIV, 47-53) qui deviendra un port punique, puis romain, important, et qui est toujours actif de nos jours. Enfin, le dernier cas de figure d'évolution de l'occupation humaine provient de Bosa, Tabarka, Alger, Cherchel et Tarifa. L'occupation de l'îlot côtier perdure mais c'est le vis-à-vis continental qui devient le point nodal de l'occupation et du système portuaire. L'agglomération principale insulaire devient un des éléments qui composent le système portuaire alors centré sur l'ancien vis-à-vis continental.

Le modèle d'occupation dont on a présenté ici les principales caractéristiques apparaît à 16 reprises dans le monde phénico-punique, ce qui représente approximativement 10% des agglomérations portuaires (Carayon, 2012-2013). L'association systématique

du site insulaire et des vis-à-vis continentaux est à l'origine d'un type de système portuaire particulier, organisé autour d'un vaste mouillage plus ou moins abrité des vents et des vagues, et occupé par des sites portuaires secondaires multiples. Si l'organisation spatiale de ce type de système portuaire a pu être présentée dans le cadre de ce travail préliminaire, ses modalités de fonctionnement nécessitent une recherche approfondie qui mettrait en œuvre une approche systémique. Les relations qu'entretenaient les différents sites qui composent ces systèmes portuaires et, dans le monde colonial, les relations qu'entretenaient les différentes communautés au sein d'un même système, sont un développement fondamental de la recherche qui, on l'espère, pourra être entrepris au cours des prochaines années.

REMERCIEMENTS

Ce travail en cours fait partie d'une recherche plus générale sur les systèmes portuaires dans l'Antiquité entreprise dans le cadre du projet ERC *Rome's Mediterranean Ports* (FP7-IDEAS-ERC, référence du projet : 339123).

BIBLIOGRAPHIE

- ACQUARO, E. (1993): Italia, in E. Acquaro, M. E. Aubet et M. H. Fantar: *Insediamenti fenici e punicici nel Mediterraneo occidentale. Le pays de Carthage – Italia – España*. Rome: 79-139.
- ALONSO VILLALOBOS, C., GRACIA PRIETO, F. J. et BENAVENTE GONZÁLEZ, J. (2009): Evolución histórica de la línea de costa en el sector meridional de la Bahía de Cádiz. *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 11. Cadix: 13-37.
- AUBET, M.E. (1992): Proyecto Cerro del Villar (Guadalupe, Málaga). Estudio de materiales 1990. *Anuario Arqueológico de Andalucía 1990*. Séville : 304-306.
- AUBET, M.E. (1993): Cerro del Villar, Guadalupe (Málaga). El asentamiento fenicio y su interacción con el Hinterland. *Investigaciones arqueológicas en Andalucía, 1985-1992. Proyectos*. Huelva: 471-479.
- AUBET, M.E. (2004): The Tyre – Al Bass Necropolis, in C. Doumet-Serhal (éd.): *Decade. A decade of Archaeology and History in the Lebanon. Archaeology and History in Lebanon*, Beyrouth: 16-27.
- BENSEDDIK, N., FERDI, S. et LEVEAU, P. (1983): *Cherchel*, Alger.

- BUNNENS, G. (1983): Considérations géographiques sur la place occupée par la Phénicie dans l'expansion de l'empire assyrien. *Studia Phoenicia*, I-II. Louvain: 169-193.
- CARAYON, N. (2008): *Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures*. Thèse de doctorat, Strasbourg [en ligne] <<http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00283210/fr/>>.
- CARAYON, N. (2011): Note sur l'organisation spatiale des agglomérations insulaires phéniciennes et puniques. *Méditerranée*, 117. Aix-en-Provence: 111-114.
- CARAYON, N. (2012-2013): Les ports phéniciens du Liban. Milieux naturels, organisation spatiale et infrastructures. *Archaeology and History in Lebanon*, 36-37. Beyrouth: 1-137.
- CARAYON, N., *ET ALII* (2018): The Harbour System of Narbo Martius (Narbonne/F) and its Facilities during Antiquity, in C. von Carnap-Bornheim, *et alii* (éd.): *Harbours as Objects of Interdisciplinary Research - Archaeology + History + Geosciences, International Conference*. Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, Mainz : 151-163.
- DOUMET-SERHAL, C. (2004): The Location and Ancient Names of Mainland Tyre and the Role of Rachidieh in this Context, in C. Doumet-Serhal (éd.): *Decade. A decade of Archaeology and History in the Lebanon. Archaeology and History in Lebanon*. Beyrouth: 60-69.
- FAMA, M. L. (1995): Il porto di Mozia. *Sicilia Archeologica*, 28. Rome: 171-180.
- FLINDER, A. (1977): The Island of Jezirat Fara'un, its Ancient Harbour, Anchorage and Marine Defence Installations. *International Journal of Nautical Archaeology*, 6, 2. Londres: 127-139.
- GUERRERO AYUSO, V.M. (1984): Asentamiento púnico de Na Guardis. *Excavaciones Arqueológicas en España*, 133. Madrid.
- JODIN A. (1966): *Mogador : comptoir phénicien du Maroc atlantique*. Tanger.
- LAPORTE J.-P. (2006): Siga et l'île de Rachgoun, in *L'Africa Romana. Mobilità delle persone e dei popoli, dinamiche migratorie, emigrazioni ed immigrazioni nelle province occidentali dell'Impero romano (Atti del XVI convegno di studio, Rabat)*. Rome: 2531-2598.
- LASSUS J. (1965): L'archéologie algérienne en 1959, *Libyca. Archéologie, épigraphie*, 8, 2. Alger: 19-62.
- LIPÍŃSKI, E. (2004) : *Itineraria Phoenicia. Orientalia Lovaniensia. Analecta* 127, *Studia Phoenicia* 18. Louvain - Paris.
- LONGERSTAY, M. (1988): Nouvelles fouilles à Tabarka (antique Thabraca). *Africa*, 10. Tunis: 220-253.

- MARRINER, N., MORHANGE C. et CARAYON, N. (2008): Ancient Tyre and its Harbours: 5000 Years of Human-environment Interactions. *Journal of Archaeological Science*, 35.5. Londres: 1281-1310.
- MARTÍN RUIZ, J. A. (1995): *Catálogo documental de los Fenicios en Andalucía*. Séville.
- NIEMEYER H. G. (1981): Anno octogesino post Troiam captam ... Tyria classis Gadis condidit? Polemische Gedanken zum Gründungsdatum von Gadès (Cádiz), *Hamburger Beiträge zur Archäologie*, 8. Hambourg: 9-33.
- REY-COQUAIS, J.-P. (1974): *Arados et sa Pérée aux époques grecque, romaine et byzantine. Recueil des témoignages littéraires anciens, suivis de recherches sur les sites, l'histoire, la civilisation*. Paris.
- ROUGÉ J. (1966): *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*. Paris.
- VUILLEMOT, G. (1965): *Reconnaissances aux échelles puniques d'Oranie*. Autun.
- VUILLEMOT, G. (1971): Siga et son port fluvial. *Antiquités Africaines*, 5. Aix-en-Provence: 39-86.