

جامعة سوسة
كلية الآداب والعلوم الإنسانية
قسم التاريخ
وحدة البحث – UR-16ES11



Université de Sousse
Faculté des Lettres et des Sciences Humaines
Département d'Histoire
(AnTe SaPer UR-16ES11)



فعاليات الندوة العلميّة
لقصور الساف

سلقطة ونواحيها في الفترة القديمة والوسيطة

تجميع النصوص : رضا كعبية

سلقطة ونواحيها
في الفترة القديمة والوسيطة
Sullecthum / Salakta et ses environs
à l'époque antique et médiévale

Actes des journées d'études sur
Ksour Essef

Sullecthum Salakta et ses environs à l'époque antique et médiévale

Textes réunis par Ridha KAABIA



بدعم من جمعية أصدقاء المكتبة والكتاب بقصور الساف

Sousse
2019

Avec le soutien de l'Association des Amis de la Bibliothèque et des Livres- Ksour Essef



Sullecthum
Salakta et ses environs
à l'époque antique et médiévale

Le comité d'organisation

- **Sofien Ben Moussa** (Université de Sousse)
- **Ridha Ghaddhab** (Université de Sousse)
- **Emna Ghith** (Université de Sousse)
- **Ridha Kaabia** (Université de Sousse)
- **Jihène Nacef** (Université de Monastir)

Le comité scientifique

- **Lotfi Belahouichet** : Directeur de recherche (INP).
- **Habib Ben Younes** : Directeur de recherche (INP).
- **Faouzi Brahim** : Maître de conférences (Université de Sousse)
- **Michel Bonifay** : Directeur de recherche (CNRS)- Professeur (Université d'Aix-Marseille).
- **Mohamed Hassen** : Professeur (Université de Tunis)
- **Nabil Kallala** : Professeur (Université de Tunis).
- **Ahmed Mcharek** : Professeur émérite : (Université de Tunis).

Textes réunis & Coordination : **Ridha KAABIA**

© Département d'Histoire (AnTe SaPer UR-16ES11)

ISBN 978-9973-962-00-0 / Sousse - 2019

Conception : Taoufik Sassi / Impression : xxxxxxxxxxxxxx

Université de Sousse
Faculté des Lettres et des Sciences Humaines
Département d'Histoire
(AnTe SaPer UR-16ES11)
Avec le concours de l'École doctorale



Actes des journées d'études sur
Ksour Essef

Sullecthum
**Salakta et ses environs
à l'époque antique et médiévale**

Textes réunis par **Ridha KAABIA**

Sousse - 2019

Avec le soutien de l'Association des Amis de la Bibliothèque et des Livres- Ksour Essef



Sommaire

Présentation	7
Ridha KAABIA	
Fawzi BRAHIM	11
Milieu naturel et ressources à Salakta et sa région.	
Sofiène BEN MOUSSA	39
Peuplement préhistorique de la région d'El-Alia (<i>Salakta, Ksour Es-Sef</i>).	
Emna GHITH-HMISSA	51
L'architecture funéraire «autochtone» dans le Sahel méridional. La ligne Salakta / Henchir El-Alia et ses environs.	
Habib BEN YOUNES	71
Les environs de l'actuelle Salakta à l'époque pré-romaine.	
Ahmed GADHOUM	77
Le port de <i>Sullecthum</i> (Salakta).	
Ridha GHADDHAB / Jihen NACEF	93
<i>Sullectha</i> /Salakta sous l'Empire romain : un pôle de production et d'exportation.	
Jihen NACEF	121
À propos de la vaisselle commune et culinaire produite sur l'atelier de potier à El Maklouba (Région Ksour Essef-Tunisie).	
Saloua KAROUI	137
Contribution à l'histoire économique et sociale de <i>Sullecthum</i> /Salakta à partir des mosaïques.	
Ridha KAABIA	149
Remarques sur l'apport de l'épigraphie latine pour la connaissance de la société de <i>Sullecthum</i> à l'époque romaine et tardo-antique.	
Oifa BEN AÏCHA	165
Les catacombes de Salakta : un monument funéraire d'époque chrétienne ?	

Présentation

Ces travaux sur Salakta et ses environs s'inscrivent dans le cadre d'une série de colloques organisés par le département d'Histoire de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de l'Université de Sousse sur l'histoire, l'archéologie et le patrimoine des communes tunisiennes, en partenariat avec les associations de la société civile*, en l'occurrence « l'Association des Amateurs de la Bibliothèque et du Livre Ksour Essef ». L'objectif de ces rencontres vise essentiellement à ancrer ces recherches dans l'espace en adoptant une approche multidimensionnelle.

Le choix de Salakta répond à plusieurs critères dont une documentation riche et variée, une longue histoire, une occupation humaine plurimillénaire dans la région, mais aussi et surtout un emplacement géographique qui a permis à cette cité d'être au centre d'une activité économique dynamique notamment à l'époque romaine. Les présents actes s'introduisent dans la continuité des travaux de l'équipe canadienne** mais adoptent une approche spatiale qui étudie *Sullecthum* dans son contexte géographique et surtout historique. Les résultats des missions de prospection et des ramassages de céramiques, d'une part, et l'approche pluridisciplinaire des travaux présentés, de l'autre, ont permis de déduire la continuité du peuplement de la région, les moments forts de l'histoire de la cité mais aussi l'évolution de *Sullecthum*- Salakta de l'Antiquité au Moyen-âge.

Des nouvelles réflexions émises sur le territoire de cette cité ont été mises à contribution pour mieux faire connaître l'histoire et l'archéologie de la région***. De par cet emplacement littoral et ses rapports étroits avec l'hinterland, l'antique Salakta était préposée à jouer un rôle hors-pair dans le *Byzacium* méridional. Ses deux façades, maritime et continentale, ont forgé son histoire et lui ont procuré par conséquent enracinement dans son milieu géographique et rayonnement méditerranéen.

D'approches diverses, les travaux présentés jettent les bases d'une étude monographique sur la région. La ligne conductrice des sujets traités se focalise autour de la nature de l'occupation de la région attestée depuis la préhistoire. Ainsi, les résultats des prospections de S. Ben Moussa placent cette occupation à la fin de l'Épipaléolithique et au début du Néolithique. La population en question semble avoir « un mode de vie nomade à semi-nomade » et pratiquait des techniques de débitage qui démontrent une forte influence capsienne. L'histoire des environs de Salakta devient plus saisissable à l'époque historique comme l'atteste l'importance des monuments funéraires notamment ceux à cercles intérieurs concentriques couverts par des *tumuli* et ceux à structures composites, dont l'architecture combine deux styles architecturaux attribués aux civilisations libyque et punique, qui s'associent à la présence des dolmens à puits. Identifiés uniquement dans le Sahel méridional, ces structures relèvent du peuplement libyphénicien de la région (E. Gheith).

* Certains actes sont publiés ainsi Kalaa Kbira 2015 et 2017, Msaken 2017, d'autres sont en cours ainsi Jemmel, La Chebba et Kalaa Sghira.

** P. Senay (dir.), *Sullecthum I*, dans *Cahiers des études anciennes*, 22, 1989.

*** R. Ghadhab, «Centuriation et statut juridique de *Sullecthum*», *DHA*, 44/1, 2018, 75-110.

L'architecture funéraire préromaine permet en effet d'appréhender les «mutations culturelles» qui ont abouti à la genèse de la culture punique. C'est une transition qui trouve ses origines dans les deux cultures (H. Ben Younes).

À l'époque romaine, la société sullectaine s'est trouvée engagée dans le processus de romanisation culturelle et a profité d'un apport démographique en rapport avec l'évolution économique de *Sullecthum* et son ouverture sur l'Empire et par conséquent la présence des *officiales* qui veillent sur les intérêts de l'Etat (R. Kaabia). L'économie était pour sa part au centre du processus de l'acculturation comme le démontre l'étude de J. Nacef à partir de la vaisselle culinaire et commune mais aussi des amphores ramassées dans deux dépotoirs d'ateliers de potiers qu'elle a mis au jour à El Maklouba. L'étude de J. Nacef a abouti aussi à des nouveaux résultats qui viennent en effet combler le vide dans la production de la céramique dans la région entre la fin de l'époque punique et le début du II^e siècle. La production des ateliers d'El Maklouba n'a pas connu de rupture et la continuité a été assurée par une production de tradition punique identifiée dans les ateliers de potiers mis au jour à la lisière de la ville de *Sullecthum* qui était par ailleurs perméable à l'influence romaine.

C'est entre le début du second siècle et le règne de Constantin que la cité a connu un développement du potentiel de son territoire et de ses capacités de cité-port qui a pris part dans la dynamique économique méditerranéenne (Ghaddhab, Nacef et Gadhoun). Durant cette époque, *Sullecthum* est devenu un centre structurant dans la région grâce notamment à la production des *salsamenta* et du *garum*, mais aussi grâce à un port important dans les circuits d'échanges à l'échelle de la Méditerranée à partir de la première moitié du second siècle. La dynamique de la cité de *Sullecthum* trouve en fait ses origines dans un ensemble de conditions favorables ainsi : l'emplacement de son port, qui dénote d'une bonne connaissance des caractéristiques du milieu littoral et des données météo-marines, les activités liées à la pêche (F. Brahim) et l'existence d'un réseau routier développé notamment avec la cité voisine de *Thysdrus*, initialement centre de collecte des céréales puis capitale d'huile, qui a donné une impulsion à la ville portuaire. La cité-port a par ailleurs profité de «la conjonction des intérêts de l'État avec ceux des privés» (R. Ghaddhab et J. Nacef) et l'activité de son port qui pouvait «accueillir de gros porteurs» ne se réduisait pas uniquement à l'exportation d'huile, elle touchait en effet une multitude de produits (A. Gadhoun).

Les retombées de cette réussite économique se traduisent par des expressions artistiques à travers des thèmes de mosaïque inspirés de la vie quotidienne essentiellement la pêche. On y trouve une expression de la richesse, de la largesse et de la protection de l'envieux, l'*invidus*. La représentation du lion, qui fait la célébrité du musée local, et de la chouette par des riches sullectains vise à «terrasser le regard du spectateur hostile et haineux» (S. Karoui).

Or cette dynamique économique connaîtra un fléchissement à cause d'un changement des circuits de l'annone et la concentration des convois annonaires à Carthage à partir de Constantin. Ainsi après une période d'intense activité, on assiste à l'amoindrissement de la production des ateliers d'amphores et la cessation de leurs activités d'abord à la fin du IV^e siècle puis lors de l'installation des Vandales.

De la périphérie de la ville, on assiste, à partir du VI^e siècle, à la naissance des nouveaux ateliers dans le territoire de la ville ce qui atteste d'un rôle économique de *Sullecthum* sous les Byzantins (R. Ghaddhab et J. Nacef). Certes, le port de la cité demeure actif à cette époque comme l'atteste le débarquement d'une famille syrienne dans la ville (R. Kaabia) mais *Sullecthum* n'est plus un pôle de production et de commerce comme elle le fut à l'époque romaine.

La présence chrétienne attestée par quelques épitaphes qui ne sont pas d'un grand secours pour connaître l'ampleur de la diffusion de la nouvelle religion à *Sullecthum*. O. Ben Aïcha plaide d'ailleurs en faveur d'une hypothèse selon laquelle, les catacombes de 'Ghar Edhbaa', aux environs de Salakta, constitueraient un monument funéraire païen et remet par conséquent en question son identification comme nécropole chrétienne. Les inscriptions graffites et les chapelles ne sont pas des éléments suffisants pour se prononcer sur la chrétienté de ce monument. Or la religion chrétienne à *Sullecthum* est attestée par des sources littéraires. L'évêque de la cité faisait d'ailleurs partie de l'élite politique de la cité lors de la reconquête byzantine. En dépit de la perte de son rôle de pôle économique, *Sullecthum* garda une activité économique comme l'atteste son exportation amphorique vers certains ports du bassin occidental de la Méditerranée (R. Ghaddhab et J. Nacef).

Lors de la transition entre l'Antiquité tardive et Moyen-âge, l'occupation humaine dans la région Salakta est toujours bien attestée. M. Hassen (texte en langue arabe) note que la région était impliquée dans les péripéties de la conquête musulmane au VII^e siècle, comme le prouve la mention de Salakta lors de la résistance de la Kahina à El Jem, l'antique *Thysdrus*. La voie reliant les deux villes a continué son activité, mais non sans évolution, comme le prouve l'apparition des nouveaux sites ou l'arabisation des toponymes anciens le long de cette voie qui connaîtra un ralentissement de son dynamisme avec l'émergence du rôle de la nouvelle capitale, Kairouan. L'époque Aghlabite a connu une nouvelle organisation de l'espace par la mention d'un 'ksar', fortin, à Salakta, probablement le même fortin byzantin. Salakta et son arrière pays devinrent alors en partie propriété des notables de l'Etat Aghlabite au même titre qu'El Jem. Le peuplement arabe dans la région se distingue aisément par la présence des noms des familles d'origine yéménite, mais aussi par l'apparition des toponymes arabes. Sous les Fatimides, Salakta a profité de sa proximité de Mahdia et son rôle se consolida dans le domaine du commerce maritime mais aussi dans le système défensif. Sous les Zirides, Salakta, dont le rôle économique se dégrada de nouveau, est devenue un lieu de chasse et de plaisance pour les princes venant de Mahdia, mais conserva son rôle défensif grâce à son fortin qui abritait le quartier général d'un chef militaire responsable de la sécurité dans la région. Salakta perdit graduellement son rôle de ville, notamment avec l'invasion hélélienne et la chute de Mahdia, au profit du village voisin, Ksous Essef, à partir du XIII^e siècle avec un glissement du peuplement vers l'intérieur.

Ce volume doit autant à nos partenaires, l'association des Amateurs de la Bibliothèque et du Livre Ksour Essef, notamment à son président monsieur Ajmi Lakhal, et à la Délégation Régionale de la Culture de Mahdia qui ont assumé les frais de la publication.

Les membres du comité scientifique, Messieurs Lotfi Belhouichet, Habib ben Younès, Michel Bonifay, Nabil Kallala et Ahmed Mcharek, ont évalué les textes et apporté leurs remarques judicieuses pour l'amélioration de ces travaux, qu'ils soient vivement remerciés pour leur coopération. Leur soutien aux activités scientifiques de la section de l'Antiquité de notre département est sans faille, les membres de cette section leur adressent un hommage respectueux de gratitude et de reconnaissance.

Merci aux contributeurs pour leur coopération scientifique et à Ridha Hacen pour avoir présidé des séances scientifiques et animé un débat fructueux.

La regrettée Jihene Nacef et Ridha Ghaddhab étaient à l'origine de cette réflexion sur l'histoire et l'archéologie de Salakata, la publication de ces études est une reconnaissance de leur dévouement pour la recherche en histoire et archéologie antiques dans la région du *Sahel tunisien*.

Cette publication a bénéficié du concours de l'unité de recherche Anthropologie, Territoires, Savoirs et Perspectives au Maghreb, en Afrique et en Méditerranée (AnTe SaPer UR-6- E. S.-11).

Ridha KAABIA

Sousse, avril 2019

Le port de *Sullecthum* (Salakta)

Localisation, toponyme et histoire

Nous disposons de peu d'informations sur l'histoire de la ville antique de *Sullecthum*. *L'Atlas Archéologique de la Tunisie* la situe à l'actuelle Salakta¹.

Pline la cite comme *oppidum liberum*². Le *Stadiasme* précise que son port se situe à 120 stades après *Acholla*³. La *Table de Peutinger* l'appelle *Sullecti* et donne la distance de 12 milles entre *Acholla* et cette cité⁴. Quant à Ptolémée, il l'indique à 36°45' de longitude et 31°45' de latitude.

Procopé nous apprend que *Sullecthum* fut la première ville libérée par Bélisaire lors de sa campagne contre les Vandales⁵. La cité était donc encore habitée au VI^e siècle. Elle est citée à deux reprises dans la *Cosmographie de l'Anonyme de Ravenne* sous le nom de *Sublecte*⁶. Guido la cite une fois sous le nom de *Subjecte*⁷. Dans la *Notitia* de Hunéric, proclamée le 8 février 484, on retrouve dans la liste des évêchés catholiques *Propiciussublectinus*⁸.

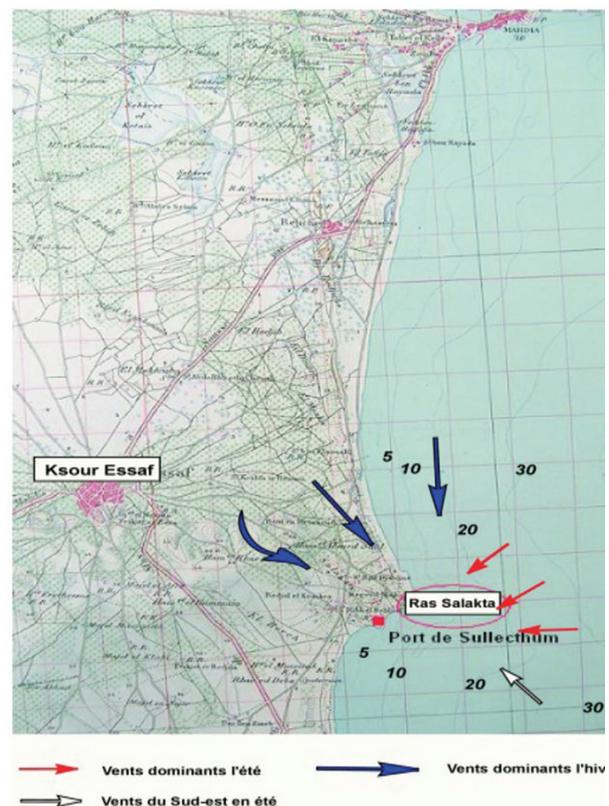


Fig. 1

¹ A.AT., feuille Mahdia LXXIV, site n° 136.

² Pline, *Hist. Nat.*, V, 4, 30.

³ *Stadiasme* 110. Il indique le nom d'*Alipota*, probablement le nom phénicien, qui pourrait correspondre à *Sullecthum* ou à Mahdia, voir Gsell 1913-1930, t. 2, 131-132 et note n° 2.

⁴ *Table de Peutinger*, VI, 3.

⁵ Procopé, *Bell. Vand.*, I, 16, 9 et 11 ; 17, 6.

⁶ III, 5, 11 et V, 5, 15.

⁷ 89, 1.

⁸ « *Notitiaprovinciarum et civitatum Africae* », *Monumenta Germaniae Historica*, III, 1, 68.

Les ruines de cette ville sont très confuses. Elles s'étirent sur plusieurs centaines de mètres au-dessus d'un grès pliocène qui affleure largement le long de cette portion de côte soumise à une très forte érosion marine venant de l'Est à cause de l'absence de hauts-fonds freinant la houle⁹.

Le port

Ch. Tissot est parmi les premiers voyageurs à avoir attesté la présence du port de *Sullecthum*¹⁰. Il décrit la jetée comme suit : « une ligne inclinée vers le sud-est et reliant une chaîne de récifs au Ras-Djeboura (ou Ras Salakta) protégeait une petite anse, ouverte du sud qui formait le port principal de Salakta ». À cet endroit, on peut voir effectivement cette jetée s'avançant vers la mer ainsi que des constructions autour de la racine de l'ouvrage, notamment des citernes. Du Sud au Nord, les vestiges les plus remarquables sont d'abord des alignements de murs submergés qui peuvent se suivre en mer jusqu'à plus de vingt mètres du trait de côte.

De part et d'autre de ce môle, se remarquent des cuves ou des citernes démantelées par la mer. Sur la terre ferme, un ancien rempart construit en moellons avec renforts de pierres de taille enveloppait ce secteur de côte face à ce môle¹¹. Il a été identifié comme l'enceinte urbaine byzantine¹² et plus récemment comme un ribat aghlabide¹³.

Le môle de cette cité semble être construit de la même manière que celui de *Leptiminus*. Ce site a été prospecté par l'équipe de R. A. Yorke¹⁴ mais nous n'avons pas de détails ni de relevés précis : « Le port est partagé en deux criques, chacune abritée des vents du nord-est par des jetées en béton de 260 m ». Pour notre part, nous avons remarqué une seule jetée dont la racine part de l'enceinte que nous avons signalée. Cette racine est immergée par marée basse. Sa longueur est de près de 20 m et sa largeur varie entre 8,70 m et 9 m. Elle est faite de blocage bétonné. Ses mêmes mesures ont été rapportées par l'équipe tuniso-française de la prospection du littoral¹⁵. L'exploration sous-marine a apporté son lot d'informations. Nous avons remarqué que la jetée présente un parfait état de conservation même si la corrosion a entamé certaines parties du parement sans pour autant le démanteler. Il est certain qu'il s'agit d'un port très prometteur en termes de résultats de prospections et de fouilles. Nous avons plongé à l'intérieur du plan d'eau protégé par cette jetée. Les tessons de céramique sont nombreux au pied du môle mais de moindre densité par rapport au môle d'*Acholla*, la cité voisine. La profondeur est assez suffisante et s'accroît en direction du large. À proximité du rivage, plusieurs gros blocs de calcaire bien équarris, des fûts de colonnes et d'autres éléments architectoniques plaident pour un ouvrage à portiques effondrés sur place.

La position de *Sullecthum* sur le réseau routier d'après la *Table de Peutinger*

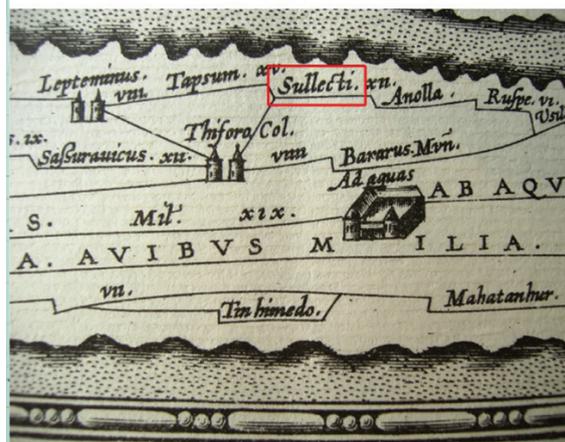


Fig. 2

⁹ Slim et al. 2004, 145.

¹⁰ Tissot 1888, t. 2, 179.

¹¹ Slim et al. 2004, 146.

¹² Hannezo 1890, 445-448.

¹³ Djelloul 1988, 541.

¹⁴ Yorke 1967, 24.

¹⁵ Slim et al. 2004, 146.

À 50 m environ au Sud du môle, s'observe un premier groupe de citernes et de cuves comportant une évacuation voûtée. À 12 m plus au Nord, on peut voir une évacuation creusée dans le roc. À l'aplomb de l'usine de salaisons, s'échelonnent plusieurs groupes de citernes bien visibles. Un premier groupe est formé de 5 citernes et à 15 m plus au Nord, se trouve un deuxième groupe de 4 citernes communiquant entre elles. Toutes ces installations autour du môle témoignent de l'importance des activités industrielles et portuaires de *Sullecthum*¹⁶.



Fig. 3-4 : Une vue générale de l'aire portuaire. A droite de la baie, les affleurements des structures appartenants à la façade portuaire de *Sullecthum*.

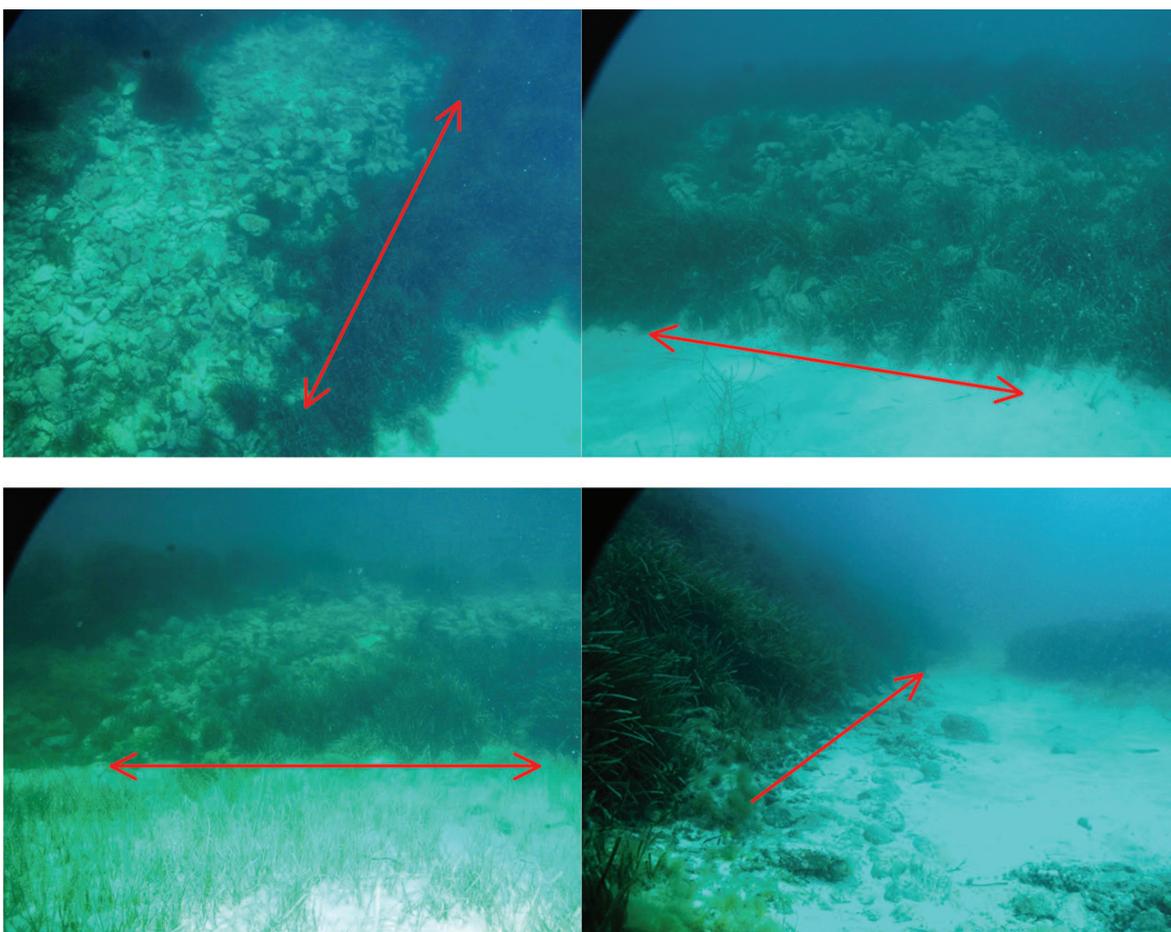


Fig. 5 -8 : Détails de structures portuaires submergées de *Sullecthum*.

¹⁶ Slim et al. 2004, 146.

La navigation dans les parages de *Sullecthum*

En partant de *Gummi* en direction du Sud, la côte se prolonge jusqu'au Ras Salakta par une plage de sable continue. À l'approche de *Sullecthum*, des collines viennent former la côte et la plage est remplacée par une muraille verticale rocheuse¹⁷. Le Ras Salakta est une pointe rocheuse qui forme l'extrémité orientale du massif de Ksour Essaf. Avec les deux îlots qui le prolongent dans le sud-est, il dessine une petite anse abritée des vents du Nord. Un plateau de petits fonds entoure la pointe¹⁸.

Sur cette partie de la côte et surtout jusqu'à 2 milles au sud de *Gummi* en direction de *Sullecthum*, les fonds sont irréguliers. En revanche, l'anse de Salakta « offre des facilités d'accostage assez grandes » selon les *Instructions Nautiques*¹⁹. Nous avons remarqué qu'au-delà de 150 m de la racine du môle, la profondeur dépasse 4 m environ.

Au sud de *Sullecthum*, le rivage rocheux continue jusqu'aux environs de Khemara où les affleurements rocheux cèdent la place peu à peu aux grandes dunes de sable qui se rattachent au plateau de Chebba²⁰.

La côte de Salakta est, comme celle du centre de la Tunisie, soumise aux vents d'Est dominants en été et ceux du Nord-Ouest rigoureux en hiver.

L'arrière-pays de cette portion de côte est dominé par des sebkhas et des plaines très fertiles. En revanche, un grand intérêt pour la navigation réside dans l'existence de massifs, pouvant servir d'amers. Il s'agit du massif de Ksour Essef dont le Ras Salakta constitue l'extrémité orientale. Au sud de ce Ras, à près de 600 m se trouve le port antique de *Sullecthum* sur une pointe qui s'appelle aujourd'hui Ras El Bled. Le massif de Ksour Essef se voit de loin au large. On l'aborde en premier, en venant du Nord et on le remarque quand on est au Sud avec deux sommets distincts, le plus culminant est pointu (Sidi Bou Alouah, 82 m) et l'autre plus aplati (Hmadet Ahmed Saïd, 56 m)²¹. À cela on peut ajouter l'existence supposée d'un phare signalant l'extrémité de la jetée au large à l'instar de celui attesté à *Thapsus*²².

L'organisation économique du port de *Sullecthum*

Il est important de considérer la situation de *Sullecthum* et ses connexions aux différentes routes qui traversent son arrière-pays. Tout comme les autres villes portuaires de la Byzacène, ce port était connecté à l'ancienne route littorale punique, reliant les comptoirs et entretenue plus tard avec l'arrivée des Romains²³. Cette route est signalée par la *Table de Peutinger* et desservait *Hadrumetum*, *Ruspina*, *Leptiminus*, *Sullecthum*, *Acholla*, *Ruspe*, *Usulla*, *Thaenae*, *Macomades-Iunci*, *Taca* et continue le long du littoral de la Tripolitaine²⁴. Une deuxième route, ayant joué un rôle capital dans l'histoire de *Sullecthum*, relie cette dernière à *Thysdrus*, un des plus grands centres économiques de la Byzacène au point de rencontre de plusieurs routes. Ces routes ont assuré des liaisons intenses entre la cité portuaire et son arrière-pays. Si nous adoptons le partage de la Tunisie suivant la quantité des

¹⁷ *Instructions Nautiques* 1899, 313.

¹⁸ *Instructions Nautiques* 1899, 314.

¹⁹ *Instructions Nautiques* 1899, 314.

²⁰ *Instructions Nautiques* 1899, 314.

²¹ *Instructions Nautiques* 1899, 314.

²² Yorke 1967, 24.

²³ Foucher 1964, 131.

²⁴ *Table de Peutinger*, VI, 3 ; Cf. carte à la fin du texte.

précipitations, l'arrière-pays immédiat de *Sullecthum* se trouve dans la zone qui cultive l'arboriculture plus que les céréales. En effet, J. Despois²⁵, comme A. Carandini²⁶ considèrent que cette zone se prête mieux à l'oléiculture. Nous avons malheureusement peu d'éléments sur l'économie à l'époque punique, mais nous pouvons considérer que la similarité du climat avec la cité de *Thapsus* au Nord ou *Acholla* au Sud conjuguée au savoir-faire punique ont donné lieu au développement de l'élevage, de la céréaliculture à petite échelle et l'arboriculture. À cela s'ajoute que les puniques ont exploité les ressources du rivage comme nous le savons pour d'autres villes littorales.

Après la destruction de Carthage, la structure économique a changé et la céréaliculture est devenue la priorité du nouveau conquérant. La Byzacène a subi cette nouvelle orientation comme la Zeugitane²⁷. Outre le Nord de la Tunisie, les zones les plus propices étaient celles qui se trouvent au nord de la Byzacène comme aux environs d'*Hadrumetum*, *Ruspina*, *Aggar* ou encore à *Horrea Caelia*²⁸. L'exploitation dans ces environs était limitée aux poches les plus humides. Ce n'était donc pas le cas de la Byzacène méridionale dont faisait partie *Sullecthum*. Sous les Flaviens et surtout sous l'ère de Trajan et d'Hadrien, l'arboriculture a recommencé à être pratiquée de manière progressive²⁹. La culture de l'olivier a pris de l'importance dès la fin du I^{er} siècle. En effet, le développement de *Thysdrus*, bientôt nouvelle capitale de l'huile, va donner une impulsion aux villes portuaires voisines. La première à en avoir tiré profit est *Hadrumetum*³⁰. *Sullecthum* semble avoir eu également une certaine « spécialisation » de cette denrée comme le suggère R. Meiggs³¹ : « Sur la place de la corporation d'Ostie, les villes africaines représentées sont concernées par le commerce du blé. C'est le cas de Carthage, *Missua*, *HippoDiarrytus*, *Gummi*, et *Curubis*. *Sullecthum*, elle, ne paraît pas en faire partie, ses naviculaires semblent transporter plutôt de l'huile ».

La production de l'huile doit être considérée dans un contexte d'accroissement de la demande de cette denrée à Rome. Les crises liées à son manque se faisaient déjà ressentir en Italie dès la deuxième moitié du I^{er} siècle et rejoignent un point culminant dans la période allant de Trajan à Hadrien³². Le système annonaire prend de l'envergure sous Antonin le Pieux qui procéda déjà à des distributions d'huile à côté de celles du blé et du vin et qui s'accrurent sous les Sévères³³. À la fin du second siècle à côté du commerce libre de l'huile, un autre était contrôlé par l'État au moment où les distributions sont devenues régulières.

Le succès de *Sullecthum* semble être lié à celui de deux villes intérieures dans deux époques différentes. Il s'agit de celui de *Thysdrus* et plus tard de *Sufetula*. *Thysdrus* a joué un rôle économique très important, grâce à sa situation en un point de jonction entre la côte et l'Hinterland. De cette position privilégiée est née la vocation commerciale de cette ville déjà affirmée à l'époque de César³⁴ où des marchands et cultivateurs italiens avaient réussi à y stocker d'importantes quantités de blé (300 000 boisseaux) en provenance de l'intérieur des terres et des régions lointaines³⁵.

²⁵ Despois 1955, 106-107.

²⁶ Carandini 1970, 98.

²⁷ Desanges 1963, 20.

²⁸ Carandini 1970, 99.

²⁹ Carandini 1970, 99.

³⁰ Foucher 1964, 145.

³¹ Meiggs 1960, 287.

³² Carandini 1970, 101.

³³ Morel 1995, 60.

³⁴ *Bell. Afr.*, XXXVI.

³⁵ Slim 1985, 66.

Thysdrus apparaît donc comme un important centre de collecte de blé dès le milieu du I^{er} siècle avant notre ère. Pour cela, elle devait disposer d'un réseau de pistes tracées par l'usage et qui avaient servi aux puniques puis aux romains. Plus tard ce réseau va connaître un développement avec celui de l'oléiculture (fin du I^{er} siècle – début du second siècle de notre ère), plus adaptée aux conditions climatiques de la steppe et de beaucoup de régions du Sahel³⁶ dans un climat de paix et de sécurité favorable à l'élévation de *Thysdrus* au rang de capitale de l'huile. La *LexManciana* puis les avantages accordés par Trajan et Hadrien permirent à *Thysdrus* de se trouver à la tête d'un important réseau routier rayonnant en toile d'araignée, la mettant en relation avec tous les ports importants de la Byzacène dont celui de *Sullecthum* et avec un grand nombre de cités de l'intérieur³⁷. La vitalité économique de *Thysdrus* a continué jusqu'aux troubles de 238 mais dès la fin du III^e siècle elle commença à péricliter au profit de *Sufetula* qui prendra aussitôt le relais. La vie urbaine à *Sufetula* a continué à être prospère sous l'occupation vandale et au début de l'ère byzantine³⁸. Cette prospérité semble correspondre à l'époque où *Hadrumetum* n'a plus de port et c'est ainsi que les produits provenant de la Tunisie centrale ont cessé d'être dirigés vers le port hadrumétain au profit d'autres ports de la Byzacène méridionale comme *Thaenae* et *Tacape*, encore en plein essor au IV^e siècle³⁹ et à degré moindre, celui de *Sullecthum*⁴⁰. Enfin, si on considère une carte du réseau routier antique de la Byzacène, on remarque que la cité de *Sullecthum* fut reliée à *Sufetula* par une route directe. *Sullecthum* a probablement profité des premières décennies de l'essor de *Sufetula* mais au-delà, l'identification des ateliers d'amphores dans l'arrière-pays de *Sullecthum* ne permet pas pour l'instant de penser que cette cité a continué à exporter de l'huile. Mais avant de traiter la question des céramiques, il est important de signaler qu'à l'apogée du commerce de l'huile, *Sullecthum* était présente sur la place des corporations d'Ostie comme l'atteste une mosaïque sur laquelle figurent deux grands porteurs⁴¹ affrontés autour du phare de cette ville⁴². Au deuxième plan, on y voit deux poissons, probablement des thons, dévorant un poulpe. On y lit la mention (*navic*)*ulari Syllecti(ni)* et au-dessus, entre les deux bateaux, N(AVICULARIIS) F(ELICITER)⁴³. Cette mosaïque atteste la présence d'armateurs syllectains qui comme le reste des naviculaires, acheminaient les produits nécessaires à l'alimentation de Rome. Ces armateurs, qui exportaient l'huile, pratiquaient un transport au service de l'État, en participant à l'effort annonaire mis en place par ce dernier, mais aussi pour leur propre compte⁴⁴. À l'époque tardive, ils étaient soumis de plus en plus au contrôle de l'État par rapport aux premiers siècles de l'Empire où ils ont bénéficié de privilèges et immunités importants⁴⁵. Un autre témoignage du commerce entre *Sullecthum* et Ostie est l'inscription funéraire

³⁶ Despois 1955, 107-108.

³⁷ Slim 1985, 66.

³⁸ Carandini 1970, 103.

³⁹ Foucher 1964, 321-322.

⁴⁰ Nous verrons plus loin dans le texte, que les amphores à huile fabriquées dans les ateliers syllectains semblent s'arrêter au-delà du début du IV^e siècle. D'autres types d'amphores virent le jour et sont plutôt des conteneurs à vin et à salaisons selon J. Nacef, 2007, 41-54.

⁴¹ Pomey 1982, 144.

⁴² Meiggs 1960, pl. XXIV.

⁴³ Meiggs 1960, pl. XXIV ; Foucher lit : M(*ultum*) F(*eliciter*) dans Foucher 1968, 20.

⁴⁴ Meiggs 1960, 287.

⁴⁵ Rougé 1966, 245-268. Les privilèges ont commencé avec Claude et ont été renforcés par ses successeurs. Ils consistaient surtout en privilèges juridiques et en exemptions de charges municipales. Les naviculaires eurent également des garanties contre les risques de la mer.

d'un *CivisSullecthensis* enterré à Ostie⁴⁶ et qui serait vraisemblablement un armateur⁴⁷. Enfin nous citons également *Leontinus*, un personnage local de la ville de *Sullecthum* qui serait un armateur ayant fait construire à *Sullecthum* des thermes luxueux au début du III^e siècle après J.-C. d'après la découverte d'un édifice paré de mosaïques dit « l'édifice au lion de *Sullecthum* »⁴⁸. Dans cet édifice, aujourd'hui disparu, on a découvert une mosaïque représentant des bateaux⁴⁹, une deuxième sur laquelle figure un dieu marin et une autre un lion. Sur la première mosaïque, on peut voir deux navires, un de chaque côté, occupant presque toute la largeur, dessinés sur chaque moitié et leurs voiles se touchaient presque. Au-dessus de la poupe du premier, dont la coque est ornée d'un lion, on lisait LEONTIUS ; au-dessous de la poupe du second dont la coque est ornée d'un chien, on lisait CANEIUS⁵⁰. Le premier bateau était dessiné avec la proue tournée vers la mer. Au centre, sur le pont, et en arrière du grand mât, se dressait un *gubernator* levant un bras en l'air et tenant de l'autre un bâton, en regardant vers la mer. À l'avant, apparaît un éperon pointu et le lion peint sur la coque. À l'arrière, on y voit un timonier assis actionnant des gouvernails avec des barres articulées⁵¹.

Ces trois mosaïques et les thèmes qu'elles représentent, seraient le témoignage de la richesse de cet armateur de *Sullecthum*, accumulée grâce au commerce maritime. Selon M. Morel Deledalle qui a fouillé l'édifice, ce dernier correspond au III^e siècle dans lequel la province africaine a connu un grand essor. Elle considère qu'il n'a pu être construit après l'avènement de Dioclétien (vers 284 après J.-C.) puisque la profession des *navicularii* devient une charge municipale⁵².



Fig. 9 : Mosaïque des syllectains de la Place des Corporations d'Ostie, Italie.

Les ressources littorales dans l'économie de *Sullecthum*

La ville de *Sullecthum* se situe entre les îles Kuriate au Nord et le Ras Kapoudia au Sud. Entre ces deux postes de guet, les *tunnoscopeia* de Strabon⁵³, passent les bancs des thonidés et d'autres petites espèces migratrices comme les sardines et les anchois en direction de la Petite Syrte. L'alternance des petits caps et des plages au nord et au sud de *Sullecthum* favorise la pêche de ces poissons qui s'approchent de la côte chaque année à la même période. Cela a constitué un réservoir aux riverains s'adonnant à l'exploitation de ces ressources et leur transformation.

Signalé par L. Foucher⁵⁴, les centres de salaisons ont été reconnaissables grâce à leur mode de groupement en série parallèle et perpendiculaire. Les cuves étaient construites en *opus africanum*,

⁴⁶ CIL XIV, 477.

⁴⁷ Meiggs 1960, pl. XXIV.

⁴⁸ Morel Deledalle 1982, 105-110.

⁴⁹ Foucher 1959, 215-224.

⁵⁰ Foucher 1959, 216.

⁵¹ Foucher 1959, 216.

⁵² Morel Deledalle 1982, 107-108.

⁵³ Strabon XVII, 16.

⁵⁴ Foucher 1970, 17-21.

plus ou moins profondes, selon une technique attestée dans d'autres sites de la Méditerranée et toujours identique : des murs armés et consolidés contre la réaction du sel et des poussées des masses de poissons. Les angles des bassins étaient arrondis, les arrêtes horizontales renforcées par un solin d'étanchéité en quart de rond.

Les bétons et les enduits étaient étanches disposés en plusieurs couches sur les parois. Les matériaux utilisés sont à bases de tuileau broyé et de poussière de terre cuites (*opus signinum*) et bien d'autres matériaux provenant de l'environnement lui-même comme les coquillages marins broyés ou des granules de calcaire qui abondent sur l'estran ou encore des fragments d'amphores posés de chant (*opus figlinum*).

Les citernes (ou batteries de cuves) juxtaposant les usines de salaisons n'étaient pas systématiquement voûtées pour garder un espace autour des cuves facilitant le travail et la circulation. Un dispositif de chaufferie a été décelé, sur ce site également. Les cuves en question entourent une citerne voûtée⁵⁵.

Deux murs parallèles en retour d'équerre, submergés actuellement pourraient être des viviers. Les vestiges en question, sont en effet, en rapport étroit avec les bassins de salaisons signalés plus haut et qui furent mentionnés par L. Foucher en 1970.

À ces installations de salaisons et le transport de l'huile, font écho l'étude des amphores et l'identification des ateliers jouxtant la cité antique. En effet, l'intérêt porté aux productions amphoriques de *Sullecthum* est grandissant depuis des années. Après le signalement des cols d'amphores portant les timbres ASYL par L. Foucher⁵⁶, l'intérêt scientifique porté aux amphores produites à *Sullecthum* débute avec l'étude menée par F. Zevi et A. Tchernia⁵⁷. Ils ont établi pour la première fois la relation entre les timbres des amphores et les ateliers producteurs, notamment ceux de Salakta. C'est un témoin de plus des liens commerciaux entre Rome et cette cité portuaire, surtout pour le commerce de l'huile. L'établissement des typologies à partir des contextes de consommation est venu compléter le tableau des céramiques de la cité. Ce fut le cas avec C. Panella⁵⁸, D. Manacorda⁵⁹ et plus tard, au début des



Fig. 10-11 :
Les cuves de salaisons jouxtant l'aire portuaire.

⁵⁵ Paskoff et Troussset 1991, 541-544.

⁵⁶ Foucher 1970, 17-21.

⁵⁷ Zevi et Tchernia 1969, 181-182.

⁵⁸ Panella 1973, 463-633.

⁵⁹ Manacorda 1977, 116-227.

années quatre-vingt, avec S. Keay⁶⁰ pour les amphores tardives. L'étude des amphores à partir de leur lieu de production a commencé avec la prospection tuniso-anglaise⁶¹, puis canadienne⁶² et enfin a donné lieu à une thèse de doctorat de notre collègue J. Nacef⁶³.

Les résultats de ces études convergent à peu près vers la même direction. D'abord, il existe des ateliers urbains et des ateliers ruraux dans le territoire environnant Salakta⁶⁴. À cela, il faut considérer une large chronologie couvrant la fabrication d'amphores dès l'époque punique avec les deux formes Uzita 3 (IV^e/III^e-II^e siècles av. J.-C.) et Uzita 2 (seconde moitié du II^e-I^{er} siècle av. J.-C.), destinées au transport du vin⁶⁵ et signalées majoritairement dans l'ensemble du matériel de l'atelier de Maklouba (environ 7 km au nord-ouest du port). Un autre constat important est l'élan de la production d'amphores qui s'observe dans la grande diffusion des amphores romaines dites Africaines Classiques qui se divisent en deux familles avec leurs variantes : Africaine I (Petite Africaine) et II (Grande Africaine).

La production de la première catégorie a commencé dès la fin du second siècle de notre ère, ou peu avant jusqu'au milieu du III^e siècle⁶⁶. La variante tardive atteint la deuxième moitié du III^e et le début du IV^e siècles. L'amphore Africaine I, dominante dans la région de Salakta et Ksour Essaf⁶⁷, est le conteneur d'huile par excellence⁶⁸ et elles ne semblent pas avoir servi pour le transport des salaisons même si ces conteneurs ont été découverts au voisinage de l'usine de salaisons de Salakta⁶⁹. Les Africaines IIA, datées de la fin du II^e siècle et la première moitié du III^e voire la fin du même siècle pour les variantes tardives identifiées à Salakta, ont pu transporter des salaisons de poissons sans exclure le vin pour celles découvertes poissées⁷⁰. D'autres types d'amphores ont été produits à Salakta comme le type Leptiminus I (III^e-IV^e siècles) ayant servi au transport des *salsamenta*, et Dressel 30 (fin II^e et début III^e siècles) imitation de l'amphore vinicole Gauloise 4 et attestée sur l'épave *PlemmirioB*⁷¹. Enfin, nous citons les amphores tardives de *Sullectum* Keay 25-1 (fin III^e-IV^e siècles) ayant un contenu vinicole puisque majoritairement poissées. Ce même type d'amphores a constitué le chargement principal de l'épave *Héliopolis 1*⁷². Au-delà de cette date et du type Keay 25, les amphores allant du V^e au VII^e vont marquer une tendance vers le « gigantisme des formes » selon l'expression de M. Bonifay et sont majoritairement poissées, du moins celles de l'atelier de Henchir EhChekaf⁷³, ce qui exclut *a priori* l'huile comme contenu.

Toutes ces données que nous venons d'étayer semblent indiquer certains traits du paysage économique de *Sullectum*. Tout d'abord, il faut remarquer que cette cité portuaire offre une multitude de produits commerciaux et non exclusivement l'huile d'olive. L'usine de salaisons et

⁶⁰ Keay 1984.

⁶¹ Peacock *et al.* 1989, 179-222.

⁶² Lavoie 1989, 91-109.

⁶³ Nacef 2015.

⁶⁴ Peacock *et al.* 1989, 199 ; Nacef 2015, 42.

⁶⁵ Fentress 2001, 249-268.

⁶⁶ Panella 2001, 209.

⁶⁷ Peacock *et al.* 1989, 199.

⁶⁸ Bonifay 2004, 471.

⁶⁹ Ben Lazreg *et al.* 1995, 120.

⁷⁰ Bonifay 2004, 111.

⁷¹ Gibbins 2001, 331.

⁷² Bonifay *et al.* 2002, 196.

⁷³ Nacef 2015, 45-46.

les ateliers d'amphores destinées aux sauces et salaisons, en plus de la prédisposition du littoral de cette ville à s'adonner aux activités halieutiques sont des preuves irréfutables. À cela, nous avons vu que la production des amphores vinaires avait démarré dès l'époque punique et a continué jusqu'à l'époque romaine tardive. À ce sujet, nous citons ici une épave chargée entièrement à *Sullecthum* et ayant transporté du vin. Cette épave a été découverte dans le chenal séparant les îles de Port-Cros et du Levant et fouillée entre 1991 et 1992⁷⁴. Elle renferme un chargement homogène d'environ soixante-dix exemplaires d'amphores africaines cylindriques de moyennes dimensions de type Keay 25, (sous-type 1). Ces amphores peuvent être classées parmi les premières variantes d'amphores cylindriques de moyennes dimensions, Keay 25A ou B, Ostia IV. Dans ce lot, on a trouvé également 14 exemplaires portant des timbres anépigraphes, des rouelles formées de petits points cantonnés de deux cercles concentriques⁷⁵.

D'autres éléments constituent cette cargaison à savoir deux amphores orientales différentes du reste du lot de type Agora M 240/M 255 dont une était remplie de poix (probablement pour le calfatage du navire) et un lot de céramiques culinaires africaines Hayes 196 et 197. Ces éléments appartenaient vraisemblablement au matériel du bord.

La datation de l'ensemble est estimée entre la fin du III^e et le début du IV^e siècle⁷⁶.

Les estampilles⁷⁷, les analyses pétrographiques, l'observation des pâtes et la typologie plaident pour une provenance de l'atelier de Salakta. Ces amphores majoritairement poissées auraient probablement été des conteneurs à vin⁷⁸. Il s'agit d'un chargement principal originaire de *Sullecthum*. Le chargement est estimé à 720 amphores et la longueur du bateau est d'environ 14 m selon J-P. Joncheray⁷⁹. Ce bateau interprété comme un caboteur, peut être considéré, de part son origine africaine et l'homogénéité de sa cargaison, comme un petit navire de ligne en provenance directe du port de *Sullecthum*⁸⁰.

Il est certain que le port de *Sullecthum* a participé à l'effort de ravitaillement de Rome dans le cadre de l'annonne comme l'expliquent de nombreuses études⁸¹. En revanche, depuis ces études de nouvelles données viennent chambouler cette certitude quant à l'exclusivité de l'huile d'olive. D'abord, on a réussi grâce aux analyses à rectifier le postulat de Zevi qui en 1969 avait émis l'hypothèse que les Africaines grandes (Africaines II) servaient de conteneurs pour l'huile d'olive et que les petites (Africaine I) restaient sans réponses quant à leur contenu. Cette hypothèse se trouvait donc inversée : les Africaines I auraient transporté principalement de l'huile et les Africaines II une denrée différente, peut-être des salaisons de poissons⁸² ou également à transporter le vin. Les *titulipicti* ne nous sont pas d'un grand secours puisque sur les amphores africaines, tous types confondus, leur nombre est limité et ne peut constituer une base de statistiques. Enfin, l'approche archéométrique, efficace et déjà utilisée sur des amphores de l'épave de la *Madrague de Giens*, a permis à N. Garnier de confirmer

⁷⁴ Joncheray 1997.

⁷⁵ Bonifay *et al.* 2002, 196.

⁷⁶ Bonifay *et al.* 2002, 196.

⁷⁷ Peacock *et al.* 1989.

⁷⁸ Bonifay *et al.* 2002, 196.

⁷⁹ Joncheray 1997, 164.

⁸⁰ Bonifay *et al.* 2002, 196.

⁸¹ Carandini 1970.

⁸² A. Tchernia a organisé en 1980 un programme d'analyse sur les tessons d'amphores de type I et II, rapport non publié.

l'absence de traces d'huiles sur les Keay 25⁸³. M. Bonifay considère qu'il s'avère nécessaire à ce stade des connaissances de réviser l'opinion généralement admise d'un « olive boom » survenu, pour reprendre les termes de D. Mattingly, au sein des importations africaines dans la phase sévérienne. À la lumière de ces nouvelles données, les comptages d'amphores à huile africaines présentent les chiffres les plus bas à Ostie. Ils restent à peu près constants de l'époque d'Hadrien à la fin du IV^e siècle⁸⁴. Sur le *Monte Testaccio*, l'augmentation de la proportion des amphores africaines concernent les amphores tripolitaines plutôt que celles de Byzacène⁸⁵.

D'un autre côté, à Ostie on atteste le recul des amphores vinaires italiques au III^e et orientales au IV^e avec une augmentation globale des amphores africaines (hors Tripolitaine) à la même période. Cela sous-entend l'arrivée de nouvelles denrées dont le vin africain pourrait en faire partie⁸⁶. D'ailleurs, on remarque que la diffusion de l'africaine Keay 25 prend de l'ampleur à la fin du III^e et surtout au IV^e.

Tout cela devrait nous permettre de porter un nouveau regard sur l'activité du port de *Sullecthum*, longtemps décrit comme port exportateur d'huile. Désormais, on peut admettre que ce port a parfaitement expédié à côté de l'huile d'olive, du vin, des *salsamenta*, des olives (souvent en rapport avec le vin⁸⁷), d'autres types de conserves mais aussi du blé en provenance directement des terres intérieures ou de la cité-carrefour de *Thysdrus* comme nous l'avons déjà expliqué.

Si ce profil que nous donnons à ce port est assez commun à ceux des villes portuaires de la Byzacène septentrionale et de la Zeugitane, il présente, en revanche, une particularité qui le distingue des ports voisins et de ceux de la Petite Syrte. En tenant compte de l'aisance d'accostage et la bathymétrie suffisante qui caractérise cette portion de côte, nous pouvons nous autoriser à le désigner comme un port de type profond. Trois éléments nous permettent d'argumenter cette constatation. Le premier est celui de l'importance relative des profondeurs autour de ce môle qui restent suffisantes même si on retire la valeur de la colonne d'eau de 0,80 m (le marnage de 0,60 m à marée haute de vives-eaux⁸⁸) due au relèvement du niveau de la mer dans la zone de Salakta. Nous l'avons observé au cours de notre plongée ce qui nous a rendu la tâche plus difficile une fois ayant dépassé la moitié du môle. Quant au deuxième élément, nous avons observé la surface du tablier qui paraît lisse et pavée. Nous pouvons donc parler d'une « chaussée » en bon état de conservation par endroit et qui permet de considérer qu'elle a facilité la circulation entre les navires et la terre ferme. Nous n'avons pas vu d'autres ouvrages ou digues là où nous n'avons prospecté, c'est-à-dire dans le plan



⁸³ Bonifay 2007, 19.

⁸⁴ Bonifay 2007, 19.

⁸⁵ Revilla Calvo 2001.

⁸⁶ Bonifay 2007, 22.

⁸⁷ Leguilloux 1988, 175.

⁸⁸ Slim *et al.* 2004, 146.

d'eau protégé par la jetée. En revanche, à quelques dizaines de mètres du rivage, il existe de gros blocs de calcaire bien équarris, des fûts de colonnes, des voussoirs et d'autres éléments architectoniques décorés dont l'homogénéité plaident pour une structure monumentale à portiques écroulée sur place. De telles conditions sont dignes d'un grand port pouvant accueillir de gros porteurs que la littérature signale sous le nom de *myriophoroi*. Dans ce sens vont également les remarques de P. Pomey qui a examiné des mosaïques sur lesquelles figurent de grands voiliers de commerce romains. En effet, sur la mosaïque des Syllectains de la place des Corporations d'Ostie, figurent deux navires, affrontés sous le phare de cette ville, l'un à trois mâts et à étrave concave à taille-mer, l'autre à deux mâts et à étrave convexe, caractéristiques des gros porteurs romains⁸⁹. Le premier type de navire correspond aux caractéristiques que présente l'épave de la *Madrague de Giens*, navire daté du I^{er} siècle avant notre ère⁹⁰. Il s'agit d'une épave gisant à près de 21 m de profondeur, découverte au large du petit port de la Madrague de Giens qui a fait l'objet de plusieurs campagnes de fouilles sous la direction de Patrice Pomey et André Tchernia. La cargaison de ce navire renfermait plus de 6000 amphores à vin de type Dressel I B. Les dimensions restituées du navire sont de 40 m de longueur sur 9 m de largeur avec une profondeur de cale de 4,50 m⁹¹. Ce sont les formes du navire qui ont permis son rapprochement avec l'iconographie. En effet, dans sa partie centrale, il se caractérise par des fonds pincés et une quille proéminente. À l'arrière, sa poupe très élancée est doublée par un aileron de dérive. Vers l'avant, la quille se prolonge par un brion élancé, qui s'achève par une étrave concave, inclinée vers l'arrière que vient renforcer sur l'avant un important taille-mer en forme d'éperon. C'est sa proue concave qui distingue ce navire et qui le singularise du reste des épaves de bateaux marchands connus jusqu'à présent et à proue convexe. On trouve cette forme sur la mosaïque du seuil du *frigidarium* des thermes de Thémétra, ville voisine d'*Hadrumetum*, datée du III^e siècle de notre ère⁹² où on remarque sans ambiguïté un profil précis de la carène qui présente de nombreuses similarités avec celle de la *Madrague de Giens* tant en terme de proportions que de physionomie. Il en est de même pour la mosaïque des Syllectains de la place des Corporations



⁸⁹ Pomey 1982, p. 133-154.

⁹⁰ Tchernia *et al.* 1987.

⁹¹ Pomey 1982, 145-146.

⁹² Foucher 1957, 7-23.

d'Ostie qui présente un profil de proue concave et une quète de l'étambot plus imposante que sur les autres navires marchands classiques (symétriques). Ces deux documents iconographiques permettent aussi de restituer le gréement souvent mal conservé ou disparu. L'importance de la voilure caractérisée par deux voiles carrées très développées sur la mosaïque de Thémétra ou encore un gréement de trois-mâts sur celle des Syllectains avec la forme de l'étrave plaident pour une bonne stabilité et des capacités nautiques très satisfaisantes pour un aussi gros porteur⁹³.



Fig. 12-20 :

Artefacts et trouvailles *in situ* et dans les réserves du musée local de la ville en provenance des fonds marins de la baie portuaire syllectine.



Fig. 21 :

Restitution graphique du navire de la Madrague de Giens, Jean-Marie Gassend.



Fig. 22 :

Ancre lithique antique à Syllectum, fonds DASM/INP.

Il est aujourd'hui patent de reconsidérer l'image que nous avons gardée pendant longtemps quant à certains ports antiques de la côte orientale de la Tunisie, souvent comme étant des « terminaux spécialisées » reposant sur une monoculture ou sur « un produit-unique ». Le port de *Syllectum* est l'un de ces contre-exemples qui, outre la variété des denrées par lequel elles transitent, il présente le profil d'un port antique profond prédisposé à un mouvement de fret allant des modestes caboteurs aux navires géants et aux gros porteurs. Il est venu le temps



Fig. 23 :

Navire figurant sur la mosaïque du *frigidarium* des thermes de Themetra

⁹³ Pomey 1982, 150-151.

pour nous de procéder à des fouilles terrestres plus étendues et de toutes urgences pour contrer les velléités d'un urbanisme de plus en plus menaçant et de manière quasi parallèle, élargir la prospection sous-marine vers des zones supposées de convergence de navires en quête de nouvelles données plus éclairantes pour ce port assez unique.

BIBLIOGRAPHIE

- Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, Livre V, 1-46 (L'Afrique du Nord), texte établi, traduit et commenté par J. Desanges, Paris, éd. Les Belles Lettres, 1980.
- Cosmographie de l'Anonyme de Ravenne*, dans *Itineraria Romana*, II, éd. J. Schnetz.
- Géographie de Guido*, dans *Itineraria Romana*, vol. II, Leipzig, 1940, éd. J. Schnetz.
- Itinéraire d'Antonin*, dans *Itineraria Romana*, vol. I, éd. O. Cuntz, Leipzig, 1929.
- Itinéraire Maritime*, dans *Itineraria Romana*, vol. I, éd. O. Cuntz, Leipzig, 1929.
- Stadiasme de la Grande Mer*, dans K. Müller, *Geographi Graeci Minores*, I, Paris, 1855.
- Strabon, *Géographie*, traduit en anglais par H.-L. Jones, éd. Loeb, 1932.
- Procopé, *La Guerre contre les Vandales*, traduction et commentaires de D. Roques, Paris, Les Belles Lettres, 1990.
- Basch (L.), 1987 : *Le musée imaginaire de la marine antique*, Athènes, 1987.
- Ben Lazreg et al., 1995 : Ben Lazreg (N.), Bonifay (M.), Drine (A.) et Troussat (P.), Production et commercialisation des *salsamenta* de l'Afrique ancienne, dans *L'Afrique du Nord antique et médiévale*, VI^e coll. internat. sur l'Histoire et l'Archéologie de l'Afrique du Nord (Pau Oct. 1993), Paris, CTHS, p. 103-142.
- Bonifay (M.), 2004 : *Études sur la céramique romaine tardive d'Afrique du Nord*, BAR series, Oxford, 2004.
- 2005 : Observations sur la diffusion des céramiques africaines en Méditerranée orientale durant l'Antiquité tardive, dans F. Baratte, V. Décohes, C. Jolivet-Lévy et B. Pitarakis (éd.), *Mél. J.-P. Sodini, Travaux et Mémoires*, 15, Paris, 2005, 565-581.
- 2007 a : Que transportaient les amphores africaines?, dans *Supplying Rome and the Empire, JRA Suppl. 69*, Porthmouth, Rhode Island, 8-32.
- 2007 b : Cargaisons africaines : reflets des entrepôts ?, *Ant. afr.*, 43, 2007, 253-260.
- Carandini (A.), 1970 : Produzione agricola e produzione ceramica nell'Africa di età imperiale, *Studi Miscellanei*, 15, Rome, 1970.
- Djelloul (N.), 1988 : *Les installations militaires et la défense des côtes tunisiennes du XVI^e au XIX^e siècles*, thèse de Doctorat Paris IV-Sorbonne.
- Despois (J.), 1955 : *La Tunisie orientale : Sahel et Basse Steppe, Étude géographique*, Paris, 1955.
- Desanges 1963 : Étendue et importance du Byzacium, avant la création, sous Dioclétien, de la province de Byzacène, *Cah. de Tun.*, 44, 7-22.
- Foucher (L.), 1959 : Notes sur des documents figurés concernant la navigation antique, *Actes du 84^e Congrès National des Sociétés Savantes*, Dijon, 1959, 215-224.
- 1964 a : *Hadrumetum*, Publ. Université de Tunis, Paris, PUF, 1964.
- 1970 : Notes sur l'industrie et le commerce des *salsamenta* et du *garum*, dans *Actes du 93^e Congr. Nat. Soc. Sav. (Tours 1968)*, 17-21.
- Fentress (L.) 2001 : Villas, wine and kilns : the landscape of Jerba in the late Hellenistic period, *JRA*, 14, 249-68.
- Gadhoul (A.), 2010 : Etude des ports et des sites côtiers antiques de la côte orientale de la Tunisie. Etude économique à partir des données archéologiques, Thèse de Doctorat, Aix-en-Provence, 2010.
- 2018 : Le paysage achollitain, dans *De syrtis Minor au Golfe de Gabès : une histoire, un patrimoine*, Actes du quatrième colloque international, Sfax 20-22 novembre 2014, à paraître.

- Garnier *et al.*, 2011 : Garnier (N.), Silvino (T.), BernalCasasola (D.), L'identification du contenu des amphores : huile, conserves de poissons et poissonnage. In : *SFECAG, Actes du congrès d'Arles*. Marseille, SFECAG, 2011, 397-416.
- Gibbins (D. J. L.), 2001 : A roman shipwreck at Plemmirio, Sicily; evidence for north african amphora production during the Severan period, *World Archaeology*, 32, 311-334.
- Hannezo (G.), 1890 : Note sur Sullectum et sa nécropole, *BCTH*, 445.
- Instructions nautiques, 1899 : *Service Hydrographique de la Marine*, 801, *Instructions nautiques sur le Maroc, l'Algérie et la Tunisie*, Paris, Imprimerie Nationale, 3^{ème} partie, 1899, 234-294.
- Joncheray (J.-P.), 1997 : Deux épaves du Bas-Empire romain. L'épave d'Héliopolis 1, *Cahiers d'Archéologie Subaquatique*, XIII, 137-164.
- Keay (S. J.), 1984 : Keay, *Late roman amphorae in the Western Mediterranean, a typology and economic study : the Catalan evidence*, Bar S196, Oxford, 1984.
- Lavoie (C.), 1989 : Traces d'ateliers de poterie, dans *Cahiers de Études Anciennes*, 1989, 91-109.
- Leguilloux (M.), 1988 : Leguilloux, Les amphores romaines, guide typologique II : les amphores à vin tardives, *Ann. Soc. Sci. Nat. Arch. Toulon et Var* 40, 31-40.
- Manacorda (D.), 1977 : Manacorda, Le anfore, dans *Ostia IV, St. Misc.*, 23, 117-285.
- Meiggs (R.), 1973 : Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford Clarendon Press, 2^{ème} éd. , 1973, 51-82.
- Morel-Deledalle (M.), 1980 : L'édifice au lion de Sullectum (Tunisie), *Africa*, VII-VIII, 55-115.
- Nacef (J.), 2007 : Note préliminaire sur la production de la céramique dans la région de Salakta et Ksour Essef, dans *In Africa et in Hispania : études sur l'huile africaine (Instrumenta 25)*. Barcelone, CEIPAC, 41-54.
- 2015 : *La production de la céramique dans la région de Salakta et Ksour Essef (Tunisie)*, Roman and Late Antique Mediterranean Pottery 8, Oxford, Archeopress, 2015.
- Panella (C.), 1973 : Le anfore, dans Carandini (A.) et Panella (C.) éd., *Ostia IV. Le Terme del Nuotatore, Studi Miscellanei*, 463-633.
- 2001 : Le anfore di età imperiale del Mediterraneo occidentale, in *Céramiques hellénistiques et romaines III*, Presses Universitaires Franco-comtoises, 2001.
- Paskoff (R.) et Troussset (P.), 1990 : Les sites submergés de Tunisie, dans *Thracia Pontica IV (Sozopol oct. 1988)*, Sofia, 367-384.
- Peacock (D. P. S.), Béjaoui (F.) et Ben Lazreg (N.), 1989 : Roman amphora production in the Sahel région of Tunisia, dans *Amphores romaines et histoire économique (Actes du Coll. de Sienne, 22-24 mai 1986)*, Rome, 179-222.
- Pomey (P.), 1982 : Le navire de la Madrague de Giens, *Comptes-rendus de l'Académie des Inscriptions et des Belles Lettres*, janvier-mars 1982, 133-154.
- Revilla Calvo 2007 : Les amphores africaines du II^e et III^e siècles du Monte Testaccio (Rome). In A. Mrabet et L. remesal Rodriguez (ed.), *In Africa et in Hispania : études sur l'huile africaine (Instrumenta 25)*, Barcelone, CEIPAC, 269-298.
- Rougé (J.), 1966 : *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, 1966.
- Slim (H.), 1985 : Nouveaux témoignages sur la vie économique à Thysdrus (El Jem, Tunisie), dans *Histoire et archéologie de l'Afrique du Nord, II^e Coll. internat. Grenoble*, 1983, Paris, CTHS, 63-85.
- Slim *et al.*, 2004 : Slim (H.), Troussset (P.), Paskoff (R.) et Oueslati (A.), avec la collaboration principale de Bonifay (M.) et Lenne (J.), *le littoral de la Tunisie : Étude géoarchéologique et Historique*, Paris, 2004.
- Tchernia (A.), Pomey (P.) et Hesnard (A.), 1978 : *L'épave romaine de la Madrague de Giens, XXXIV^e Suppl.*, Gallia, Paris, 1978.
- Tissot (Ch.), 1888 : *Géographie comparée de la province romaine d'Afrique*, 2 tomes, Imprimerie nationale, Paris, 1884-1888.
- Zevi (F.) et Tchernia (A.), 1969 : Amphores de Byzacène au Bas-Empire, dans *Ant. afr.*, 3, 173-214.

