

# LA TUNISIE ET LA MER

(Suite\*)

## GRANDEUR ET DÉCADENCE DE LA MARINE ANTIQUE

### CHAPITRE II LES CARTHAGINOIS

Pour comprendre le présent il faut connaître le passé. L'ascension de Carthage nous offre l'exemple d'une expansion naturelle, géographique suivie d'un impérialisme politique et agressif, mais l'un et l'autre ne furent possibles que par l'incomparable instrument que les Carthaginois s'étaient eux-mêmes forgés de toutes pièces : leur flotte de commerce et de guerre. La marine carthaginoise était renommée par la qualité de ses navires et surtout de ses équipages. Les navigateurs puniques connaissaient d'une façon parfaite non seulement la manœuvre de leurs vaisseaux mais aussi les routes et les escales, les ressources naturelles et commerciales des contrées qu'ils fréquentaient. Ils savaient vivre, observer et coordonner leurs observations pour les mettre au service des intérêts supérieurs de l'Etat, qui s'efforçait de leur ouvrir les débouchés nécessaires.

Carthage, dotée d'une marine puissante, n'hésita pas à associer à ses entreprises maritimes et coloniales en Méditerranée et en Afrique, les indigènes de son territoire africain avec lesquels les Phéniciens s'étaient unis par le sang, les métis ou Libyphéniciens.

Ainsi Carthage a pu léguer à la postérité tunisienne un exemple qui n'a jamais été atteint ni même dépassé par ceux qui lui ont succédé à plus ou moins longue échéance. Car après la disparition de Carthage, le cadre géographique où elle vécut est resté le même avec ses ressources et ses possibilités, seuls les hommes ont manqué et sans doute quelques circonstances favorables, pour restituer à ce cadre la grandeur qui fut la sienne.

L'exemple de Carthage vaut donc d'être connu et médité une fois de plus.

Rien n'est plus suggestif que le début du récit fameux du périple d'Hannon, qui nous montre un des aspects de la puissance à laquelle était parvenue Carthage au IV<sup>e</sup> siècle avant notre ère : « Il a paru bon aux Carthaginois qu'Hannon naviguât en dehors des Colonnes d'Hercule et fondât des villes de Libyphéniciens. Il navigua donc,

---

(\*) Voir « Bulletin Economique et Social de la Tunisie », n° 89 (juin 1954), p. 100.

emmenant 60 vaisseaux à 50 rames, une multitude d'hommes et de femmes, au nombre d'environ 30.000, des vivres et autres objets nécessaires.. » Ainsi, à cette époque, le Sénat de Carthage pouvait distraire d'un seul coup de son économie soixante vaisseaux et trente mille personnes pour aller coloniser les côtes marocaines, nouer des relations commerciales avec des pays lointains et même explorer les rivages africains jusqu'au golfe du Bénin, comme nous le montre la suite du périple.

Carthage, il est vrai, était alors à l'apogée de sa puissance. Elle tenait le littoral africain depuis les Syrtes jusqu'à Tanger et même au-

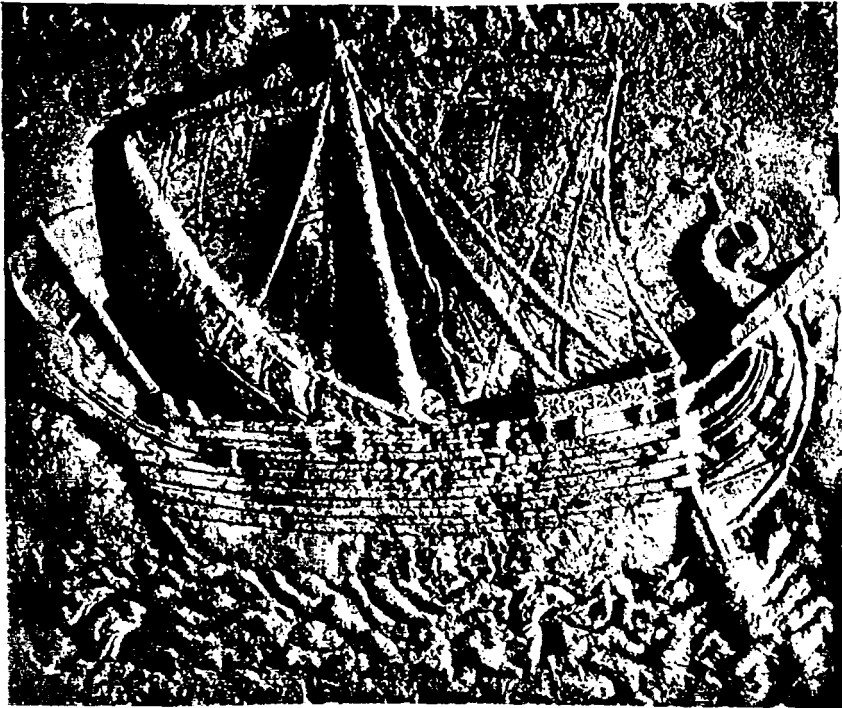


Fig. 1. — Navire de commerce phénicien  
(d'après un moulage pris dans un sarcophage de Sidon)  
(Musée de la Marine, Paris)

delà du détroit de Gibraltar, la côte ouest de la Sicile, la Sardaigne, et des points sur la côte méridionale espagnole, des îles Pithuise jusqu'à Cadix. Ses navires sillonnaient la Méditerranée Occidentale et y trouvaient partout des ports de relâche et de transit. Quelle était cette flotte si nombreuse et si active ? Comment en avoir une notion exacte ? On a peu de renseignements sur la marine commerciale de Carthage, car ses effectifs comme ses itinéraires étaient tenus secrets. Pour s'en faire une idée approximative, il faut avoir recours aux effectifs de sa flotte de guerre à différentes époques de son histoire.

Le bassin circulaire du Cothon ou port militaire attenant au port de commerce comprenait 220 cales, dont 160 à 170 pouvaient recevoir

des quinquerèmes ou vaisseaux de 50 rames. C'est là une indication qui laisse supposer que le port de commerce devait être beaucoup plus grand. Il est probable qu'en cas de conflit une partie au moins de la flotte de commerce participait aux opérations de guerre. Pendant la première guerre punique, à la bataille d'Ecnome (Sicile), les Carthaginois engagèrent 350 navires portant 140.000 hommes environ. D'après Polybe, ils perdirent, au cours de cette guerre, 500 vaisseaux. A la fin de la deuxième guerre punique, après sa victoire de Zama, Scipion aurait fait brûler dans le golfe, en vue de Carthage, 500 bâtiments de toutes dimensions, suivant Tite-Live. Durant la troisième guerre punique, les Carthaginois, après avoir livré toute leur flotte, construisirent, pendant que les Romains les assiégeaient, une nouvelle flotte forte de 120 vaisseaux, et cela avec des moyens de fortune, ce qui démontre la capacité de rendement que devaient avoir les arsenaux de Carthage en période normale. Ces chiffres qui s'appliquent aux navires de guerre nous permettent de supposer avec quelque certitude que la flotte marchande devait être nombreuse, bien équipée, en rapport avec l'activité commerciale de la cité et des ports côtiers.

S. Gsell nous dit que les navires de commerce (figure 1) étaient beaucoup plus large que les galères dont on se servait pour le combat : le terme phénicien qui les désignait *gaul* signifiait « rond ». Ils pouvaient atteindre d'assez grandes dimensions, comme ces vaisseaux de Tarshish mentionnés par la Bible qui transportaient les minerais espagnols en Orient, mais qui étaient aussi employés dans d'autres traversées. La marine marchande de Carthage, ajoute cet historien, bâtiments, commandants et équipages, devait valoir sa marine de guerre si renommée. Elle faisait surtout usage de la voile, mais on avait soin de se munir de rames pour ne pas être désarmé en cas d'accident, ou immobilisé par les calmes plats. La navigation, d'abord attachée autant que possible aux côtes, devint ensuite plus hardie et coupa droit en se guidant sur l'étoile polaire. »

C'est un fait bien établi que la volonté des Carthaginois d'écarter par tous les moyens y compris la violence et la ruse, les concurrents grecs et latins des routes maritimes qu'ils s'étaient réservées avec ou sans convention. Question de prestige, question d'intérêt surtout. Armateurs, patrons et équipages participaient en commun, semble-t-il, aux risques et profits des entreprises dont la marge bénéficiaire était toujours calculée fortement, comme il était d'usage en Orient.

Sur quels produits portait le commerce carthaginois ? Sur tous les produits d'échange du bassin méditerranéen sans doute, notamment sur les métaux précieux : l'or qu'on allait chercher sur les côtes soudanaises, l'argent en Espagne, l'étain dans les Cornouailles ; les produits d'alimentation : l'huile, le vin, les salaisons, les produits industriels : le bois, le fer, le bitume, la poix, les tissus, les cuirs, la poterie domestique et la céramique d'art, celle-ci importée de Sicile, les armes, la bijouterie et la verroterie. Les esclaves, hommes et femmes, faisaient l'objet d'un trafic étendu. Ce mouvement d'affaires était financé par les banquiers et les changeurs appartenant, pour la plupart, aux grandes familles qui se disputaient le pouvoir à Carthage, les Magonides, les Barcides, les Hanonides, etc...

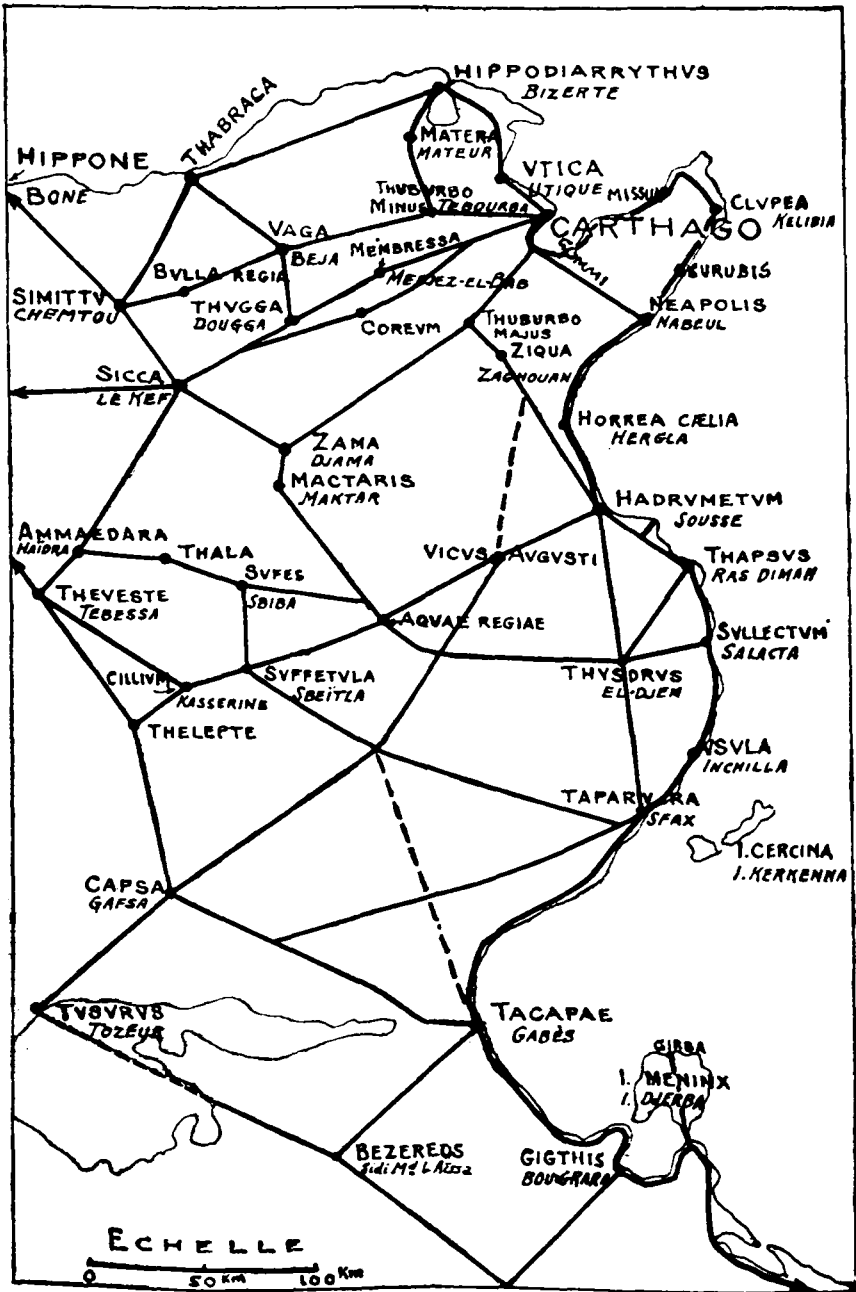


Fig. 2. — Ports et routes de la Proconsulaire

La mer était donc pour Carthage le principal facteur de sa prospérité, comme elle l'était sans doute pour les autochtones de son territoire qu'elle avait associés à toutes ses entreprises. C'est avec des métis, nous l'avons vu, qu'Hannon le Grand colonisa les côtes du Maroc, avec des contingents maures qu'Amilcar conquiert l'Espagne, avec sa cavalerie numide qu'Hannibal vainquit les Romains à Cannes. Il est certain que les Africains participèrent aussi à la mise en valeur d'un domaine agricole qui s'étendait de Tabarka jusqu'aux Syrtes et faisait l'admiration des Anciens.

Ainsi mêlés à sa vie politique, à sa vie économique, il n'est pas douteux que Carthage appela les Africains à participer à son expansion maritime et commerciale et qu'elle orienta leur activité vers les choses de la mer. Sa chute totale, irrémédiable, entraîna d'un seul coup la disparition de la flotte, la cessation de tout trafic, de toute activité maritime, sauf une modeste pêche côtière. Cela fit un grand vide et devait par la suite modifier le genre de vie des Africains.

## LES ROMAINS

En prenant possession du territoire de Carthage qu'ils avaient annexé sous le nom de *Provincia Africa*, les Romains se bornèrent à garder le cadavre, suivant la forte expression de l'historien Mommsen. Entendons par là que, pendant un siècle, les Romains firent rien ou peu de chose pour coloniser l'Afrique et lui rendre sa prospérité. Utique remplaça Carthage comme chef-lieu administratif et port principal de la nouvelle province. Entre Utique et la Péninsule, les échanges furent surtout marqués d'une part par des envois de troupes pour combattre Jugurtha, et plus tard les partisans de Marius et d'autre part par des expéditions de blé et de bêtes fauves sur l'Italie. La pêche côtière devait être modeste. La mise en valeur du sol était peu encouragée. En somme l'Afrique ne présente plus qu'une activité économique réduite comparativement à celle qui fit la force et la grandeur de Carthage. Et cette carence systématique dure cent ans. Il faut arriver jusqu'à Jules César pour voir se dessiner les lignes d'un nouveau destin, qui sera différent de celui que les Africains ont naguère connu.

Après sa victoire de Thapsus (46 avant J.-C.), Jules César décida de reconstruire Carthage et de coloniser l'Afrique. Auguste mit à exécution les plans du dictateur, et ses successeurs, durant tout l'Empire, eurent comme objectif principal de développer au maximum la production agricole en Afrique. Rome avait besoin des blés africains comme elle avait besoin de l'huile africaine ; elle assura aux paysans la sécurité juridique du sol et une protection militaire vigilante. La *lex Manciana*, la *lex Hadriana*, toute une législation foncière fut appliquée strictement, tandis que le limes méridional ou ligne fortifiée (hectolites). Aux envois de blé s'ajoutèrent des envois d'huile d'olive. La culture de l'olivier prit une grande extension. La Proconsulaire se couvrit alors de cités et de bourgs prospères ; elle devint très peuplée, mais cette prospérité provenait surtout de l'agriculture. La culture du sol captait à peu près toutes les énergies. La mer n'avait plus dans l'économie générale du pays qu'une importance secon-

naire mais nécessaire : l'écoulement de la production agricole sur fiée était établi, renforcé, étendu afin d'empêcher les pillards d'inquiéter les campagnes. Un réseau routier d'une consistance considérable draina le trafic vers Carthage et les autres ports de la côte (figure 2).



Fig. 3. — Mosaïque d'Althiburos. Sur ce fragment on distingue les bateaux antiques ci-après : Ratis, sorte de radeau ; Celetes, bateau à rames spécialement construit pour la course ; Celox, analogue au précédent, bateau pirate ; Corbita, vaisseau de chargement ne marchant qu'à la voile, réservé au transport des grains ; un navire-corvette sans nom ; Hippago, grand bateau de commerce spécialement aménagé pour le transport des chevaux (celui-ci contient trois chevaux : Ferox, Icarus et Cupido) ; Catascopiscus, embarcation légère et rapide munie de voiles ; un vaisseau marchand non dénommé, à fond plat et carré ; Tesserariae, deux bateaux à rames, avisos légers et rapides. (Photo Musée Alaoui)

L'ensemble de ces mesures ne devait pas tarder à produire ces effets. Au 1<sup>er</sup> siècle de notre ère, la province africaine expédiait à Rome, d'après Josèphe, 40 millions de modici de blé (environ 3.450.000 l'Italie se faisait par transports maritimes, auxquels participaient des armateurs africains (1).

(1) Cf. H. Camps-Fabrer, *L'Olivier et l'Huile dans l'Afrique romaine*, Alger 1953.

A Ostie, port de Rome, on a mis au jour le forum des corporations dont les « bureaux » s'ouvraient sur une galerie à double colonnade. Le seuil de chacune de ces pièces mentionnait, écrite en mosaïque, la désignation professionnelle de l'occupant ; la plupart appartenaient à des corporations d'armateurs ou *naviculari*, avec mention de leur cité d'origine. Nous savons ainsi qu'étaient représentés à Ostie les armateurs de Carthage, Hippo-Diarrythus (Bizerte), Curubis (Korba), Missua (Sidi-Daoud), Gummi, Sullectum, Leptis Minor. Les armateurs africains, comme les armateurs italiens, furent l'objet de privilèges et d'honneurs ; mais il ne semble pas que la marine africaine put remplir toute sa tâche, car nous voyons qu'à la fin du II<sup>e</sup> siècle Commode créa une flotte frumentaire d'Etat destinée au transport de l'annone de Proconsulaire.

En plus du blé et de l'huile, on expédiait à Rome des bêtes fauves, de l'ivoire, des bois précieux et du marbre de Numidie. On recevait d'Italie des tissus fins, des métaux, de la céramique d'art, des armes, des outils et du marbre de Carrare destiné aux ateliers des sculpteurs de Carthage.

Qu'il y ait eu une activité maritime assez importante sous le Haut Empire, cela est certain ; mais elle n'était plus, comme du temps de Carthage Punique, l'essentiel de l'occupation des hommes. Rome avait plus besoin de paysans que de marins, c'est pourquoi elle avait orienté vers la terre les habitants de l'Afrique et ceux-ci s'en sont finalement bien trouvés.

Reste à élucider le problème posé par les mosaïques romaines à scènes marines.

Quand on visite le Musée Alaoui du Bardo, on est frappé par le nombre de mosaïques romaines représentant des scènes de navigation et de pêche, des cortèges dominés par Neptune et Amphitrite, etc... Beaucoup de ces mosaïques, dont quelques-unes de grandes dimensions, sont des œuvres d'art par leur composition, leur coloris et leur réalisme. Elles servaient de pavements à de riches demeures africaines des II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> siècles, notamment. On les a découvertes un peu partout en Tunisie, sur le littoral et à l'intérieur du pays, à Althiburos par exemple (Mdeina, près d'Ebba-Ksour) ; nous en reproduisons le fragment principal (fig. 3). Pour quelles raisons le propriétaire terrien de cette mosaïque (1) tenait-il à avoir sous les yeux cette extraordinaire nomenclature nautique ?

(1) Cette mosaïque a été étudiée par P. Gauckler dans *Monuments Piot*, 1905 : *Un catalogue figuré de la batellerie gréco-romaine*. Elle offrait une trentaine de modèles de navires marchands dont il ne reste que vingt-cinq qui peuvent se répartir : en gros bâtiments pouvant servir aux transports importants, en navires plus légers, en bateaux de pêche et en radeaux ou chalands. « De toutes les œuvres d'art antiques, dit P. Gauckler, qui représentent des navires, bas reliefs, vases peints, mosaïques, tessères et intailles, aucune ne peut être comparée à la mosaïque d'Althiburos pour la richesse, l'abondance et la précision des renseignements. » Voir également P. M. Duval, *La forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburos*, *Mélanges d'archéologie et d'histoire de l'Ecole française de Rome*, 1949, p. 119-149 ; et E. de Saint Denis, *La vitesse des navires anciens*, *Revue archéol.* 1941, II, p. 121-138.

A quoi pouvait correspondre dans la psychologie des Africains romanisés, cette profusion de scènes marines qui l'emportent par le nombre et la beauté formelle sur les scènes champêtres ayant trait à l'agriculture ou à la chasse ?

Leurs possesseurs, dans les fermes éloignées de l'intérieur, durant les journées torrides de l'été africain, cherchaient-ils à rafraîchir leurs yeux par le spectacle des plages, des embarcations voguant



Fig. 4. — Mosaïque représentant le Triomphe de Neptune et les quatre saisons, trouvée à La Chebba (Tunisie) (Photo Musée Alaoui)

sur les flots, sous le souffle du zéphir ? Ou vouaient-ils un culte particulier aux dieux de la mer qui protégeaient leurs demeures (2).

Ces scènes rappelaient-elles à leurs propriétaires la profession de marin ou pêcheur, voire d'armateur, qu'eux ou leurs parents avaient exercée jadis ?

(2) Cf. G. Charles-Picard, *Les Religions de l'Afrique antique*, 1954, p. 238.



Toutes les suppositions sont possibles. Peut-être encore ces mosaïques, avec leurs horizons marins, aux coloris éclatants, correspondaient à une vocation maritime profondément ancrée dans les âmes, mais que, courbé à jamais sur la glèbe, on n'était plus en mesure de satisfaire que par l'imagination et le culte rendu à Neptune et à Amphitrite (fig. 4).

## LA MARINE VANDALE

Les Vandales était un peuple guerrier d'origine germanique qui combattait à cheval, mais leur roi Genséric qui les avait conduits à la conquête de l'Afrique les avait initiés de bonne heure aux choses de la mer. Au départ d'Andalousie il avait fait un essai concluant en construisant des navires légers bien armés qui lui avaient permis de convoyer des ports espagnols jusqu'aux baies africaines tout son peuple, soit 80.000 personnes, hommes, femmes et enfants.

Quand Genséric se fut emparé de Carthage en 439 et fut devenu maître de l'Afrique, il se hâta de construire une flotte de guerre pour défendre et étendre son empire, et s'assurer, en tout cas, la suprématie navale en Méditerranée occidentale. Il équipa donc des petits navires à voile, sorte de croiseurs, estime Schemidt, montés par 30 ou 40 hommes d'équipage destinés beaucoup plus à faire une guerre de course qu'à se mesurer avec les puissantes unités de la flotte byzantine. Plusieurs centaines de ces croiseurs furent mis en service dans les années qui suivirent la prise de Carthage.

A l'aide de cette flotte redoutable et mobile, Genséric conquit la Sicile, la Sardaigne, la Corse et les Baléares. Il ressuscitait à son profit l'ancien empire de Carthage, moins le transit commercial. Mais il fit plus : il conquit la Ville Eternelle. En juin 455, à la tête d'une expédition militaire convoyée par ses croiseurs, il débarqua à Portus Augustus, au nord de l'embouchure du Tibre et entra sans coup férir dans Rome qui avait ouvert ses portes devant le conquérant barbare. Selon la promesse qu'il fit au pape, ses troupes ne commirent aucun sévices sur les habitants, mais pillèrent méthodiquement la ville pendant quinze jours. Chargé d'un butin immense, Genséric reprit le chemin de Carthage en emmenant comme otages l'impératrice Eudoxie et ses deux filles dont l'aînée épousa son fils Hunéric, des sénateurs et une foule d'ouvriers spécialisés qu'il affecta à ses arsenaux. Telle fut la lointaine revanche de Carthage.

En 468, au moyen d'une ruse de guerre plus que punique, Genséric incendia une formidable flotte byzantine ancrée près du Cap Bon venue pour détruire la puissance vandale en Afrique.

Pendant le reste de son règne, Genséric envoya ses bateaux pirates piller les côtes grecques et courir sur les navires marchands de Byzance. Le vieux roi payait lui-même de sa personne. Un jour, raconte l'historien Procope, comme Genséric s'appêtait à monter sur son vaisseau dans le port de Carthage et que déjà les voiles étaient déployées, le pilote lui demanda vers quelle contrée il devait se diriger : « Vers celle que Dieu veut châtier dans sa colère », répondit

orgueilleusement le vieux souverain qui se croyait l'instrument de la Divinité.

Les successeurs de Genséric n'eurent ni son courage ni son envergure politique, ils laissèrent tomber en décadence leur marine de guerre et s'amollirent dans le luxe et les plaisirs. Mais telle était la réputation de la puissance vandale en Méditerranée que cinquante ans après la mort de Genséric, créateur de cette puissance, l'empereur Justinien qui voulait organiser une expédition militaire pour reconquérir l'Afrique dut, pour imposer son point de vue, discuter jusqu'à la dernière minute avec son état-major effrayé.

Non seulement l'expédition byzantine ne rencontra aucune résistance en cours de route, mais son chef le général Bélisaire put débarquer tranquillement à Ras Kapoudia, et un mois après, écraser l'armée vandale sous les murs de Carthage. Tant il est vrai que le territoire tunisien pour être efficacement défendu doit l'être autant avec des forces navales qu'avec des forces terrestres.

## LES BYZANTINS

L'occupation de l'Afrique par les Byzantins eut pour résultat de rétablir la sécurité des communications maritimes entre cette contrée et les autres parties de l'empire, y compris Constantinople. Le diocèse d'Afrique — ainsi avait été dénommée la nouvelle conquête de Justinien — avait pour chef-lieu Carthage et comprenait la Proconsulaire, la Byzacène, la Tripolitaine et les praesides de Numidie, des Maurétanies, de Sardaigne, de Corse et des Baléares. Pour administrer de Carthage l'ensemble de ces territoires dont quelques-uns n'étaient accessibles que par mer et pour assurer leur protection, il fallait disposer d'une flotte importante. Il est certain que Justinien dota le diocèse d'Afrique d'une escadre pourvue de toutes les unités navales indispensables à sa mission en Méditerranée.

En ce qui concerne les échanges commerciaux, ils furent assurés par les navires des ports africains, de Sicile et de Constantinople, la cité impériale « vers laquelle nous dit Ch. Diehl, voguaient pleins d'espérance les vaisseaux de commerce de l'univers. » Les principaux produits exportés par l'Afrique étaient, comme au temps de la domination romaine, les céréales et l'huile d'olive. Elle recevait : « les étoffes de Béryte et de Tyr, la pourpre, les cuirs travaillés et les orfèvreries précieuses des ateliers d'Antioche. »

Justinien s'efforça de redonner confiance aux paysans africains en assurant la sécurité des campagnes au moyen de nombreux et puissants ouvrages défensifs : forteresses, fortins, tours de garde, etc., destinés à empêcher les maures pillards de venir ravager les campagnes. Nous n'avons pas de données précises sur l'étendue des cultures céréalières, mais la culture de l'olivier avait conservé, malgré l'occupation vandale, la surface qu'elle occupait du temps des Romains. Les chroniqueurs arabes nous racontent dans leur langage imagé que lors de la conquête de l'Ifrîqiya, l'on pouvait marcher à l'ombre de Tripoli à Tanger.

Sous l'exagération orientale on perçoit la réalité d'une forêt d'oliviers restée dense dans toute la région du Sahel, ce que confirme un autre passage de ces mêmes chroniqueurs. Après la bataille de Sbeïtla, en 647, qui mit fin virtuellement à la domination byzantine, l'émir Abdallah ben Saad qui commandait l'armée d'invasion exigea une forte indemnité de guerre des principaux habitants du pays. On plaçait en tas devant lui, nous dit-on, des pièces d'argent monnayé. « D'où cela vous vient-il, demanda l'émir aux habitants ? » L'un d'eux se mit à fureter comme cherchant quelque objet. Il trouva enfin une olive et la montrant à l'émir : « Voici, lui dit-il, la source de notre richesse ! — Comment cela, demanda l'émir ? — Les Roum (les Romains) n'ont point d'olives chez eux, lui fut-il répondu, et ils avaient coutume de venir chez nous acheter de l'huile que nous leur vendions et c'est d'eux que nous vient cet argent. »

Cette anecdote bien connue prouve que, au milieu du VII<sup>e</sup> siècle de notre ère, l'huile africaine faisait l'objet d'une exportation importante, et que la culture de l'olivier était à la base de la prospérité de la Byzacène. La flotte commerciale byzantine devait donc avoir, à cette époque, une activité non négligeable. Quant à la marine de guerre ayant son port d'attache à Carthage, il faut supposer qu'elle était devenue très inférieure à son rôle de protection des côtes africaines, car on voit les Arabes, s'emparer aisément de la Libye et faire de Barca leur base d'opérations contre l'Ifrîqiya.

## CONCLUSION

C'est Carthage qui a fait connaître à l'Afrique la civilisation de la mer et lui a ouvert ainsi des perspectives grandioses sur l'avenir. Mais les Romains qui avaient besoin de blé et d'huile pour alimenter Rome ont changé ce destin maritime en une vocation purement agricole. Un moment Genséric a voulu ranimer, par dessus les siècles de retour à la terre, la vieille tradition maritime punique, mais les Byzantins reprirent à leur compte la politique romaine en donnant la primauté à la glèbe. Cependant si, depuis la chute de Carthage, les choses de la mer ne furent pas l'essentiel de l'activité des hommes d'Afrique, elles n'en furent pas moins aimées, pratiquées et tenues pour vénérables.

(à suivre)

Arthur PELLEGRIN,  
*Membre correspondant*  
de l'Académie des Sciences Coloniales.