

# LES PORTS

DE

# CARTHAGE

Par M. Raimund OEHLER.

*Professeur à l'Ecole des Cadets de Wahlstatt (Silésie),  
membre correspondant étranger.*

Traduction de l'auteur augmentée d'un article publié dans les  
*Jahrbuecher fuer klassische philologie* (1893, p. 321-332), et revue  
par M. PAPIER, président.

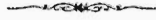


# LES PORTS DE CARTHAGE

PAR M. RAIMUND OEHLER,

Professeur à l'École des Cadets de Wahlstatt (Silésie), membre correspondant étranger.

Traduction de l'auteur augmentée d'un article publié dans les *Jahrbuecher fuer klassische philologie* (1893, p. 321-332), et revue par M. PAPIER, président.



Jusqu'à présent, on avait généralement admis que les deux étangs situés au sud de la colline de Saint-Louis, dans le terrain bas sur la côte de la mer, étaient les deux ports de la vieille Carthage. On considérait aussi l'étang situé au nord comme ayant été le Cothon ou port de guerre, et l'étang allongé, situé au sud, le port marchand de la capitale punique. Mais voici que M. Cecil Torr lance de Tunis, dans la « *Classical Review* » de 1891 (V, 6, p. 280-284), une étude topographique sur les ports de Carthage qui n'a pas encore été contredite jusqu'à présent, que je sache, et qui anéantit l'opinion la plus accréditée et soutenue ces temps derniers encore par M. Charles Tissot. Les principales données de cette étude sont les suivantes :

1) Si les 220 loges de galères (*νεώς οικιαί*) rebâties après l'incendie de 368 av. J.-Ch. avaient la grandeur des athéniennes qui dataient à peu près de la même époque, le Cothon aurait dû avoir avec son île un circuit d'au moins 5,638 pieds anglais (= 1,718,5 m.), tandis qu'il n'a, d'après les calculs de M. Torr, que 3,500,5 pieds (= 1,067 m.) (1). Si

(1) M. Torr a supposé que les loges de galères étaient toutes d'une même longueur et d'une même largeur; mais cette supposition n'est pas d'accord avec les mesures prises par M. Cavallari, à Syracuse, et M. Heuzey, à Oeniades (cf. Cavallari, *Appendice alla Topografia archeologica di Siracusa*, 1891, p. 63,

l'on admet donc que ces loges de galères carthaginoises n'étaient guère plus petites que les athéniennes, l'étang situé au nord ne peut être le reste du Cothon.

2) C'est seulement dans le cas où les ports de Carthage auraient été creusés artificiellement qu'on peut admettre que ces étangs en soient les restes. Virgile dit, en effet, dans son *Enéide* (I, 427), que les premiers colons de Carthage creusaient des ports, et Servius explique ces mots : « *portus effodiunt* » par « *Cothona faciunt* », et ajoute encore : « *Carthaginienses Cothone fossa utuntur, non naturali portu* » ; mais Festus, en parlant de « *Cothones* », contredit cela par ces mots : « *Cothones appellantur portus in mari interioriores, arte et manu facti* » ; mais des ports artificiels dans la mer ne peuvent être formés que par des môles.

3) Le Cothon était sans doute le port extérieur de Carthage. Festus, en employant le mot « *interiores* », semble plutôt désigner un port enfermé dans la mer qu'un port enfermé dans un autre (2). Il est vrai que Strabon (XVII, 3, 14) nomme d'une façon assez obscure (3) « *Cothon* », l'île située dans le port intérieur, si notre version est juste ; mais au § 15, il parle d'une manière précise de l'em-

64; Lupus, *die Stadt Syrakus im Altertum*, 1887, p. 26, 175, note 1; Heuzey, *Le mont Olympe et l'Acarnanie*, p. 448, 449), ainsi qu'avec le fait constaté par les anciens auteurs (p. e. par Appien VIII, 121-123) que les Carthaginois avaient aussi des vaisseaux plus petits que les pentères et les trirèmes. Nous pouvons encore poser en fait que les loges de galères les plus petites étaient situées sur l'île, afin d'avoir la place pour le pavillon de l'amiral. En outre, taxer la longueur de toutes les loges à 150 pieds (= 45 m. 7), comme le fait M. Torr, c'est trop ! Car, soit que les loges placées autour du bassin fussent toutes de 45 m., en tout cas celles situées sur l'île, en proportion de leur moindre largeur, étaient beaucoup plus courtes. Supposons donc que celles-là avaient 5 m. 90 de largeur sur 45 m. de longueur, et celles-ci 3 m. 10 de largeur (les plus étroites, à Syracuse, n'ont que 2,06 m.; cf. Cavallari, l. c., p. 63) sur 25 m. de longueur, le nombre des loges de galères monte à 220. Et même si cela n'était pas ainsi, le calcul de M. Torr prouve seulement que la partie circulaire du Cothon ne pouvait pas contenir toutes les loges de galères ; mais aucun ancien auteur dit que les loges n'étaient situées que dans la partie circulaire du Cothon ; les deux parties du Cothon, comme je me l'imagine, peuvent contenir ensemble encore beaucoup plus de 220 loges (cf. note 16).

(2) Il me semble que M. Torr a forcé le sens du mot « *interiores* ».

(3) Il y a deux îles grecques nommées Cothon ; peut-être que cela s'explique par cette circonstance-ci.

bouchure du Cothon en mentionnant la même entrée qu'Appien décrit en détail comme l'entrée du port extérieur (4). L'indication d'Appien (VIII, 121 ; cf. VIII, 96) que l'entrée était *ὄ πᾶντι πύργῳ τῆς γῆς* ne s'explique pas, à moins que celle-ci n'ait vraiment été à quelque distance de terre, et par conséquent entre deux môles.

4) Le seul port en dehors de Carthage qui a aussi le nom de « Cothon », est celui d'Hadrumète. Cette circonstance montre sûrement que ce port était semblable à celui de Carthage. Mais le côté sud et le nord de ce port sont bornés par deux môles en droite ligne, et le côté est par une digue recourbée dont la partie convexe est du côté de la mer (5). Si le Cothon de Carthage était vraiment semblable à ce port, il devrait être formé de môles peut-être courbes et droits. A l'appui de son opinion, Torr mentionne le passage d'Appien (VIII, 127) où celui-ci rapporte qu'il y avait, à Carthage, un Cothon dont une partie était ronde et l'autre carrée.

5) Les ports d'Utique étaient très probablement semblables à ceux de Carthage (6). L'opinion que l'on avait jusqu'à présent que l'ancienne ligne de la côte était marquée par le bord du marais où se trouvent les ruines d'Utique n'est pas juste ; car le marais se dirige tout droit vers l'orchestre du théâtre (7), et le bassin que l'on a pris jusqu'aujourd'hui pour le Cothon n'est pas un port, attendu qu'une semblable excavation à Carthage, au milieu de laquelle s'élève,

(4) C'est parce que les deux ports n'avaient qu'une commune entrée du côté de la mer. M. Torr n'a pas tenu compte du texte d'Appien (VIII, 96) qui dit que les deux ports n'avaient qu'une commune entrée de ce côté et que les bâtiments passaient de l'un dans l'autre ; or, comme l'historien grec dit formellement que des canaux donnaient accès aux navires marchands dans la ville, il en résulte que les vaisseaux de guerre devaient passer par le port marchand pour parvenir au port militaire.

(5) On ne peut pas conclure, du nom seul, que le Cothon d'Hadrumète était semblable à celui de Carthage ; au contraire, en ce cas, Diodore aurait pu donner deux parallèles du port Charmouthas. On ne peut non plus conclure, des chapitres 62 et 63 du *Bellum Afric.*, que le Cothon était le port extérieur. En outre, tant qu'on n'aura pas fait de déblais plus considérables à Hadrumète, on ne saura, d'une manière certaine, si le port décrit par Torr fut le seul et, par conséquent, le Cothon.

(6) M. Torr n'a pas prouvé que les ports d'Utique étaient très probablement semblables à ceux de Carthage.

(7) Mais qui sait si le marais ne s'est pas agrandi justement à cette place ?

comme à Utique, un bâtiment sur une petite colline, est, d'après une inscription qu'on y a trouvée, le reste d'un établissement thermal. Les thermes de Caracalla, à Rome, qui datent de la même époque, sont construits d'une manière analogue. D'après cela, il faut aussi admettre pour Utique que les ports étaient formés par des môles (8).

6) Que le port intérieur de Carthage ait été creusé en entier ou en partie, il n'est pas moins certain que le port extérieur était formé par des môles.

7) L'entrée du port extérieur de Carthage était, d'après Appien (VIII, 121), située près de la langue de terre qui sépare le lac de Tunis de la mer et voire même du côté méridional, et non pas du côté occidental, comme le dit Appien (9). Le port même s'étendait le long de la côte orientale du promontoire. Il est possible que la partie carrée du Cothon se trouvait du côté méridional et continuait la ligne des fortifications qui formaient l'angle (*γωνία*), tandis que la partie ronde était située du côté nord et continuait la ligne circulaire des collines qui s'étendait en arrière et vers Byrsa.

8) La digue qui joua un rôle à la fin du dernier combat naval et plus tard aussi (10), ne touchait le bord que par une extrémité; elle était située en dehors du port, du côté sud ou carré.

(8) On ne peut pas tirer de conclusions rigoureuses, irréfutables de la ressemblance du plan seul. M. Torr n'a non plus prouvé que les deux édifices datent de la même époque. Ce n'est que par des fouilles qu'on peut résoudre cette question.

(9) M. Dugate a tenté de donner une explication de cette différence dans les *Recherches sur la topographie de Carthage*, par Dureau de la Malle (p. 10, note 2).

(10) Il me semble que M. Torr se trompe en croyant que la cavalerie a pris part au combat sur la digue. Appien (VIII, 124) raconte que devant l'attaque nocturne des Carthaginois, les Romains postés pour défendre les machines de guerre s'enfuirent. Voici ses propres paroles : « La fureur de ces ennemis tout nus produisit en général, à travers tout le camp des Romains, une consternation, un désordre, une panique comme on n'en avait jamais vu. Scipion lui-même fut tellement inquiet, qu'il fit le tour du camp avec un détachement de cavaliers en leur donnant l'ordre de tirer sur les leurs, s'ils ne cessaient pas de fuir ». Le camp en question ne peut être que le grand camp établi sur la partie la plus étroite de l'isthme, puisque les Romains étaient déjà chassés de la digue. Quoiqu'il en soit, la cavalerie n'a pas pris part au combat sur la digue.

9) Les ruines qui se voient dans la mer, vis-à-vis de l'étang méridional, appartiennent sûrement à un môle de très grande étendue.

10) Le port extérieur se composait du « premier port » et « des canaux », et contournait presque le port intérieur (Torr traduit par « canaux » le mot « πύλαι », d'Appien, et justifie cette interprétation par trois passages). A l'appui de son opinion, Torr fait valoir la description de Platon des ports d'Atlantide dans le *Kritias* (p. 113<sup>d</sup>; 115<sup>c</sup>; — 116<sup>a</sup>; 117<sup>de</sup>) et le rapport de Diodore sur le port de Charmouthas (III, 44). Cette description se base, selon l'archéologue anglais, sur des données que Platon reçut à Syracuse concernant les ports de Carthage, et ce port qui était, d'après l'opinion de Diodore, entièrement semblable au port de Carthage, il croit le retrouver dans le port de Sherm Yenbo, « incontestablement le meilleur port entre Ras Mohammed et Dechidda » (11). (Ces mots sont tirés du « Red Sea Pilot. »)

M. Torr résume les principaux résultats de sa discussion en ces termes : « Le port extérieur était formé par des digues établies dans la mer; il était situé à l'est du promontoire de Carthage; son entrée se trouvait à l'extrémité méridionale, près de la langue de terre qui est entre le lac de Tunis et la mer. A l'extrémité méridionale, entre la côte et l'entrée, il y avait une très large digue où les bateaux pouvaient décharger leurs cargaisons sans entrer dans le port. Les ruines de cette digue sont visibles dans la mer, précisément au nord de la langue de terre. De l'autre côté de l'entrée, une

(11) Je doute que le port de Sherm Yenbo puisse être identifié avec le port Charmouthas nommé par Diodore, car c'est à la côte orientale de la mer Rouge que beaucoup de changements géologiques ont eu lieu et que la côte s'est soulevée entre le 20° et le 25° de latitude nord (cf. G. R. Credner, *die Deltas*, Ergänzungsheft, n° 56, zu Petermanns Geographischen Mittheilungen, 1878. Tafel III et p. 68, l. 3). En conséquence, le port Charmouthas, s'il avait été situé là, serait aujourd'hui tout à fait isolé de la mer et changé en lac, comme le port de Dechidda d'autrefois (cf. Credner, l. c.). Abstraction faite du soulèvement de la côte, le port Charmouthas décrit par Diodore (III, 44) et Strabon (XVI, 18, p. 177) ne peut pas être le port de Sherm Yenbo : car, premièrement, il lui manque la presqu'île sur laquelle il se trouvait, selon Diodore de Sicile; deuxièmement, la « χηλή εξαίσιος κεκλημένη πρὸς ζέφυρον », au pied de laquelle il est situé, ne se trouve pas à l'ouest du port de Sherm Yenbo; troisièmement, on ne remarque pas là le fleuve qui, selon l'historien et le géographe grecs, se jetait dans la baie de Charmouthas; enfin, le texte de Strabon, « στενὸν καὶ ἐπυκνίδιον ἔχων τὸν εἴς πλοῦν πάντι κράφει », n'est point d'accord avec la

digue plus étroite courait à une certaine distance parallèlement à la côte, puis se recourbait du côté de l'intérieur du premier promontoire septentrional. Le bout de cette digue est probablement marqué par les ruines qui se trouvent dans la mer, au-dessous de ce promontoire. Le port intérieur était presque entouré par le port extérieur; mais sa situation est du reste inconnue (12). Les étangs n'ont rien de commun avec les ports ».

Des dix points relatés ci-dessus, il y en a bien peu que je puisse approuver, après m'être particulièrement occupé des textes qui s'y rapportent. Ainsi j'admets encore très volontiers que l'entrée du port extérieur était située au sud, entre deux môles et près de la langue de terre; que la partie carrée du Cothon était la méridionale et la partie ronde la septentrionale; que le port intérieur de Carthage était creusé par la main d'homme, tandis que le port extérieur était formé par des môles dans la mer; que la digue ou quai ne touchait qu'avec un bout la rive, et que les ruines enfin qui sont dans la mer, vis-à-vis de l'étang sud, appartenaient à un môle de très grande dimension; mais cette adhésion partielle aux déductions de M. Torr se borne, comme on le voit, à des choses secondaires; dans la question principale, je suis arrivé à des résultats tout à fait opposés.

description du Red Sea Pilot qui dit : « Being easy of ingress and egress for sailing vessels ». Du reste, l'île située dans le port de Sherm Yenbo semble être sans importance, parce qu'elle n'est pas mentionnée par le Red Sea Pilot, et le port lui-même, malgré les mots cités de ladite instruction nautique, n'a pas d'importance pour les Arabes, car les navires de pèlerins, au lieu d'y mouiller, se pressent dans la rade foraine de Yenbo; aussi n'y a-t-il pas d'habitations près de Sherm Yenbo. Bref, je ne crois pas que M. Torr puisse conclure de la forme du Sherm Yenbo celle des ports de Carthage.

Enfin, pour ce qui concerne les ports de l'Atlantide, ils sont artificiels, mais tous creusés sur terre et communiquant avec la mer par des canaux. Dans ces conditions, je ne comprends pas comment M. Torr parvient à conclure de la forme de ce port celle du port de Carthage construit, selon lui, de môles.

(12) Soit que les ruines qui se trouvent dans la mer, au-dessous du promontoire, marquent le bout de la digue qui formait le port extérieur du côté de la mer, soit aussi que toute cette digue, excepté le bout, soit érodée par la mer, je ne puis croire que le gros massif de l'île, situé dans le port intérieur et, par conséquent, plus rapproché de la côte, ait disparu sans laisser aucun vestige, tandis que les restes des quais (nos 44, 45, 46, 47, 51, 99, 90 sur le plan de M. Falbe) ont duré jusqu'aujourd'hui.

Je n'ai pas l'intention toutefois de le réfuter de point en point, mais de montrer, par une étude tout à fait objective, combien peu sont fondées ses conclusions. Je fixerai d'abord les relations des anciens sur les ports de Carthage, et, comparant l'opinion que je m'en serai ainsi faite avec l'état des lieux, je verrai s'il y a possibilité de les concilier.

Des récits des auteurs anciens sur les ports, celui d'Appien est le plus détaillé, et il est d'autant plus précieux qu'il était sans doute emprunté à Polybe. Le passage principal (VIII, 96) dit : « Les ports étaient disposés de telle manière que les bâtiments passaient de l'un dans l'autre; du côté de la mer, ils n'avaient qu'une seule entrée large de 70 pieds, qui se fermait avec des chaînes de fer. Le premier port, qui était à la disposition des marchands, contenait des points d'attache nombreux et de diverse nature pour amarrer les navires (13). Au milieu du port intérieur, il y avait une île, et celle-ci était, comme le port, bordée de grands quais. Ces quais étaient couverts de maisons-à-vaisseaux ou loges de galères qui pouvaient abriter 220 vaisseaux. Au-dessus de ces loges, il y avait des magasins où l'on conservait les agrès. En avant de chaque loge s'élevaient deux colonnes d'ordre ionique qui donnaient à la circonférence du port et de l'île l'aspect d'un portique (14). Dans l'île, on avait bâti pour l'amiral un pavillon. C'est de là que le trompette donnait les signaux, le héraut transmettait les ordres et l'amiral exerçait la surveillance. L'île était située vis-à-vis de l'entrée et était assez élevée afin que l'amiral vît tout ce qui s'approchait de la pleine mer, tandis que ceux qui venaient du dehors ne pouvaient pas voir distinctement ce qui se passait dans l'intérieur du port. Les marchands mêmes qui entraient, n'avaient pas les loges de galères directement en vue; une double muraille les en séparait et des portes leur donnaient accès dans la ville sans passer par le port militaire ».

(13) Dureau de la Malle (l. c., p. 15, note 1) interprète, comme je le remarque et l'interprète de même, le mot « πεισματα ».

(14) Voici comment M. Beulé (*Fouilles à Carthage*, Paris, 1861, p. 91), justifie cette interprétation : « Il faut bien remarquer, dans le texte grec, le mot « περιφέροντες » qui indique la forme ronde du second bassin, et les mots « ἐς εἰκόνα στοῦς τὴν ὄψιν » qui nous avertissent que ce n'était point un véritable portique, mais l'image, l'apparence d'un portique, en d'autres termes, que les colonnes étaient engagées ».

Un second passage du même auteur nous fournit une indication sur la forme du Cothon. Ici, il est dit (VIII, 127) : « Au commencement du printemps, Scipion attaqua Byrsa et celui des ports qu'on appelait Cothon. Pendant la nuit, Asdrubal mit le feu à la partie carrée du Cothon. Mais pendant qu'il s'attendait à une nouvelle attaque de Scipion et que les Carthaginois tournaient toute leur attention de ce côté, Lélius escalada, sans être aperçu, de l'autre côté, la partie ronde du Cothon. Une clameur s'éleva comme si la victoire était déjà remportée; les Carthaginois s'effrayèrent; les Romains, pleins de mépris pour eux, montèrent de vive force de tous côtés..... Après la prise du mur d'enceinte du Cothon, Scipion occupa le Forum qui était voisin ».

Si nous joignons à ces deux passages d'Appien celui de Strabon (XVII, 3, 14; p. 832) où il est dit : « Au-dessous de l'acropole sont situés les ports et le Cothon, petite île ronde entourée d'un canal dont les deux côtés circulaires sont bordés de loges de galères », nous arrivons aux conclusions suivantes (15) :

1) Carthage avait deux ports reliés l'un à l'autre avec une entrée commune large de 70 pieds.

2) Le premier port, c'est-à-dire le port extérieur (car l'autre port est nommé, par opposition, « port intérieur »), était le port marchand (16).

(15) De ce passage, il résulte qu'il y avait à Carthage, outre les ports, encore un bassin circulaire au milieu duquel était une île circulaire, tous les deux entourés de loges de galères. C'est ce bassin qu'Appien (VIII, 96) nomme « port intérieur ». Cela étant, nous avons au moins trois ports; mais comme l'historien grec n'en mentionne que deux, nous devons en conclure qu'un de ceux-ci était divisé en deux parties. Cette conclusion est d'ailleurs confirmée par Appien (VIII, 121) où il parle de deux parties du Cothon, dont une était ronde et l'autre carrée. De plus, je fais remarquer que Strabon dit, ici : « ἔχοντι νεως οἴκους » sans l'article défini; c'est pourquoi je crois que M. Torr se trompe en pensant que les loges de galères n'étaient situées que là, sur les deux côtes circulaires du canal (cf. note 1).

(16) Il me semble qu'on peut conclure cela aussi d'Appien (VIII, 121); car si l'auteur dit ici que les vaisseaux carthaginois, empêchés de se réfugier par la nouvelle entrée du port, furent obligés de mouiller près d'un quai qui avait servi autrefois au débarquement de marchandises, cela prouverait aussi que le port extérieur était destiné aux marchands.

3) Le port intérieur était le port militaire et s'appelait Cothon; il était situé dans le voisinage du Forum.

4) La partie du Cothon la plus voisine du Forum et de Byrsa était de forme circulaire; au milieu du Cothon était une île circulaire et entourée d'un canal; la partie opposée était carrée. Le port et l'île étaient bordés de grands quais que couvraient des loges de galères pouvant abriter 220 vaisseaux, et chacune de ces loges avait à sa façade deux colonnes d'ordre ionique.

5) Dans l'île s'élevait le pavillon de l'amiral. Ce pavillon était assez élevé pour que l'amiral vit tout ce qui venait de la pleine mer.

6) Le port militaire était entouré d'un mur double qui empêchait de bien voir l'intérieur, même quand on entrait dans le port de commerce.

7) Les vaisseaux marchands entraient directement par des canaux dans la ville sans passer par le port militaire.

D'après cela, l'idée que nous devons nous faire du Cothon se rectifie encore par les passages suivants qui s'éclaircissent l'un par l'autre. Festus, au mot *Cothones* : « *Cothones appellantur portus in mari interiores, arte et manu facti* », et le commentaire de Servius in Virg. (*Aen.* I, 427) : « *Hic portus alii effodiunt, i. e. Cothona faciunt, et vere ait, nam Carthaginienses Cothone fossa utuntur, non naturali portu* ». De ces passages, il découle que les anciens désignaient sous le nom de Cothon un bassin artificiel creusé au bord de la mer (17). Cette interprétation est confirmée par un passage d'Appien qui n'a pas encore été cité comme preuve à l'appui. Appien raconte (VIII, 121) qu'à partir de la bande de terre qui séparait le lac de la mer, Scipion fit jeter une digue qui s'avancait en droite ligne vers l'entrée des ports pour boucher cette entrée. Les Carthaginois, au commencement, s'occupèrent peu de cette digue, parce qu'ils la prenaient pour un travail de longue durée et peut-être impossible; mais comme la digue faisait toujours

(17) L'explication de Festus veut dire, mot à mot : On appelait *Cothones* les ports maritimes intérieurs ou bassins creusés de main d'homme; ce qui se nomme en allemand : « *Binnenhafen* ». L'expression de Festus, « *portus in mari* », a le même sens que l'expression de Tite-Live, « *maritimus portus* » (XXXIX, 26, 3). Ce passage montre, en outre, que cela ne s'entend pas de soi-même, pas plus dans l'antiquité que de nos jours, comme M. Torr le prétend, que tout port soit situé sur la mer (*Classical Review*, 1893, VII, p. 374).

plus de progrès, raconte-t-il plus loin, ils eurent peur et creusèrent de l'autre côté du port une nouvelle ouverture se jetant directement dans la mer. Là aucune digue ne pouvait être faite à cause de la profondeur des eaux et à cause de la trop grande violence des vents. Femmes et enfants durent travailler à sa construction qu'ils commencèrent en dedans et pratiquaient très secrètement. Cette description, à mon avis, prouve clairement que le Cothon était un port artificiel creusé au bord de la mer. Car si les Romains ne pouvaient faire de digue à cause de la profondeur de la mer et de la véhémence des vents, pour la même cause, les Carthaginois ne pouvaient y élever des môles (18); puis les femmes et les enfants auraient fait là un travail bien imparfait si on les avait employés à en construire solidement, tandis qu'on pouvait bien se servir d'eux pour creuser une bande de terrain composée de grès argileux et de sable.

Pour nous assurer si ces résultats tirés seulement des auteurs sont d'accord avec les conditions topographiques, nous les examineront sur le grand plan du capitaine de vaisseau et consul général à Tunis, M. C.-F. Falbe, travail qui a été trouvé très consciencieux par tous les hommes compétents (19). Sur ce plan nous voyons, au sud-ouest de la colline nommée Byrsa, aujourd'hui la colline de Saint-Louis (n° 52 sur le plan), dans la partie basse et sur la côte, deux grands étangs, dont le méridional a une forme allongée et le septentrional une forme ronde. Dans ce dernier se trouve une île ronde réunie à la terre ferme du côté du nord par une étroite langue de terre (20); sur l'île se sont conservés des restes

(18) Ce que M. Torr a objecté à cet égard (*Classical Review*, 1893, l. c.) ne me semble pas être justifié; car jusqu'à une distance d'environ 1,000 mètres au sud du cap Carthage, la profondeur du golfe s'agrandit peu à peu (je ne vois pas pourquoi il en aurait été autrement dans l'antiquité) et les Romains n'avaient pas besoin de se tenir à plus de 350 mètres pour n'avoir rien à craindre des projectiles carthaginois.

(19) *Recherches sur l'emplacement de Carthage*, par C.-F. Falbe (Paris, 1833), avec le plan topographique et cinq planches.

(20) C'est une île et non une presqu'île; car la jetée de 9 m. 60 de largeur par laquelle l'île se rattachait à la partie septentrionale du port était interrompue par une coupure de 4 m. 55 qui permettait aux embarcations de parcourir librement cette partie du bassin. Des fragments de colonnes engagées, d'ordre ionique, ont été trouvés sur l'île et sous le grand quai (cf. Beulé, *Fouilles à*

de murs très distincts. D'autres restes de murs entourent aussi les deux étangs à une petite profondeur au-dessous du niveau de l'eau. Ces vestiges ne manquent qu'en trois endroits : à l'est de l'étang rond (n° 50 du plan), au sud de celui-ci, à la limite entre le rond et l'allongé, et à l'extrémité sud de ce dernier (n° 42 du plan). L'interstice n° 50 a, d'après les recherches de M. Falbe (p. 21), à peu près 200 pieds de roi (= 65 m.), celui du n° 42, à peu près 150 pieds (= 49 m.). La largeur de l'interstice entre les étangs n'est pas indiquée par M. Falbe ; d'après les fouilles de M. Beulé (p. 113), il aurait une largeur d'à peu près 23 mètres. Au sud-est du n° 42, nous arrivons à une ruine (n° 41 du plan) qui, d'après la description de M. Falbe, « consiste en deux murs parallèles liés de constructions transversales, distantes de dix à douze pieds et qui supportaient des voûtes. Le rivage présente des traces de ruines jusqu'au point n° 42 où l'on ne trouve que du sable ; immédiatement après, on rencontre de nouveau des débris de murs semblables à ceux n° 41, et à partir de la pointe n° 44, ils s'étendent le long du rivage, d'abord dans une direction septentrionale, puis du n° 50 dans la direction du nord-est ». A partir de la pointe n° 44, le terrain qui borde le rivage entre la mer et les deux étangs est élevé de vingt à vingt-cinq pieds (= 6, 5-8 m.) jusqu'à l'endroit n° 50 où il s'abaisse dans une largeur d'environ 200 pieds (= 65 m.), pour reprendre ensuite la même élévation. L'espace sablonneux et bas qui, dans cet endroit, sépare le bassin n° 48 de la mer, n'offre, comme au n° 42, aucune trace de ces débris, dont le reste du rivage est couvert, et tandis que sur le reste de cette ligne les roches sont plus ou moins à fleur d'eau, là le fond est sablonneux et les roches plus rares et plus profondément disséminées sous l'eau.

Si nous retournons au n° 44, nous voyons très distinctement des vestiges d'une immense tête de môle (nos 44, 45, 46, 47). La plupart des masses rocheuses qui la composaient sont aujourd'hui à douze pieds sous l'eau, tandis que quelques-unes, entre les nos 45 et 46, s'élèvent encore au niveau de la mer, et que la moitié de la partie

*Carthage*, p. 100, 108). Or, si avec M. Beulé, l'on conclut de ces découvertes que ce n'étaient pas des colonnes détachées, mais des colonnes engagées qui ornaient autrefois les têtes de murs de refend qui séparaient les loges de galères, alors on comprend l'expression d'Appien (VIII, 96), qui donnait à la circonférence du port et de l'île l'aspect d'un portique (cf. note 14).

du môle, entre les nos 44 et 45, et toute la portion nos 46 et 47, se trouvent hors de l'eau. Il en est de même de la ruine n° 41 ; une digue encore plus longue s'étend en ligne droite vers le n° 45, tête dudit môle ; elle est aussi construite en énormes blocs de rochers. Quelques parties de cette digue sont encore à fleur d'eau. Elle présente, d'après M. Tissot (I, p. 614), une largeur de 160 mètres au point où elle se rattache à la Tænia (c'est-à-dire la langue de terre au nord-est de La Goulette), et de 90 mètres à l'extrémité du môle (n° 45 du plan de Falbe). Jusqu'à ce jour, on la prenait généralement pour celle décrite par Appien (VIII, 121) et par laquelle Scipion cherchait à fermer l'entrée des ports. Mais à cela il faut opposer que les dimensions données par Appien (24 pieds au-dessus de l'eau, 96 pieds sous l'eau) sont beaucoup trop faibles en proportion des 90 m. reps. 160 m. que la digue mesure véritablement. Or, si elle ne peut être celle de Scipion, il ne reste plus qu'à la considérer comme n'étant sans doute qu'un môle.

Nous aurions alors une baie protégée par deux énormes môles contre les vents du nord, du nord-est, du sud-est et du sud, dont le côté de la terre ferme présente des ruines qui courent le long du bord, à une distance régulière. Chacun nommera une telle baie port et considérera les ruines courant le long de la côte comme étant des vestiges de ses quais. On ne peut douter lequel des deux ports de Carthage se présente devant nous ; l'expression d'Appien « *πρώτος λιμῖν* » en décide déjà ; mais nous chercherons vainement l'île qui était au milieu du port militaire (21).

On pourrait objecter que ce port est trop petit en proportion de

(21) Je présume que le périmètre du port extérieur était un peu plus grand que celui de la baie d'aujourd'hui ; car sur le plan de M. Falbe, nous remarquons à l'endroit où la bande de terre se rattache à l'isthme de Carthage, une petite lagune communiquant au lac de Tunis, qui se continue à l'est en coupant presque toute la langue de terre et qui n'est séparée de la mer que par une bande de sable d'une largeur d'à peu près 25 mètres ; elle finit derrière le point où le môle se rattache à la langue de terre. Une partie des ruines du quai (n° 41) est aussi située derrière cet endroit ; mais d'après leur ancienne destination, il faut absolument qu'elles aient été situées un jour tout auprès de l'eau. De ces faits topographiques, je suis bien tenté de croire non seulement que le port marchand était autrefois plus grand que la baie actuelle, mais qu'il avait peut-être une communication avec le lac de Tunis qui, plus tard, fut barrée par la main des hommes ou par suite de phénomènes naturels. Aujourd'hui, le terrain a été tout à fait changé par le chemin de fer.

l'étendue du commerce carthaginois et de l'énorme grandeur exigée pour sa flotte marchande. Cette objection serait d'un certain poids (22), si ce port était le seul endroit dans le voisinage de Carthage où les navires pussent mouiller à l'abri du vent et des vagues. Mais Carthage avait, outre ses ports artificiels, encore trois vastes rades naturelles (23).

Après avoir trouvé, à ce que je crois, le port marchand de Carthage, il reste encore à chercher le port militaire, le Cothon. Et voilà que les deux étangs s'offrent presque d'eux-mêmes à nos yeux et que maintenant seulement l'interstice n° 42, qui figure dans les ruines qui entourent l'étang du sud, trouve son explication. Nous avons ici, devant nous, le canal de 49 mètres de largeur qui reliait l'étang et le port marchand. Mais on trouve, comme nous l'avons vu plus haut, un second et semblable interstice entre l'étang allongé du sud et l'étang rond du nord d'environ 23 mètres de largeur, puis un troisième de 65 mètres de largeur au n° 50. Ce dernier interstice sablonneux et bas s'étendait même jusqu'à la mer et coupait brusquement, du temps de M. Falbe, les restes des murs courant sans interruption le long de la côte, du n° 44 à 99.

Nous avons donc deux bassins sur le littoral. Celui du sud, l'allongé,

(22) Peut-être avait-on construit ce grand quai destiné aux débarquements des marchandises, parce que le port marchand ne suffisait pas à tant de navires. En outre, je ne crois pas que les anciens ports phéniciens étaient très vastes. Tyre, par exemple, n'a pas de grands ports, quoique sa flotte de guerre et sa flotte de commerce ne fussent pas moins grandes que celles de Carthage.

(23) Cf. Charles Tissot, *Géographie comparée de la province romaine d'Afrique* (I, p. 611) : « Outre les ports proprement dits, *arte et manu facti*, Carthage possédait trois vastes rades où pouvaient ancrer des milliers de bâtiments. L'un de ces mouillages s'étendait entre le promontoire de Sidi-bou-Saïd et celui de Kamart. Le rivage dessine entre ces deux caps une courbe abritée par le premier contre les vents de nord-est, par le second contre ceux de nord-ouest. Toute cette partie de la côte porte encore aujourd'hui le nom d'El-Mersa, « le port, la rade », et le littoral est couvert de vestiges de quais et de constructions antiques. Un second mouillage existait à l'ouest du massif du Djebel-Kamart et du Djebel-Khaoui, représenté aujourd'hui par les lagunes de Soukara; il était complètement protégé contre les vents de nord-est par le promontoire qui forme le Djebel-Khaoui, et offrait l'abri le plus sûr pendant la saison d'été. Le lac de Tunis fournissait enfin, en toute saison, un refuge assuré et un mouillage assez vaste pour contenir les flottes les plus nombreuses. »

était en communication non seulement avec la baie reconnue comme port marchand, mais encore avec le bassin rond du nord, tandis qu'on pouvait entrer directement de la mer dans ce bassin qui renfermait une île ronde. Or, si nous admettons que les deux étangs formaient ensemble le port militaire, supposition justifiée par Appien dans la distinction d'une partie carrée et d'une ronde, je crois que la plupart des qualités du port qui ont été décrites plus haut existent ; car les deux parties de notre Cothon sont des bassins creusés et situés auprès de la mer. Les deux ensemble (24) peuvent contenir encore plus de 220 loges de galères. Il y a une communication entre le port militaire et le port marchand, et aussi une entrée commune au n° 45 entre les têtes des deux môles. Le port marchand est, selon nous, et conformément aux données d'Appien, l'extérieur, le port militaire est l'intérieur ; la partie ronde du dernier est dans le voisinage de Byrsa ; dans son milieu nous voyons une île circulaire avec les traces visibles d'un bâtiment ; les navires marchands peuvent entrer directement dans la ville sans passer par le port militaire. A cela il faut ajouter que pour la particularité citée p. 323, sous le n° 6, on ne peut être convaincu que lorsqu'on examine de près la situation des deux étangs par rapport à la baie. Alors on comprend de suite pourquoi les navigateurs mêmes ne pouvaient que fort peu voir de la partie carrée du Cothon et encore moins de la partie ronde en passant l'entrée n° 42. En outre, d'après l'ancienne opinion, on ne pouvait pas s'expliquer pourquoi le bassin du nord s'appelait Cothon, tandis que celui du sud possédait les mêmes qualités désignées par Festus et Servius (25). Cependant, selon nous, le mot « *interiores* », comme

(24) A Athènes et à Syracuse, les loges de galères sont aussi réparties sur plusieurs bassins. (Cf. notes 1 et 15.)

(25) Il se pourrait que M. Beulé ait découvert quelques vestiges de ces loges de galères ; ils se trouvent à droite et à gauche de la jetée qui rattachait l'île située dans le port circulaire à la terre ferme. Ils sont d'une largeur de 5 m. 90, y compris les murs de refend. L'épaisseur de ces murs ne paraît pas avoir été mesurable d'après M. Beulé (cf. *Fouilles à Carthage*, p. 108 : « En donnant au mur 30 centimètres d'épaisseur, on voit... »). L'épaisseur de 30 centimètres qu'il leur donne n'est pas, en effet, impossible pour des murs construits en pierres de taille, d'autant plus qu'il s'agit ici de murs de refend. Cependant j'admettrais plus volontiers qu'en raison de la largeur des colonnes engagées mentionnées ci-dessus, ils avaient 0,47 c. d'épaisseur, puisqu'il res-

aussi le mot « fossa » dans la définition du mot Cothon, paraît être bien fondé.

Que nous ayons enfin à voir, au n° 50, la nouvelle entrée du Cothon que les Carthaginois creusèrent lorsque Scipion barrait l'entrée du port, au n° 45, par une digue introuvable jusqu'ici, il n'y aura, d'après M. Falbe, plus aucun doute. Il dit, dans ses *Recherches* (p. 21) : « J'ai cru pendant plusieurs années que là se trouvait la véritable entrée du port, parce qu'il y existait une coupure dans la ligne des môles, du n° 47 au n° 51, et que, tandis que sur le reste de cette ligne, les roches sont plus ou moins à fleur d'eau (26), là le fond est sablonneux et les roches plus rares et plus enfoncées sous les eaux. Cependant, après avoir examiné et relevé ces restes submergés, je fus convaincu que ce point n'était

terait encore, dans ce cas, 5 m. 43 pour les loges de galères; ce qui n'a rien d'anormal, attendu que les loges athéniennes n'avaient que 7 centimètres de plus (cf. Dorpfeld dans les *πρακτικά τῆς ἀρχαιολογικῆς ἐταιρείας*, 1885, p. 63 et suivantes).

(26) Les déductions de M. Beulé (p. 91) sont très instructives. Elles témoignent qu'il n'était pas loin de la vérité. Voici ce qu'il dit : « Appien, en transcrivant Polybe, a commis une erreur que je ne crains pas d'indiquer à l'avance. Il dit d'abord que Scipion veut attaquer un seul port, celui qui s'appelle Cothon, mais il ajoute qu'une partie de ce port était circulaire et l'autre carrée. De deux choses l'une : ou le nom de Cothon s'appliquait à l'ensemble des deux ports, car nous verrons par les fouilles que le port militaire était rond et le port marchand carré, ou il s'appliquait seulement au port militaire, et alors Appien n'aurait pas dû considérer comme deux parties du même tout le bassin rectangulaire du port marchand et le bassin circulaire du port militaire. Asdrubal s'attendait naturellement à ce que le port extérieur fût attaqué le premier, et il brûlait tout ce qui pouvait gêner les défenseurs ou servir l'ennemi. Le port intérieur paraissait moins menacé, et c'est pour cela qu'il fut aisé à Lélius de s'en emparer par surprise, tandis que Scipion dirigeait une fausse attaque contre Asdrubal, enfermé dans le port marchand; car nous savons que des clôtures considérables séparaient l'un de l'autre les deux bassins, puisque les étrangers ne pouvaient voir ce qui se passait dans l'arsenal et que la défiance la plus sévère avait pourvu au secret des armements. Il est donc nécessaire de rectifier les expressions d'Appien pour ce qui concerne la forme des ports; il est plus difficile de savoir comment le nom de Cothon leur doit être appliqué. Les Carthaginois appelaient-ils Cothon la réunion des deux ports ou seulement le port militaire? On ne fera de réponse plausible à cette question que le jour où l'on aura découvert une étymologie incontestable; malheureusement la science hésite encore ».

pas assez protégé par les môles contre l'action de la mer (27), qu'il fallait chercher par conséquent l'entrée du port dans une direction telle que la tête du môle n° 45 put la couvrir. Aussi, lorsqu'en poursuivant mes recherches, j'eus reconnu le point n° 42, il me parut évident que là même se trouvait la véritable entrée. En même temps je fus frappé de l'idée que le n° 50 était le point où les Carthaginois avaient rompu les môles pour faire sortir leur flotte, quand Scipion eut établi la digue qui barrait l'entrée du port ».

Nous sommes donc, pour résumer encore une fois ce qui a été dit, arrivé aux résultats positifs suivants :

1) Les deux étangs, situés au sud de la colline de Saint-Louis à la côte de la mer, sont les restes des deux parties dont le port militaire de Carthage, nommé Cothon, était composé (28). La partie nord était ronde, la partie sud était carrée. L'entrée véritable se trouvait du côté sud de la partie carrée et l'entrée nouvellement creusée se trouvait sur le côté est de la partie ronde. Au centre de la dernière, il y avait une île circulaire qui était reliée par une digue à la terre ferme.

2) Au sud de la partie carrée du port militaire, il y avait le port extérieur formé de deux môles et destiné aux bateaux marchands.

3) Entre les deux môles, se trouvait l'entrée commune des deux ports.

4) Tous les ouvrages nommés étaient, du temps de M. Falbe, distinctement reconnaissables à leurs ruines; par contre, la digue de Scipion ne peut plus se distinguer.

Il n'est pas tout à fait certain que les restes de murs découverts par M. Beulé sur le bord nord de l'étang septentrional soient réel-

(27) Cf. Appien (VIII, 120).

(28) Lorsque je communiquai, au commencement du mois de décembre 1892, mon opinion à M. le docteur E. Assmann, il dirigea mon attention sur le fait que dans le plan de M. le général Perrier (*Corp. Inscrip. Semit.*, I, 3, p. 243), les deux étangs ensemble sont nommés Cothon. Cet accord m'est d'autant plus précieux que je suis arrivé, sans le savoir, à formuler absolument la même opinion en m'appuyant uniquement sur les récits des anciens auteurs et sur les faits topographiques. Du reste ce plan n'indique pas où l'on devrait chercher le port marchand.

lement des vestiges de loges de galères, quoique l'endroit et les dimensions semblent le prouver.

J'ai supposé que le port de commerce avait autrefois une plus grande dimension et communiquait peut-être par un canal avec le lac de Tunis (29).

RAIMUND OEHLER.



(29) M. Cecil Torr a essayé de soutenir ses conclusions contre ma critique dans la *Classical Review* de 1893 (VII, p. 374-377); mais abstraction faite des choses secondaires, son article, dont j'ai signalé les points essentiels dans les notes de mon étude, ne m'a pas amené à reconnaître que ses conclusions étaient mieux fondées qu'autrefois.

---

BÔNE. — IMPRIMERIE ÉMILE THOMAS, RUE MARCEL LUCET.

---