

# Les ports de Carthage

UNESCO

Carthage, principal établissement phénicien en Occident, fut fondée au milieu du <sup>viii</sup><sup>e</sup> siècle avant J.-C. Elle devint autonome au <sup>vi</sup><sup>e</sup> siècle avant J.-C., se libérant de la tutelle de Tyr, et établit sa suprématie sur les autres établissements phéniciens en Occident, prenant la tête en Afrique du Nord d'un empire dont la création aura de profondes répercussions sur l'histoire de tous les peuples de la Méditerranée occidentale. Au gré de succès militaires et d'alliances, la ville mena une politique profitable, fondée en partie sur le recours à des mercenaires pour combler les faibles effectifs de sa population. Au <sup>v</sup><sup>e</sup> siècle, sa flotte était au niveau de celle de Syracuse et juste un peu plus réduite que la flotte grecque. Elle lui permit une expansion sur le sol africain et des activités commerciales lucratives. La ville exerçait un monopole commercial dans ses territoires et aucun navire n'était autorisé à commercer à l'ouest de Carthage: les marchandises provenant de l'est de la Méditerranée étaient transbordées sur des navires carthaginois et réexportées. Trois guerres opposèrent pendant plus de deux siècles Carthage et Rome, avec des répercussions considérables sur tout le bassin méditerranéen. Détruite par les Romains en 146 avant J.-C. après ces siècles de lutte pour la domination de la Méditerranée, Carthage vit néanmoins son influence persister longtemps.

La campagne internationale pour la sauvegarde du site de Carthage (1972–1992), sous l'égide de l'UNESCO, fut une entreprise collective issue de la prise de conscience que ce patrimoine historique était universel et qu'il était de la responsabilité du monde entier de répondre présent aux côtés de l'État tunisien, face aux périls de l'urbanisation galopante de la ville de Tunis qui occupe aujourd'hui une partie du site antique.

« Les ports de Carthage étaient disposés de telle sorte que les navires passaient de l'un dans l'autre; de la mer, on pénétrait par une entrée large de 70 pieds [20,72 m] qui se fermait avec des chaînes de fer. Le premier port, réservé aux marchands, était pourvu d'amarres nombreuses et variées. Au milieu du port intérieur était une île. L'île et le port étaient bordés de grands quais. Tout le long de ces quais, il y avait des loges, faites pour

contenir 220 vaisseaux, et, au-dessus des loges, des magasins pour les agrès. » La description faite par Polybe, reprise par Appien (né à Alexandrie, vers 95 après J.-C.), trace les grandes lignes du site des ports de Carthage.

### **Le port rectangulaire**

Les fouilles menées de 1975 à 1980 ont confirmé de façon concluante que la lagune rectangulaire et peu profonde située à Salammbô était le site du port commercial de la Carthage punique décrit par Appien. De plus, on a démontré que le port rectangulaire était un élément relativement tardif de la cité punique.

### ***Chenal côtier (antérieur à 350 avant J.-C.)***

Avant la construction des installations portuaires, avant l'année 350 avant J.-C., un chenal d'eau salée, large de 15 à 20 m et profond de 2 m, courant parallèlement à la côte existante, situé juste un peu à l'intérieur de cette ligne côtière, traversait le site futur des ports puniques. Ce chenal, sans relation avec la topographie ultérieure des ports, s'étendait au sud du site du port circulaire sur le côté ouest de ce qui deviendra plus tard le port rectangulaire.

Le canal devait être navigable jusqu'aux portes du tophet (sanctuaire à ciel ouvert où étaient déposés dans des urnes les restes des victimes sacrificielles) de Tanit (déesse de la Fertilité), car un cippe de grès y a été découvert à 50 m de sa destination, reposant encore dans son emballage de bois. Il est possible que ce cippe soit tombé du bateau qui l'apportait au tophet, en provenance des carrières d'El Haouaria au cap Bon. Après 350 avant J.-C., le chenal s'est envasé ou a été délibérément remblayé avant la construction du port.

### ***Le port punique (350-146 avant J.-C. environ)***

Le port originel de cette période était un bassin artificiel (cothon) entouré d'un mur de quai en grès. Le tracé de ce mur était presque à 50 m du bord occidental de la lagune moderne construit en bloc de grès massif d'El Haouaria (2,30 x 2,20 x 0,75 m), ses assises les plus basses avaient été placées sous l'eau sans ciment hydraulique, probablement en employant la technique du double batardeau décrit par Vitruve. Le quai de l'époque punique tardive est à 0,85 m sous le niveau de la mer

généralement admis. En l'absence de preuve d'une baisse du niveau local, cela indique que le niveau de la Méditerranée était au moins un mètre plus bas au iii<sup>e</sup>–ii<sup>e</sup> siècle avant J.-C. qu'il ne l'est aujourd'hui.

Les vestiges d'un grand entrepôt, de 20 m de long environ, ont été découverts immédiatement à l'ouest du bord du quai. Le mur méridional de l'entrepôt avait été construit d'une manière typiquement punique: une ligne de hastes (pieux) placées à intervalles réguliers et dont l'espace intermédiaire avait été comblé par un blocage de moellons et de petites pierres taillées. Cette technique avait déjà été utilisée à Meggido dans l'antique Palestine au x<sup>e</sup> siècle avant J.-C. ; plus tard, elle fut connue des Romains comme l'opus *africanum*. Dans les débris au-dessus du bâtiment, de larges fragments d'un sol épais en ciment ont été mis au jour, ainsi que des restes brûlés de lourdes portes de bois mêlés à des clous de cuivre (peut-être garnissant les portes) et des morceaux de tuiles du toit en terre cuite rouge.

### ***Le port romain (i<sup>er</sup> siècle avant J.-C. – v<sup>e</sup> siècle après J.-C.)***

En apparence du moins, le port n'avait été que peu endommagé lors de la dernière guerre punique, et les Romains l'avaient vite remis en service. L'épaisse surface de mortier de plâtre des quais augustéens recouvre d'un demi-mètre les débris de la destruction d'époque punique utilisés par les ingénieurs romains comme remblai.

Sous Trajan ou Hadrien, l'étendue du port fut modifiée et agrandie. Le bassin rectangulaire prit une autre forme et devint un hexagone allongé, ses deux angles droits furent éliminés et des murs transversaux diagonaux (en suivant l'ancienne hypoténuse des angles) furent ajoutés. Une photo aérienne de la lagune actuelle montre comment les surcharges modernes sont conformes à la forme hexagonale du port antique de cette époque. Le nouveau tracé du port de Carthage ressemblait au port interne hexagonal de Trajan au port d'Ostie.

Autour de 400 après J.-C., le mur du quai a encore été surélevé, probablement du fait d'une nouvelle hausse du niveau de la mer, et un ensemble d'entrepôts fut ajouté. Les entrepôts s'élevaient sur une série de voûtes parallèles servant de fondations « coulées » dans des tranchées creusées dans le sol qui, par là même, préservaient les premières strates de la période romaine et celles de la période punique à l'intérieur des



*Les ports de Carthage à l'époque romaine (© R. Benhamabou).*

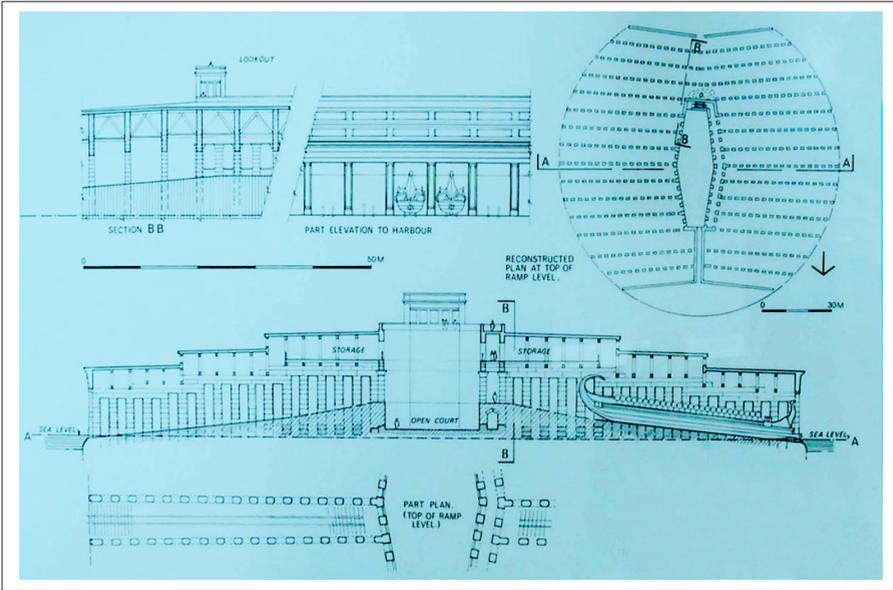
arcs des voûtes. Le complexe des entrepôts s'étendait au moins sur 50 m vers l'ouest, puisque les voûtes de fondation réapparaissent de l'autre côté de la rue moderne dite des Suffètes sur le côté nord du tophet.

Entre les entrepôts et le mur du quai existaient des arcades ou une colonnade. Des sous-bases rectangulaires pour les bases de colonnes placées parallèlement au mur du quai suggèrent que la colonnade supportait une toiture, en légère pente vers les colonnes. Un large caniveau cimenté ne servait pas seulement de débouché pour les canaux d'amenée allant de la surface pavée vers l'ouest, mais aussi de canal capteur pour les écoulements du toit de la colonnade.

Entre la colonnade et les entrepôts, un pavement de lourdes dalles constituait une surface solide sur laquelle les arrimeurs transportaient à dos d'hommes les cargaisons vers les navires mouillés à quai ou hors des quais.

### ***Période vandale et byzantine (fin du v<sup>e</sup> siècle au vii<sup>e</sup> siècle après J.-C.)***

Au vi<sup>e</sup> siècle après J.-C., le niveau de la mer avait monté d'au moins 15 cm par rapport à son niveau antérieur, et le haut du mur de quai avait dû à nouveau être rehaussé. Vers la fin de ce siècle, le port ne fonctionnait



*Coupe et plan de l'îlot de l'amirauté (© R. Benhamabou).*

plus, et une série de fours de potiers s'alignaient le long du bassin envasé du port.

Des tas de ratés de cuisson et d'autres déchets de ces fours entassés sur les berges s'étendaient au-delà de la ligne du vieux mur du quai jusqu'à 15 m à l'intérieur du bassin abandonné du port.

### **L'îlot de l'Amirauté et le port circulaire**

Les fouilles effectuées sur l'îlot de l'Amirauté, sur la berge au nord du port circulaire et l'avenue Bourguiba à Salammbô représentent, en termes financiers, la majeure partie de la contribution britannique à la Campagne internationale pour la sauvegarde du site de Carthage. Les fouilles principales ont eu lieu de 1974 à 1978, suivies, de 1979 à 1983, de fouilles de moindre importance dans la zone des ports et par des travaux de mise en valeur (principalement la création, sur l'îlot de l'Amirauté, d'un musée de site, abritant deux maquettes). Durant la Campagne internationale, les archéologues britanniques ont également mené à bien une prospection sous-marine de la côte de Carthage, et notamment une étude détaillée du quadrilatère de Falbe. A partir de 1984, ils ont pratiqué une



Détail d'un chapiteau corinthien.



Détail d'un fût de colonne cannelé.

« archéologie de sauvetage », faisant à travers tout Carthage le relevé de sites en cours d'urbanisation ou sur le point de l'être.

Les travaux menés par l'équipe britannique à Carthage ont été patronnés par le Tunisian Committee of the British Academy, grâce à un certain nombre de subventions britanniques. Les fouilles à grande échelle avaient pour but de répondre au grand intérêt manifesté pour l'archéologie de Carthage et pour l'étude de témoignages archéologiques variés, s'étendant sur une période aussi longue que possible.

Les trois sites de fouilles ont été choisis en partie parce qu'ils ne présentaient pas le même éclairage chronologique et qu'ils appartenaient à des catégories différentes. L'îlot de l'Amirauté, qui avait été partiellement fouillé par le passé, promettait d'appartenir, pour l'essentiel, à la période punique, et de concerner un ensemble monumental. La berge nord du port circulaire, quant à elle, semblait être principalement romaine et constituait une partie non monumentale d'une *insula*.

### L'îlot de l'Amirauté et les ports de Carthage à l'époque punique

En peu de temps, on a pu montrer que les fondations des structures mises au jour auparavant avaient un plan qui ne pouvait guère être interprété que comme celui de hangars à bateaux, datant de l'époque punique tardive. Par la suite, des détails des hangars à bateaux furent découverts, comme les surfaces mêmes des plans inclinés sur lesquels les bateaux étaient tirés hors de l'eau. De plus, la nature du terrain bordant l'eau et la profondeur du port furent établies, et il se confirma que les hangars

étaient présents sur la berge du port aussi bien que sur l'îlot. Les travaux se sont terminés par une tentative de restitution de l'architecture des hangars à bateaux sur l'îlot, exécutée sous forme d'une maquette de l'îlot en relief destinée à être exposée en permanence. Cette maquette, à l'échelle 1/133, abritée (avec une maquette de l'îlot à l'époque romaine) dans un petit musée de site sur l'îlot de l'Amirauté, et qui a été terminée en 1982, constitue la meilleure façon de présenter le résultat de nos découvertes sur l'aspect et les caractéristiques des hangars à bateaux.

Par la suite, un plan général possible du port a également été reconstitué. Si l'on extrapole à partir de la largeur la plus commune des hangars fouillés en bordure du port (où seules les dimensions de cinq hangars sont connues), il y aurait eu, selon ce plan, la place pour quelque 140 hangars. D'après le récit d'Appien, le port avait une capacité de 220 navires. Il y aurait donc plus de hangars que prévu si ceux-ci étaient plus étroits que supposé. Il est difficile cependant d'imaginer qu'ils aient pu être étroits au point de pouvoir être au nombre de 220 en tout. En outre, on connaît la largeur des 30 hangars qui se trouvent sur l'îlot, et aucun n'a une largeur inférieure à celle retenue pour le calcul; de plus, cette dimension correspond exactement à celle de la trirème grecque. Ainsi, si le chiffre d'Appien est exact – ce qui est probable puisqu'il en est ainsi pour tous ceux des renseignements qu'il donne quand ils ont pu être vérifiés par l'archéologie – peut-être certains des hangars, par exemple ceux qui, sur l'îlot, sont exceptionnellement longs, abritaient-ils deux navires placés bout à bout.

La datation des deux ports fournie par les fouilles du port rectangulaire effectuée par l'équipe américaine et par le travail des Britanniques sur l'îlot est tardive: fin du iii<sup>e</sup> siècle avant J.-C. ou plus tard pour le port rectangulaire; apparemment juste avant la troisième guerre punique pour l'îlot et le port circulaire, si l'on accepte que la poterie scellée dans le revêtement de terre des plans inclinés donne un *terminus post quem* pour l'ensemble des hangars, ainsi que pour l'îlot (ce qui semble bien être le cas). L'état antérieur de la zone du port semble avoir été très différent: vers le milieu du iv<sup>e</sup> siècle avant J.-C., ou un peu plus tard, un chenal important (de 15 à 20 m de large), parallèle à la côte et relié à la mer, s'ensava et fut systématiquement remblayé par-dessus la vase. Ce chenal, qui traversait l'îlot, a été découvert lors des fouilles effectuées par la

mission américaine sur le côté ouest du port rectangulaire. Sur le remblai du chenal sur l'îlot, mais avant les hangars à bateaux de la période punique tardive, il y avait des traces de structures en bois, et d'autres vestiges qui semblent bien devoir être associés à la construction maritime. Le chenal pourrait avoir fait partie d'un ensemble ancien d'installations portuaires créées artificiellement, mais cette interprétation est hypothétique. En effet, comme il était parallèle à la côte et qu'il était flanqué de dunes de sable, il se peut qu'il soit en partie le vestige d'une déclivité naturelle entre les dunes de sable. Le fait que ses berges aient sans aucun doute été taillées artificiellement pourrait s'expliquer s'il avait été utilisé comme canal ou s'il avait été dragué pour le drainage. Les dunes de sable qui avaient été coupées par le chenal ont subsisté à un niveau supérieur à celui du niveau de la mer de l'époque ; au-dessus, on a trouvé des traces très réduites de ce qui était peut-être des dépôts lagunaires. Ceux-ci doivent avoir existé depuis les temps préhistoriques puisque le niveau de la mer aux temps historiques était en général inférieur au niveau actuel. Cela donne à penser qu'il n'y avait pas de port plus ancien à proximité immédiate de l'îlot.

Si l'on tient compte en outre des étapes du développement côtier, qui ont été bien établies dans le site principal et qui valent vraisemblablement aussi pour la zone du port, il paraît peu probable qu'il y ait eu un port ancien à proximité des deux bassins de la période punique tardive. La raison en est qu'il n'y aurait pas eu assez d'espace entre le tophet (datant de la période archaïque) et le front de mer, qui semble avoir été nettement plus à l'ouest que durant la période punique tardive, c'est-à-dire plus à l'intérieur des terres. Il est donc plausible que le port de Carthage ait été initialement situé dans l'angle nord-est du lac de Tunis, alors plus grand et s'étendant à peu près jusqu'au tophet à l'est et, au nord, jusqu'au village moderne de Douar ech Chott. Il ne s'agit là, pour l'instant, que d'une hypothèse visant à expliquer les éléments recueillis lors des fouilles.

La preuve pourrait être fournie par des fouilles et par des carottages du sous-sol ou même par l'observation des chantiers de construction modernes, aussi il est encore impossible d'être plus affirmatif. Des études complémentaires s'imposent donc.

Si l'on revient aux ports artificiels de l'époque punique tardive et qu'on les examine en tenant compte des éléments présentés et de la configuration actuelle, on se demande pourquoi et à quelle date exacte ils ont été

construits. Si c'était une première construction, on peut penser que celle-ci était destinée à doter Carthage de ports fortifiés, on sait que le lac de Tunis a été utilisé comme mouillage durant le siège romain et plus tard. En toute logique, l'idée de bâtir des ports fortifiés daterait des années ayant précédé la troisième guerre punique, lorsque Caton lançait devant le Sénat de Rome son redoutable mot d'ordre *Delenda est Carthago*. Cette datation s'accorderait avec les preuves matérielles provenant de l'îlot de l'Amirauté et ne serait pas incompatible avec celle du port rectangulaire ; en outre, la muraille de la ville examinée du côté de la mer dans le port rectangulaire paraît également dater du II<sup>e</sup> siècle. Cela expliquerait aussi la description qu'Appien fait de la muraille de la ville (*Libyca*, 95), quand il parle de « l'angle qui part de ce mur (c'est-à-dire le grand mur de la ville) jusqu'aux ports », comme si ces derniers s'étendaient à l'extérieur du mur principal de la cité : peut-être étaient-ils effectivement enclos seulement par un prolongement du mur, construit au II<sup>e</sup> siècle, alors que la grande muraille de la ville existait depuis le V<sup>e</sup> siècle (comme l'ont montré les fouilles effectuées par la mission allemande).

Si cette hypothèse de ports fortifiés ajoutés au II<sup>e</sup> siècle était exacte, cela confirmerait avec éclat le dynamisme de Carthage entre la deuxième et la troisième guerre punique, dynamisme qui apparaît ailleurs dans la ville (par exemple dans le développement urbain révélé par les fouilles françaises sur la colline de Byrsa). Et cela aurait été une violation flagrante du traité imposé après la deuxième guerre punique, lorsque la flotte carthaginoise avait été réduite à 10 navires. L'archéologie peut donc éclairer sous un angle nouveau les événements politiques survenus au cours des années qui précédèrent la destruction de Carthage, mais un certain travail reste encore à faire sur ce point.

### **Le port circulaire aux époques romaine et tardive**

Quoique les niveaux romains et ceux de la période tardive dans l'îlot de l'Amirauté aient été détériorés considérablement par les fouilles anciennes, il en reste assez pour esquisser la séquence des événements, d'autant que les éléments provenant de l'îlot sont complétés par ceux qu'a permis d'obtenir la fouille du côté nord du port circulaire. Dans les deux cas, on peut voir que les constructions romaines dans la zone du port ne se sont faites que lentement et progressivement, ce qui tend à indiquer que

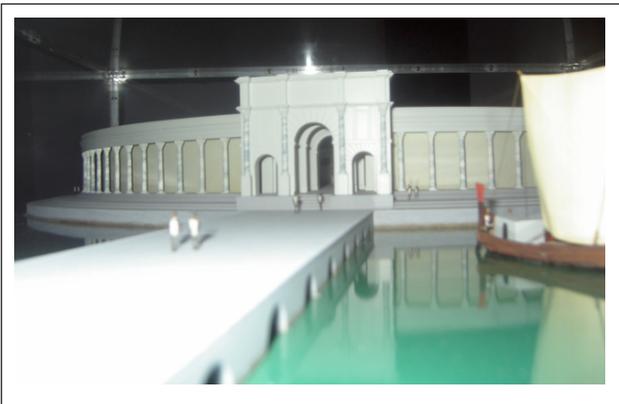
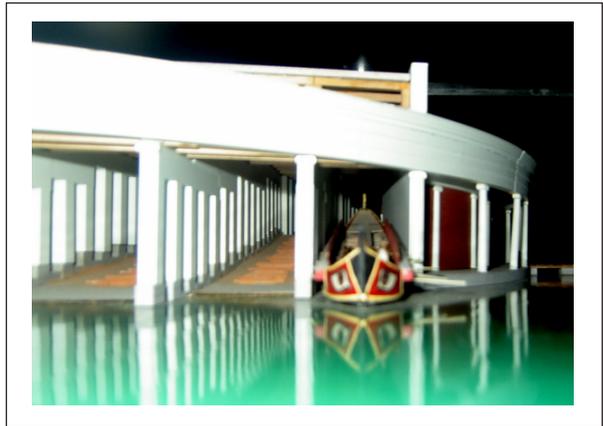
le port lui-même n'était pas très important au commencement. Il a été cependant dragué à l'époque augustéenne, ce qui permet de penser qu'il était utilisé juste après la fondation de la ville romaine.

Cependant, des éléments qui peuvent être d'une grande importance pour notre compréhension non seulement de la Carthage romaine, mais peut-être aussi de l'urbanisme dans l'Afrique romaine en général, ont été trouvés dans les niveaux des i<sup>er</sup> et ii<sup>e</sup> siècles après J.-C. sur le site de la rive nord. Il s'agit d'une série de bâtiments en pisé ou plutôt de deux séries, puisqu'il y a eu reconstruction. Ces bâtiments se composaient d'environ 25 pièces (dont 15 en pisé et le reste construit en *opus africanum*) appartenant à de petits ensembles commerciaux situés sur le bord du port circulaire. Les recherches faites sur le site de ces bâtiments et d'autres plus tardifs ont montré que divers métiers y étaient pratiqués, et notamment teinture, foulage, travail du métal, travail de l'os et fabrication du verre. Une étude poussée des bâtiments en pisé, dont un essai de reconstruction (où ils apparaissent comme les ancêtres de l'architecture vernaculaire récente des petites maisons des environs de Tunis), laisse supposer qu'ils pourraient avoir été construits à peu près sans dépenses autres que le coût de la main-d'œuvre, avec la boue et le sable disponibles sur le site. De fait, il existait de grandes fosses datant de la période romaine ancienne, d'où peut-être ces matériaux avaient été extraits. Pline (*Histoire naturelle*, XXXV, xlvi, 169) associe plus particulièrement la construction en pisé (murs de terre appelés *formaceos* – « encadrés » – parce qu'ils sont entourés d'un cadre) à l'Espagne et à l'Afrique. En Tunisie, par exemple, à une époque plus récente, la terre, utilisée dans la brique crue ou le pisé, était le matériau de construction normal et bon marché jusqu'à l'avènement du béton. On peut donc penser que le pisé était un matériau de construction habituel à l'époque romaine. Cependant, les vestiges découverts constituent le premier groupe cohérent de constructions en pisé trouvé dans une ville de l'Afrique romaine, pour ne rien dire de Carthage. Notre image de l'urbanisme africain jusqu'ici dominée par les structures de pierre plus importantes, qui sont aussi beaucoup plus faciles à découvrir et à fouiller pour les archéologues, devra peut-être maintenant être modifiée, ce qui pourrait avoir une incidence sur nos idées concernant la façon dont les villes africaines se sont développées.



*Passerelle d'accès.*

*Rampe pour remonter  
les navires.*



*Chaussée d'accès à l'îlot  
de l'amirauté.*

*Maquette de l'îlot de l'amirauté à l'époque romaine.*

Le port circulaire ne devint pleinement un port romain, dans le sens où ce terme est employé pour d'autres grands ports romains comme Portus ou Leptis Magna, que dans la seconde moitié du ii<sup>e</sup> siècle ou plus tard, quand l'îlot de l'Amirauté fut reconstruit à une échelle monumentale; c'est au même moment peut-être que le quai bordant extérieurement le port circulaire fut également refait. L'îlot était maintenant devenu une place ouverte entourée d'une colonnade, avec un petit temple et un bâtiment légèrement plus grand, octogonal ou circulaire, au centre. L'entrée de cette place se faisait par l'ancienne chaussée punique maintenant élargie, venant du cœur de la ville, au nord. A l'endroit où cette chaussée rencontrait les colonnades de l'îlot fut construit un arc de triomphe à quatre baies. Cet ensemble portuaire grandiose a quelque chose d'impérial, et l'on peut en effet supposer qu'il a été lié à la transformation par Commode de la flotte qui transportait le blé d'Afrique à Rome en *Classis Commodiana Herculea* et au moment où Carthage fut rebaptisée, en 186 après J.-C., *Colonia Commodiana Togata*. Qu'il y ait eu un rapport entre le port circulaire et la constitution de l'*annona* impériale (organisation centrale du ravitaillement alimentaire, en particulier pour le blé et l'huile d'olive) est suggéré par un certain nombre d'*ostraka* (morceaux de poterie portant des inscriptions) de la fin du iv<sup>e</sup> siècle qui furent trouvés dans l'îlot lors des fouilles de 1909 à 1913; les inscriptions étaient faites par le fonctionnaire *ensor olei* (peseur d'huile) ou par un de ses collaborateurs. Les *ostraka* mentionnent *Felix ensor olei in foro Karthago* (Félix, peseur d'huile d'olive au forum de Carthage), qui indique à quoi pouvait servir l'îlot après sa reconstruction monumentale: *forum* désignerait ici un centre administratif et peut-être commercial des ports, et non pas, naturellement, le centre municipal principal de Carthage, qui était situé sur la colline de Byrsa. Ultérieurement, l'îlot peut, semble-t-il, être identifié à l'« *agora maritime* » (ou place du marché), où de grands travaux de construction avaient été entrepris sous Justinien au milieu du vi<sup>e</sup> siècle.

En tout cas, l'importance et la prospérité des ports à l'époque impériale romaine tenaient à ce que Carthage était le grand port nord-africain le plus proche de Rome et, après Ostie et Alexandrie, le centre principal pour l'organisation et le chargement de l'*annona*. Ainsi, l'histoire des ports, révélée par l'archéologie, doit directement ou indirectement refléter

l'histoire de *l'annona*. Le début du v<sup>e</sup> siècle après J.-C. est une période qui semble avoir été particulièrement importante pour les ports comme pour la ville tout entière. C'est probablement à cette date que fut construit, sur le côté ouest du port rectangulaire, un grand bâtiment avec des fondations voûtées considéré comme ayant été un entrepôt (mis au jour par les fouilles américaines et par le creusement plus récent d'égouts) et qu'eut lieu une reconstruction générale sur le site du côté nord du port circulaire. Les nouveaux bâtiments édifiés sur ce site étaient en maçonnerie et semblent avoir été des structures à deux étages, avec des portiques (probablement à arcades) au rez-de-chaussée; sous les sols se trouvaient des citernes cimentées, destinées vraisemblablement à conserver l'eau de pluie recueillie sur des toits plats. L'impression générale est qu'il s'agit d'une version modeste de l'architecture de type *insula* que l'on trouve à Ostie : l'artisanat et le commerce se trouvaient au rez-de-chaussée et le premier étage abritait peut-être des logements. Ces nouveaux bâtiments étaient sans nul doute beaucoup plus complexes et plus coûteux que leurs prédécesseurs en pisé ; en revanche, tout permet de penser que la zone conserva sans changement son caractère général de quartier de petits commerçants.

Il n'est pas étonnant qu'après la rupture des relations politiques avec Rome, due à la conquête vandale (439–533 après J.-C.), on ait assisté au déclin du port circulaire. A la fin de cette période, le dragage du port, qui avait été entretenu pendant des siècles, fut interrompu, et des masses de détritrus furent déversées contre les murs des quais sur l'îlot comme sur le côté nord. Les reconstructions considérables qui eurent lieu sur les deux sites, probablement au début de la période byzantine, font également penser que les lieux étaient précédemment dans un état de délabrement. Lors de ces reconstructions, le caractère essentiel des deux zones fut rétabli, ce dont on peut déduire qu'elles avaient continué dans l'ensemble à avoir la même fonction qu'auparavant. Cependant, les anciens quais ne furent pas conservés; il apparaît clairement que le quai du côté nord fut recouvert par des bâtiments. On ne sait pas très bien si le port fut une fois encore remis en service (malheureusement les dragages modernes ont détruit la plupart des indices), mais cela semble probable. Si tel est bien le cas, il est vraisemblable que des quais nouveaux, assez modestes, furent aménagés de part et d'autre d'une plus petite étendue d'eau.

Il est à peu près certain pour les archéologues que le moment où le site du côté nord a définitivement cessé de faire partie de la Carthage urbaine se situe vers 660 après J.-C. ou un peu après. A cette époque, un certain nombre de petites cachettes de pièces de monnaie de faible valeur furent dissimulées dans les bâtiments du site, et la date de 660 est la plus tardive qu'indiquaient les monnaies éparpillées retrouvées sur l'ensemble du site (1250 pièces). On n'a pas trouvé d'objets datables ni de vestiges de niveaux de constructions postérieurs à cette date jusqu'à l'époque moderne. Étant donné leur nature et leur emplacement dans ce qui était probablement des locaux commerciaux, on peut supposer que les pièces trouvées étaient de la petite monnaie abandonnée là, comme si les pièces de faible valeur étaient devenues inutilisées. Sur cette seule base, la thèse peut se soutenir, mais si l'on considère en outre l'absence de strates indiquant la poursuite de constructions ou d'autres activités sur le site ainsi que les indications provenant d'autres sites comme celui de l'avenue Bourguiba en bordure de ville, attestant un arrêt plus ancien encore de l'occupation urbaine, la thèse d'un effondrement des bases économiques et sociales qui avaient fait de Carthage une très grande cité quelques années avant la prise de la ville par les Arabes en 698 après J.-C. devient plus convaincante encore.

Le site de Carthage fut inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 1979. Les critères retenus pour cette inscription (sur les six critères appliqués pour la sélection d'un site) sont les suivants: le site témoigne d'un échange d'influences considérables pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée sur le développement de l'architecture, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages (critère II); le site apporte un témoignage unique sur une tradition culturelle ou une civilisation vivante ou disparue (critère III); le site est associé à des événements, des traditions vivantes, des croyances, des œuvres exceptionnelles (critère VI).

Aujourd'hui le site du port de Carthage abrite l'Institut national des sciences et techniques de la mer (INSTM). Ces ports de Salammbô sont un lieu hautement touristique, emblématique du potentiel du pays dans le cadre du tourisme culturel comme outil de développement durable et de dialogue interculturel.