

REVUE  
DE  
**GÉOGRAPHIE**

DIRIGÉE PAR  
**M. LUDOVIC DRAPEYRON**

*La géographie, bien comprise, centralisera, au profit  
des sciences politiques, toutes les connaissances humaines.*  
(CONGRÈS GÉOGRAPHIQUE DE PARIS, 4 août 1875.)



SEPTIÈME ANNÉE

TOME XIV

Janvier — Juin 1884

From <http://gallica2.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k106780r.r=sfax.langEN>  
(see p.17 (3), p.21 (3), p.22 (1), p.36 (2), p.221 (1))



PARIS  
INSTITUT GÉOGRAPHIQUE DE PARIS  
CH. DELAGRAVE  
15, RUE SOUFFLOT, 15

Droits de traduction et de reproduction réservés.

# LE LITTORAL DE LA TUNISIE CENTRALE

## VOIES ET COMMUNICATIONS DU SAHEL

### LA MER INTÉRIEURE D'AFRIQUE

(SUITE)

---

**Routes et chemins actuels. — Voies romaines. — L'ancienne mer de Triton, — d'Hérodote et de Scylax. — Le lac Triton de Pomponius Mela et de Ptolémée. — Disparition de cette mer. — Formation du cordon littoral d'Erghéla. — Autres changements survenus dans les contours du littoral.**

#### I

Quelqu'un qui jetterait les yeux sur une carte du Sahel serait tout d'abord frappé du grand nombre de sebkas, de lacs et de marécages qui séparent cette partie du littoral de l'intérieur du pays. Au nord, au pied même des premières ondulations calcaires de la côte, se dessinent les dépressions de terrain qui donnent naissance à la sebka de Djériba et aux nombreux marécages qui unissent cette sebka au lac Kelbiah, puis vient la grande nappe d'eau du lac elle-même, laquelle, à son niveau le plus bas, s'étend de l'est à l'ouest sur une longueur qui n'est pas moindre de 20 kilomètres, et enfin, à hauteur de Kaïrouan apparaissent les sebkas dont la réunion forme l'origine de l'Oued Bagla, et qui se relie, elles aussi, par le lit de cette rivière, au lac Kelbiah. Plus au midi, et séparée de l'Oued Bagla par les hauteurs de Sidi-Aïssa et les collines du Zéroud, la sebka de Sidi-el-Hani, la plus considérable de la Tunisie centrale, couvre à la surface du sol un espace au moins égal à celui de la moitié du Sahel. D'autres sebkas encore, celles-ci plus petites, la sebka M'ta-el-Grara, la sebka de Rouga, prolongent cette longue ligne de bas-fonds au midi et à l'ouest. Dans leur ensemble, toutes ces dépressions se dessinent au midi et à l'occident en une grande

courbe qui, partant de la mer à hauteur d'Erghéla, s'enfonce dans l'épaisseur des terres jusqu'au 35° degré de latitude et jusqu'à 25 kilomètres au sud du cap Khadidja : seulement, au midi, ce long chapelet de lagunes ne rejoint pas la mer ; dans ses parties les plus rapprochées, comme l'extrémité occidentale de la sebka de Sidi-el-Hani, à hauteur de Knéïss, il laisse, entre lui et la mer, une plaine de 15 à 16 kilomètres constituant l'épaisseur même des terres du Sahel. Vue à vol d'oiseau, cette portion du littoral nous apparaît comme un amas de roches calcaires resserrées entre les sebkas de l'intérieur et la mer, se dessinant en une sorte de presqu'île qui ne tient à la terre ferme qu'au midi dans la direction d'El-Djem et de Sfax, et qui, par la contexture générale de son sol, non moins que par la nature de ses couches géologiques, se détache franchement des terres sablonneuses ou marno-argileuses qui l'entourent.

Cette configuration du littoral de la Tunisie centrale n'est pas sans créer de sérieuses entraves aux communications entre le Sahel et le reste du pays. Du côté du midi, il est vrai, là où les roches calcaires de la côte se prolongent sans solution de continuité aucune avec la plaine sablonneuse de Sfax, les chemins n'offrent aucune difficulté, et les indigènes qui veulent aller de Sousa à Sfax et à Gabès, peuvent prendre indifféremment la route qui longe la ville et qui passe par Monastir et Mahédia, ou bien celle qui, côtoyant la lisière du Sahel et la rive occidentale de la sebka de Sidi-el-Hani, traverse les petits villages de Knéïss, Kerker et El-Djem. Mais toutes les autres parties du littoral n'offrent pas des facilités semblables. De Sousa, il n'est possible d'aller à Tunis et dans l'Enfida que par l'étroit espace compris entre le lac Kelbiah et la mer, et à Kairouan que par le plateau d'El-Homk.

Le lac Kelbiah, qui contient de l'eau en toute saison, la sebka de Sidi-el-Hani, la sebka M'ta-el-Grara, qu'elles soient desséchées ou non, sont autant d'obstacles naturels insurmontables. De plus, la nature particulière des terrains compris entre le lac Kelbiah et la mer est loin de se prêter par tout à l'établissement de voies de communication. Entre le lac Kelbiah et la mer, la sebka de Djériba forme une plaine basse et marécageuse très dangereuse à franchir, principalement à l'endroit traversé par un Oued, qui se jette dans le golfe de Hammamet sous le nom d'Halk el-Mengel, et qui n'est que la continuation de l'Oued Mendès. Là, le chemin se resserre entre

la sebka et la mer. Il y a quelques années à peine, il ne se passait presque pas de saison de pluies sans que les caravanes eussent à déplorer quelque accident. Pour rendre ce passage moins dangereux, on a dû construire une chaussée de pierres et pratiquer dans cette chaussée cinq ouvertures qui permettent aux eaux de la sebka de s'écouler librement vers la mer.

En dehors de cette route pourtant si précaire du littoral, il n'en existe qu'une seule qui mène du Sahel dans le nord. Elle coupe l'Enfida dans sa largeur et traverse les deux bras de l'Oued Menfès, entre le lac Kelbiah et la sebka de Djériba. Djémiah, Menzel, Dar-el-Bey sont ses principaux points de repère. Le terrain sur lequel elle repose est sans doute plus solide que celui de la route de Sousa à Erghéla, et elle doit à cet avantage d'être choisie de préférence par les caravanes en hiver, bien qu'elle soit de quelques kilomètres plus longue que la première, mais elle a aussi l'inconvénient de traverser plusieurs marécages dont le plus considérable est celui qui se trouve sur le trajet du bras le plus septentrional de l'Oued Menfès.

Les communications du Sahel ne sont guère plus faciles du côté de Kaïrouan. Tout le pays qui s'étend entre Sousa et Kaïrouan est loin d'être aussi favorable au tracé des routes qu'on pourrait le croire au premier abord, si l'on ne tenait compte que des données fournies jusqu'ici par les cartes. Les terres comprises entre le lac Kelbiah et la sebka de Sidi-el-Hani ont une épaisseur moyenne de 16 kilomètres; au centre, elles se dressent en un vaste plateau d'une altitude moyenne de 80 à 100 mètres, relevé sur ses bords, légèrement creux à son milieu et dont l'étendue mouvementée d'ondulations régulières et de dépressions représente assez bien le fond d'une immense coupe argileuse gondolée au feu par certains endroits. Le point de départ de ces mouvements de terrain est au col même d'El-Homk. De là, comme autant de plis d'une étoffe froissée, les ondulations s'irradient, les unes se dirigeant vers le Sahel, les autres vers Kaïrouan, et détachant sur leurs flancs dans la direction du lac Kelbiah ou dans celle de Sidi-el-Hani de petites ramifications secondaires qui donnent à la surface du sol l'aspect de cuvettes adossées les unes aux autres. A l'est et à l'ouest, deux talus aux pentes rapides inclinées vers Sousa et Kaïrouan soutiennent le plateau. Aussi la route qui passe par ces deux villes n'est qu'une série de montées et de descentes; cependant, même

en y comprenant la grande montée au sortir de Sousa et la grande descente aux approches de Kaïrouan, aucun incident de terrain n'est assez prononcé pour créer de réelles difficultés au tracé d'un chemin de fer ou à celui d'une route.

Il n'en est pas de même des terres situées sur les deux revers septentrional et méridional du plateau. Au midi, le terrain s'abaisse par de longs contreforts, coupés de ravins, jusqu'à ce que les uns et les autres viennent se confondre et mourir dans la sebka de Sidi-el-Hani. Du côté du lac Kelbiah, le spectacle qu'offre la terminaison du plateau est bien fait pour frapper tous ceux qui n'oublient pas qu'ils sont dans l'intérieur des terres. Ici, plus de ravins, plus de contreforts, rien qui ait l'aspect de pentes plus ou moins inclinées, mais une chute brusque des terres, décrivant autour de l'extrémité méridionale du lac Kelbiah une muraille plus ou moins complètement verticale dont les parois abruptes se dressent à plus de 60 mètres de hauteur au-dessus du niveau des eaux du lac. Sur tout le pourtour de cette muraille, dans les parties inférieures, les terres marno-sablonneuses qui la forment se sont dégradées sous le choc réitéré des vagues, se sont creusées successivement : les parties supérieures mises en surplomb se sont ébranlées et ont été précipitées dans le bas. L'action des eaux a été d'autant plus efficace que les terres par leur nature sablonneuse se sont montrées plus délayables et plus faciles à désagréger. Tout sous vos yeux atteste l'existence d'une ancienne côte qui a été bouleversée, alors que le plateau présentait ses tranches à l'action des eaux.

Dans toute la plaine de Kaïrouan, que j'ai sillonné maintes fois, depuis le Zaghouan jusqu'au pied des premières montagnes qui dressent leurs arêtes au midi, le Méhéri et le Bou-Hedma, le terrain ne m'a nulle part réservé surprise pareille. Celui qui, parti de Sidi-el-Hani, remonte au nord, et dont la vue a été constamment bornée par les ondulations qui courent sur le plateau, demeure tout stupéfait lorsque, parvenu à son extrémité, subitement, sans transition aucune, il se trouve en présence d'un changement à vue si complet. Devant lui, l'horizon immense se découvre, dans le lointain le lac Kelbiah montre sa vaste nappe d'eau, les Souatirs, leur profil grisâtre, et les collines du Belaom, plus rapprochées, leurs flancs nus et pelés, recouverts çà et là de quelques touffes d'oliviers. Etranglées par l'escarpement des deux chaînes qui surgissent à l'orient et à l'occident, les eaux du lac Kelbiah refluent vers

le nord dans la direction de la mer. A vos pieds, entre le lac Kelbiah et la haute falaise que venaient battre autrefois les eaux du golfe de Triton, s'étend la vallée de Kroussiah, ancien lit desséché d'une partie de la mer intérieure d'Hérodote, qu'inondent encore les eaux du lac à l'époque des crues, mais qui, si l'excursion a lieu en mars ou en avril, se recouvre de longues traînées d'orges et de blés, coupées çà et là de tapis de verdure que viennent émailler des fleurs au coloris aussi éclatant que varié.

De pareils accidents de terrain réduisent singulièrement la portion du plateau accessible aux voies de communication. Il ne faut pas songer à pouvoir utiliser les contreforts et les ravins qui se détachent vers la sebka de Sidi-el-Hani. Inutile aussi d'espérer qu'on pourrait faire passer des chemins par la vallée de Kroussiah, inondée en hiver et qui se trouve isolée du reste du plateau par une haute muraille presque taillée à pic. Reste le centre du plateau d'El-Homk, et c'est à peine s'il a 6 ou 7 kilomètres d'épaisseur en moyenne. C'est pourtant sur cette sorte d'isthme ou de pont jeté entre les deux lagunes, que de temps immémorial ont dû être pratiqués les sentiers qui unissent le Sahel à la Tunisie centrale. De Sousa, partent aujourd'hui deux routes vers Kaïrouan, l'une, celle du nord, passe par l'Oued Laya, l'autre, celle du sud, par Mourreddin; mais toutes deux, à leur entrée sur le plateau, sont forcées de se réunir. Le col d'El-Homk est leur point de jonction. A partir de Sidi-el-Hani, et à leur débouché dans la plaine de Kaïrouan, elles se séparent de nouveau. La route du nord, connue sous le nom de route de l'Oued Bagla, va en droite ligne à Kaïrouan; la route du sud, plus courte de 5 ou 6 kilomètres, évite ces marécages et franchit l'Oued Zéroud à 7 kilomètres de la première. La route du nord est de préférence suivie par les Arabes en été. Quant à celle de l'Oued Zéroud, comme elle reste plus longtemps praticable à l'époque des pluies, c'est la seule qui puisse être utilisée en hiver.

Les lieux de passage suivis aujourd'hui par les Arabes ne sont autres que ceux que suivaient autrefois les Romains. La configuration du sol ici est telle qu'elle impose la même direction aux diverses sortes de communications qu'on est tenté d'établir dans le pays. Lorsqu'on jette les yeux sur une carte de Peutinger, on voit que toutes les voies romaines qui sillonnaient cette portion du littoral de la Byzacène avaient leur principal point d'attache soit à

Thysdrus, soit à Hadrumète, Thysdrus pouvant être considéré comme le nœud des routes qui aboutissaient au littoral ou s'enfonçaient dans la Tunisie centrale, Hadrumète comme le point de départ de celles qui reliaient cette ville au nord de la Tunisie. Des voies militaires menaient de Thysdrus à Thapsus, à Leptis-Minor, à Hadrumète, à Taparura, sur la côte. Deux autres d'une importance beaucoup plus considérable, l'une presque en droite ligne ayant CXV.MP, l'autre faisant un long circuit au nord par Uzappa, Assuros (Zanfou), Mutia, et longue de CLIXXV.MP, allaient encore de la même ville à Theveste (Tebessa). Hadrumète était un centre de voies romaines plus important encore. Par la grande artère qui de Carthage allait aboutir à Alexandrie, cette ville était en communication avec toutes les cités du littoral africain. Une autre route située plus à l'intérieur et rejoignant Thuburbo-Majus, permettait d'aller d'Hadrumète à Constantine (Cirta), à Cherchell (Cæsarea), à Sétif (Sitifi). Non moins importante était la voie romaine d'Hadrumète à Suffetula; c'est par elle que le littoral du Sahel se rattachait au reste de la Tunisie centrale, et par Tebessa à la Numidie.

A ces grandes voies que Rome ouvrit dans le Sahel correspondent aujourd'hui autant de chemins fréquentés par les Arabes. Il est même à remarquer que presque toujours leurs sentiers côtoient ou longent à une distance peu considérable les anciennes voies militaires. D'El-Djem, on se rend à Monastir, à Sousa, à Sfax, à Mahédia, en empruntant assez fréquemment le tracé des voies romaines. Ceux qui d'autre part se rendent du nord à El-Djem, entrent dans le misérable village qui a succédé à l'antique Thysdrus, par la voie romaine qui suivait la lisière du Sahel. De même ceux qui se rendent d'El-Djem à Sfax, en passant par Rouga, ne font guère que suivre la voie qui traversait Bararus (le Rouga actuel) et allait rejoindre la route de Carthage à Alexandrie. La grande voie romaine du littoral n'est autre que celles que prennent aujourd'hui les indigènes de Tunis, se rendant à Sousa, Sfax, Gabès. L'emplacement des anciennes villes romaines, que mentionne la table de Peutinger ou l'itinéraire d'Antonin, est parfaitement déterminé. Neapolis est Nebeuil, Putput, Soukel-Abiod, Siagut, Ksar-el-Zit, Maxula, Hammam-Lif.

La deuxième voie qui allait d'Hadrumète vers le nord, celle qui aboutissait à Thuburbo-Majus, est non moins facile à reconstituer. L'antique Ulizappara correspond à Menzel, Mediocera à Aïn-el-

Medaker, Aggersel à Takroun et Thuburbo-Majus à Enchir-Casbah. C'est la route qui traverse aujourd'hui l'Enfida. Enfin la route d'Hadrumète à Suffetula est admirablement conservée sur toute la longueur du Sahel et depuis sa sortie de Sousa jusqu'au plateau d'El-Homk. Son tracé commence à se dessiner entre les deux routes modernes d'Oued Laya et de Moureddin, à une distance presque égale de l'une et de l'autre. J'ai pu la suivre ainsi l'espace de 37 kilomètres jusqu'à Sidi-el-Hani, et relever les divers groupes de citernes, les tombeaux et les ruines de trois bourgs antiques échelonnés sur son parcours, à Sidi-el-Hani, à l'Oued Laya et entre le col d'El-Homk et Moureddin. La voie est surtout en bon état du côté de la crête d'El-Homk. De ce point et sur un espace de 5 kilomètres, les gros blocs formant le pavé de la chaussée, les pierres de bordures sont en place et paraissent avoir été mises là d'hier ; seules ses couches supérieures en maçonnerie ou en béton ont disparu. A partir de cet endroit et jusqu'à Sidi-el-Hani, la voie est encore reconnaissable, mais difficile à suivre au milieu de la zone de cactus où elle s'engage. Presque constamment elle se tient à 1 kilomètre environ de la route actuelle d'El-Homk à Sidi-el-Hani.

Comme on le voit, les routes qui du Sahel mènent dans l'intérieur du pays sont peu nombreuses. Et cependant, à l'exception de celles qui de Sousa ou d'El-Djem vont à Sfax, en d'autres termes, de celles qui traversent la partie du Sahel unie franchement à la terre ferme, toutes ne peuvent guère être suivies qu'en dehors de la saison des pluies. Les routes de Sousa et de Kairouan à Tunis ne sont, à vrai dire, que des routes temporaires. Dès les premières pluies, toute la région d'Erghéla, à hauteur d'El-Djem, est transformée en un immense borbier. Même les parties élevées du plateau d'El-Homk se trouvent submergées. Au fond des cuvettes déterminées par la configuration du sol, les eaux s'entassent et donnent lieu à la formation d'autant de petits lacs intermédiaires entre la sebka de Sidi-el-Hani et le lac Kelbiah. Le plus important d'entre eux n'a pas moins de 6 kilomètres de circonférence et entoure la hauteur sur laquelle s'élève le Marabout de Sidi-el-Hani et où se trouvent les ruines de *Vicus Augusti*<sup>1</sup>. Les puits de Sidi-el-

1. L'emplacement de cette antique localité n'avait pu encore être déterminé même d'une manière approximative. Plusieurs s'accordaient à le mettre à un quart d'heure de la ville de Kairouan, au midi du faubourg des Glass, à l'endroit même où se

Hani, les deux routes de l'Oued Bagla et de l'Oued Zéroud disparaissent sous les eaux. Quand les pluies sont abondantes, comme en 1882, la quantité d'eau tombée est telle que la cuvette de Sidi-el-Hani peut garder de l'eau, de février en octobre, c'est-à-dire d'une saison pluvieuse à l'autre, et le lac temporaire qu'elles forment peut être pris pour un lac permanent.

Les changements qui se produisent à la même époque dans l'aspect du reste du pays sont autrement considérables encore. La sebka de M'ta-el-Grara, à la surface de laquelle on voit en été une légère couche de sel efflorescent, s'emplit d'eau. La lagune de Sidi-el-Hani, qui, en temps ordinaire, n'a de l'eau que dans ses parties les plus profondes, étale sa nappe d'eau jusqu'à quelques mètres de ses rives. La grande plaine basse et argileuse où Sidi-Okba a fondé Kaïrouan, ne forme qu'un marécage. Depuis les collines de Sidi-Aïssa, à l'orient jusqu'aux environs de Bir-Seebeek, à 13 kilomètres ouest de Kaïrouan depuis les dernières dunes de sables qui au nord de cette ville séparent le bassin du Mebhéna de celui de l'Oued Bagla, jusqu'à Enchir-el-Ouiba, la première étape du chemin de Kaïrouan à Gabès, ce ne sont que flaques d'eau, du sein desquelles émergent dans les endroits élevés des fourrés de cactus, et sur les rives du Zéroud des touffes de jujubiers sauvages, de tamarins et de ricins. Jusqu'au pied des remparts de la ville, les eaux stationnent, et si Kaïrouan n'était construit sur un monticule, la ville serait noyée comme la plaine. Au milieu de toutes ces eaux qui couvrent le pays, un certain courant se manifeste. Des rivières, dont on n'aurait jamais soupçonné l'existence en été, apparaissent alors. Le chapelet de creux et de dépressions, qui en été constituait le fossé de l'Oued Mélah, écoule alors des eaux dans l'Oued Bagla.

Les dérivations de l'Oued Marcuelil, situées à quelques centaines de mètres en amont des remparts de Kaïrouan, celles de l'Oued Zéroud, situées à une distance presque égale, en aval, s'emplissent

trouvent les ruines de Sabra, qui aurait ainsi succédé à *Vicus Augusti*. M. Guérin a sagement fait remarquer que si *Vicus Augusti* se trouvait à Kaïrouan, les chiffres donnés par l'itinéraire d'Antonin seraient faux. *Vicus Augusti* est marqué dans cet itinéraire comme étant situé à 25 milles d'Hadrumetum et à 31 de Thysdrus. Or, la distance de Kaïrouan à Sousa est de 32 milles, et l'intervalle qui sépare cette même localité d'El-Djem est de 45 milles. En mettant *Vicus Augusti* à Sidi-el-Hani, les distances données par l'itinéraire d'Antonin sont parfaitement exactes. Les ruines de Sidi-el-Hani sont les plus considérables de la plaine de Kaïrouan. On y voit les restes d'un théâtre construit en blocage, plusieurs grandes constructions, des réservoirs et des citernes, plusieurs fûts de colonnes, et quantité de tombeaux, le tout s'échelonnant sur une longueur de 1500 mètres

aussi. Entre tous l'Oued Zéroud, dont le lit est presque partout encaissé entre de hautes berges sablonneuses, se distingue par la violence torrentueuse de son cours et roule des masses d'eau énormes dans le lac Kelbiah et les sebkas qui se trouvent sur son parcours avant qu'il ait atteint le lac.

Ces sebkas, qui méritent une description spéciale, n'avaient pas encore été mentionnées sur aucune des cartes qui ont vu le jour avant l'expédition tunisienne. Elles sont situées à 4 kilomètres à l'est de Kaïrouan. Là, sur la route qui mène de Sousa à cette ville, deux d'entre elles se déroulent sous la forme de fuseaux longs de plusieurs kilomètres, parallèles l'une à l'autre, et ayant la même orientation que le lac Kelbiah. Non loin d'elles se trouvent, côte à côte, deux autres sebkas de moindres dimensions séparées des premières par de simples ondulations de terrain, et reliées entre elles et le Zéroud par de petits oueds. L'ensemble de ces sebkas ne couvre pas un espace moindre de 7 kilomètres. Loin d'être isolées en pleine terre, comme celle de Sidi-el-Hani ou celle de M'ta-el-Grara, elles se continuent au midi avec l'Oued Zéroud, au nord avec l'Oued Bagla. Ce sont à vrai dire deux bras d'une même rivière, ou, si l'on veut mieux, une simple dilatation du cours du Zéroud.

Les eaux qui s'accumulent dans le lit de ces sebkas, parvenues à un certain niveau, s'écoulent par l'Oued Bagla dans le lac Kelbiah. En juillet et en août, c'est-à-dire lorsque les eaux sont le plus basses, le lac a la forme d'une bouteille dont la partie évasée serait tournée vers Kaïrouan et le goulot très long vers la mer. Du côté de la terre, la nappe d'eau s'arrête à 14 kilomètres au nord-ouest de Kaïrouan. Du côté de la mer, il n'est pas possible d'en préciser les limites, ou plutôt ces limites varient non seulement d'une année à l'autre, suivant la quantité de pluie tombée, mais aussi dans le courant de la même année, suivant les saisons. Pendant les plus fortes chaleurs de l'été, et après plusieurs années de sécheresse (c'était précisément le cas pour l'année 1881), l'extrémité du goulot se trouve à 16 kilomètres de la mer. Quand, par l'apport subit des eaux de l'Oued Bagla, le niveau des eaux s'élève dans le lac Kelbiah, celles-ci débordent sur le pays environnant, mais contenues à l'orient et à l'occident par le rempart des Souatirs et les hauteurs de Bélaom qui opposent un obstacle naturel à leur expansion, et ne trouvant de débouchés qu'au midi et au nord, elles empiètent plus

ou moins considérablement sur le fond de la vallée de Kroussiah, et dans la direction de la mer. Le lac Kelbiah, comme on sait, est uni à la sebka de Djériba par un thalweg sans berges, qu'on appelle l'Oued Menfès. A quelques kilomètres de sa sortie du lac, le lit de l'Oued se divise en deux bras principaux qui contournent une sorte de tertre long de 6 à 7 kilomètres, large de 3, et situé en avant de la sebka Djériba qu'ils atteignent au nord et au midi de cette ondulation. D'autre part (Voir *Revue de Géographie*, septembre 1883), la sebka de Djériba n'est séparée de la mer que par un mince cordon littoral de 1200 à 1500 mètres d'épaisseur, à travers les fissures duquel les eaux de la sebka même communiquent avec la mer. Si la quantité de pluie tombée est assez considérable, on voit le goulot s'allonger, le lac écouler le trop plein de ses eaux dans la sebka de Djériba par les deux bras de l'Oued Menfès, ceux-ci enserrer le monticule qui se trouve transformé en îlot, et la sebka de Djériba communiquer elle-même avec les eaux de la mer par les solutions de continuité du littoral.

On peut se demander en présence d'un pays ainsi inondé ce que peuvent devenir les routes de Sousa à Tunis et à Kaïrouan, et quelles sont alors les voies de communication du Sahel avec le nord et le centre de la Tunisie. Tout d'abord, sur le plateau d'El-Homk, les lacs temporaires qui se forment gênent la circulation, en obligeant les voyageurs qui, de Sousa, vont à Sidi-el-Hani, à faire un détour plus ou moins considérable. Au delà de Sidi-el-Hani, le chemin de l'Oued Bagla disparaît brusquement, recouvert par les eaux des sebkas de l'Oued Bagla : le chemin du Zéroud s'arrête aussi, coupé par le lit de cette rivière et par la plaine basse, sablonneuse et noyée qui lui succède jusqu'au lit du Mélah. L'immense borbier, du sein duquel surgit comme un îlot la ville de Kaïrouan, apparaît avec son groupe de sebkas emplis d'eau, ses courants du Mélah et du Zéroud. Toutes les communications sont suspendues entre Sousa, Kaïrouan et le reste du pays, et tous les hivers la ville sainte court le risque d'être affamée.

Il est arrivé que des voitures, des chameaux et des piétons, surpris par la soudaineté avec laquelle les orages s'abattent sur le pays, n'aient pu se dégager à temps de la plaine de fange où ils se sont trouvés embourbés. D'autres, moins heureux encore, ont été noyés par la crue subite de l'Oued Bagla ou du Zéroud, avant d'avoir eu le temps de gagner l'autre rive. En hiver, on ne peut sortir

de Kaïrouan sans être exposé au danger d'être coupé de cette ville. Au mois d'avril 1882, une colonne française qui remontait du sud vers Kaïrouan et dont une partie avait déjà franchi le lit de l'Oued Zéroud à pied sec, eut toutes les peines du monde, surprise qu'elle fut par un orage soudain, à pouvoir continuer sa marche. Pour briser le courant, les hommes ayant de l'eau jusqu'à la poitrine, durent marcher serrés les uns contre les autres sur plusieurs rangs, et faire la chaîne avec leurs fusils.

Les habitants de Sousa et de Kaïrouan nous avaient cependant parlé du danger auquel pouvaient être exposées des troupes qui, à cette époque, ne faisaient qu'entrer et sortir de la ville, et nous n'avions pas tardé à éprouver à nos dépens la justesse de leurs renseignements. En 1881, une colonne, qui avait reçu pour mission de s'enfoncer à l'ouest dans la direction des plateaux, fut surprise la nuit même à Bir-Seebeck, à 13 kilomètres de Kaïrouan, sans pouvoir ni avancer ni reculer. Tous les approvisionnements furent perdus et il fallut attendre quelques jours que le terrain se fût raffermi pour qu'on osât de la ville envoyer un convoi pour la ravitailler. Pareil sort devait être réservé quelques jours après à la colonne qui partait à destination de Gabès. Instruit heureusement par l'exemple du passé, on avait eu la sage précaution de camper sur un terrain sablonneux et élevé près d'Enchir-el-Ouiba. Les dégâts n'en furent pas moins tels, qu'il fallut reconstituer les approvisionnements et qu'il fut un instant question d'interrompre momentanément l'expédition.

Les Romains avaient résolu le problème assez difficile d'assurer la communication d'Hadrumète avec Carthage et l'intérieur de la Numidie. Sur les terres marécageuses, en aval de Kaïrouan, ils avaient construit la voie romaine d'Hadrumète à Suffetula. A sa sortie d'Hadrumète, la voie militaire se dirigeait presque en droite ligne dans la direction d'El-Homk, franchissait la grande montée du Sahel, tantôt grimpant sur les collines, tantôt descendant leurs pentes, quelquefois assez rapides, et sur le long desquelles s'échelonnent des citernes presque intactes encore aujourd'hui et des tombeaux. Sur le plateau d'El-Homk, la voie suivait les parties élevées, côtoyant de fort près les crêtes et les ondulations, de manière à se tenir à une distance raisonnable des bas-fonds. La crête d'El-Homk qui barre la route de Sousa à Kaïrouan était franchie à son col même. Sur tout ce trajet, la route est jalonnée de

citernes plus nombreuses encore ici que dans le Sahel et dont la plus belle est la citerne circulaire d'El-Homk. Des tombes qui deviennent de plus en plus fréquentes à mesure qu'on approche de Sidi-el-Hani, bordent aussi la route. Malgré bien des recherches faites soit par moi, soit par d'autres, je n'ai pu suivre cette voie au delà de Sidi-el-Hani, mais tout me fait supposer qu'elle devait se prolonger au midi de Ain-Kazeziah et traverser le Zéroud à son point le plus rétréci, à quelque distance de la route actuelle du Zéroud à Kaïrouan. En passant à ce niveau, la voie évitait les marécages de l'Oued Bagla et ceux de l'Oued Mélah. De tous les points de la plaine de Kaïrouan, c'est celui dont les terres paraissent les plus solidement assurées et présentent une surface moins considérable exposée aux inondations. Les traces malheureusement n'en sont plus visibles aujourd'hui. Je n'ai pu les retrouver qu'au delà de Bir-Seebeck, sur la rive droite du Marcuelil, à quelques kilomètres avant qu'elle ne s'engage dans le défilé d'où descend cette rivière, entre le Djébel Harouareb d'un côté et la chaîne formée par les avant-monts du massif de l'Ousselet de l'autre.

A une époque où je n'avais pas sous les yeux la carte de Peutinger, je me demandais souvent comment les Romains avaient pu surmonter les difficultés si considérables que leur offrait au nord d'Hadrumète la présence de l'Oued Menfès et de la sebka de Djériba. A l'époque romaine, le cordon littoral n'avait certainement pas acquis l'épaisseur ni la solidité qu'il a de nos jours. Plus encore qu'aujourd'hui, pendant l'hiver, la nappe d'eau du lac Kelbiah communiquait avec la sebka de Djériba, et le déversoir de cette sebka, l'Hak-el-Mengel mêlait ses eaux à celles de la mer. Il me paraissait impossible que la grande voie romaine de Carthage à Alexandrie pût exactement s'adapter aux contours du rivage et reposer sur le cordon littoral à hauteur de Enchir-Béniana. Il n'était pas admissible non plus qu'elle pût traverser la sebka de Djériba. Si la voie romaine avait passé par là, elle eût nécessité des travaux énormes, et il y aurait eu chance d'en retrouver encore aujourd'hui quelque trace apparente. Ils auraient été certes bien plus considérables que ceux qui ont été effectués aujourd'hui pour l'établissement de la chaussée actuelle. Pour toutes ces raisons, il ne me paraissait pas rationnel d'admettre qu'*Horræa Cælia* (Erghéla) et Hadrumète eussent été unies directement et en droite ligne l'une à l'autre.

Sur la carte de Peutinger, l'on voit d'Hadrumète deux voies romaines se développer dans la direction du nord, l'une aboutissant à *Thuburbo Majus* (c'est celle qui correspond à la route moderne de Sousa vers le nord), s'appuyait sur des terrains assez solides, légèrement ondulés qu'interrompaient seuls les deux bras de l'Oued Menfès; l'autre, plus rapprochée de la mer, est la grande voie de Carthage à Alexandrie par le littoral.

Dès sa sortie d'Hadrumète, on voit cette dernière se diriger non pas sur *Horrea Caelia* (Erghéla), mais pénétrer dans la partie intérieure du pays, laissant sur sa droite *Horrea Caelia* à une certaine distance, et *Ulizippara* (Menzel) sur sa gauche. *Horrea Caelia* était seulement reliée à la voie romaine par un embranchement qui venait s'y souder à hauteur de *Ulizippara*. Ceux qui suivaient cette voie ne pouvaient aller d'Hadrumète à cette ville, et vice versa, qu'en faisant un détour de quelques milles suffisant d'ailleurs pour éviter les marécages du littoral. Un sentier arabe, correspondant à la route antique d'Erghéla, subsiste encore dans le pays. Il est connu sous le nom de chemin d'Erghéla et longe la rive nord de l'Oued Menfès et la sebka de Djériba, au midi de Menzel. L'endroit où s'opère ce raccordement et les environs sont précisément les points du pays où les marécages sont le moins étendus. Là, aux dernières pentes du Belaom, on voit succéder des ondulations bien caractérisées, qui ont constitué autrefois l'île de Phla, d'Hérodote et de Scylax. On ne rencontre à cette hauteur d'autre obstacle que celui des deux thalwegs de l'Oued Menfès, resserrés entre ces ondulations. Ce sont là les terres solides du pays, et encore aujourd'hui peu de travaux seraient nécessaires pour rendre cette route praticable en tout temps. La voie de Carthage à Alexandrie passait là, et, par ce détour de quelques kilomètres, évitait la sebka de Djériba et les fonds vaseux du littoral. Il n'y a guère de doutes possibles à cet égard. Sur la carte de Peutinger, c'est entre *Ulizappara* (Menzel) et *Horrea Caelia* qu'est indiquée la voie romaine.

## II

Il n'y a pas bien longtemps, cette grande nappe d'eau, qui, à certaines époques de l'année, s'étend de Kairouan à la mer, couvrait tout le pays d'une manière permanente. Aux époques historiques, le lac Kelbiah ne faisait qu'un avec le golfe de Hammamet,