

TRANSEUPHRATÈNE 19, 2000

RECHERCHES PLURIDISCIPLINAIRES
SUR UNE PROVINCE
DE L'EMPIRE ACHÉMÉNIDE



GABALDA



Rapport préliminaire sur le port de Beyrouth au Fer III / Perse (Bey 039) (Pls. III-IV)

H. SAYEGH ET J. ELAYI

Summary : Till now, the harbour of Beirut was only known by written sources, going from the Roman authors to the modern travelers. This article presents a preliminary report of the sounding of Bey 039, related to the first discovery of the quay of this harbour, with three levels, the oldest being tentatively dated by the authors from the Iron III/Persian period.

Si Beyrouth apparaît déjà en tant que localité dans les textes d'El-Amarna au XIV^e s. av. J.-C. et d'Ugarit au XIII^e s. (*Be-ru-ta*, *Bi-ru-ut-ti*, *b'rt*)¹, son port est mentionné pour la première fois seulement dans le *Périphe* du Pseudo-Scylax, relevé nautique des repères et ressources des côtes pour la navigation, que l'on s'accorde à dater vers le milieu du IV^e s.². En dehors de cette brève mention, le port de Beyrouth reste curieusement absent des sources classiques avant l'époque romaine tardive, alors que la vocation maritime de cette cité apparaît clairement à travers les cultes

1. EA 92, 101, 114, 118, 138, 141-143, 155 ; PRU III, pp. 12-13 ; PRU IV, p. 162 ; Ugaritica V, 41 ; KTU 3.4 ; cf. D. Arnaud, « Les ports de la 'Phénicie' à la fin de l'âge du Bronze récent (XIV^e-XII^e siècles) d'après les textes cunéiformes de Syrie », in *Studi micenei ed egeo-anatolici*, Roma 1992, pp. 182-192. Sur l'origine du nom de Beyrouth, cf. par exemple E. Renan, *Mission de Phénicie*, Paris 1864, p. 352 ; PW III, cols 321-323 ; S. Wild, *Libanesische Ortsnamen*, Beirut 1973, s. v. « Bairut », p. 122.

2. Pseudo-Scylax, *Périphe*, § 104 ; cf. par ex. J.-P. Rey-Coquais, *Arados et sa pèrée*, Paris 1974, pp. 77-78 ; A. Peretti, *I periplo di Scilace. Studio sul primo portolano del Mediterraneo*, Paris 1979.

locaux (Poseidon et les Cabires selon l'*interpretatio graeca* de ces divinités marines)³ et les représentations des monnaies⁴.

Le port romain était en revanche bien connu puisque à la fin du II^e s. apr. J.-C. par exemple, un cas de jurisprudence citait un capitaine de navire chargeant à Beyrouth ; au IV^e s., le poète Nonnos de Panopolis décrivait ainsi cette cité : « Base de la vie, port des amours, bâtie sur la mer, avec de belles îles, de beaux ombrages... »⁵. Le port est également mentionné à de nombreuses reprises dans les sources grecques d'époque byzantine, chez les auteurs arabes du Moyen Âge, dans les différents récits des Croisades et dans les récits de voyageurs orientaux et occidentaux venus à Beyrouth au cours des siècles. Pour ne donner que quelques exemples échelonnés dans le temps, il est cité pour l'importation de marchandises dans une inscription grecque du forum occidental datée de 444/445⁶ ; après le grand séisme qui détruisit la ville en 551, le poète grec Joannès Barbucas écrivait en la personnifiant : « Marin, n'arrête pas le cours de ton vaisseau pour moi, ne plie pas tes voiles, terre sèche est le port que tu vois »⁷. En 1212, Wilbrand d'Oldenburg décrivait ainsi le Château principal établi à l'est du port : « Il est bien conçu et situé, regardant d'un côté vers la mer et les navires quittant le port et, de l'autre, les prairies, les jardins et autres lieux agréables »⁸. En 1382, Ibn Yahya rapportait le fait suivant : « Alors se présentèrent devant Beyrouth douze grandes galères. Elles entrèrent dans le port qui abritait deux longs vaisseaux appartenant aux Vénitiens. Les Francs s'en emparèrent, les garnirent de troupes et les avancèrent de façon à pouvoir se servir des arbalètes et jeter des pierres des deux côtés contre la petite tour de Beyrouth, appelée El-Ba'albakkikyé. En ce temps-là, la grande tour n'était pas en état ; son emplacement était ruiné depuis longtemps... Les vaisseaux de l'ennemi s'avancèrent vers le rivage, entre la petite tour et les ruines qui représentaient l'emplacement de la grande tour... Beidamour réserva entre ce mur et la tour susdite (El-Ba'albakkikyé) un passage qu'il munit d'une chaîne pour empêcher les petits navires d'entrer et de sortir. Cette ouverture fut appelée Bâb el-Silselé »⁹.

3. Cf. N. Jidejian, *Beirut through the Ages*, Beirut 1973, pp. 5-6 et E. Lipiński, *Dieux et déesses de l'univers phénicien et punique*, Leuven 1995, pp. 116-122 (avec bibl.).

4. Cf. par ex. *BMC Phoenicia*, pp. 51, 1 ; 52, 5-6 ; 53, 13 ; 54, 5 ; 55, 25.

5. *Digeste*, XLV, 1, 122 ; cf. R. Mouterde, *Regards sur Beyrouth phénicienne, hellénistique et romaine*, Beyrouth 1949, p. 47 ; P. Collinet, *L'histoire de l'École de droit de Beyrouth*, Paris 1925 ; Nonnos de Panopolis, *Dyonisiaques*, XLI, 14-19.

6. R. Mouterde, « Telos Hekatostarion de la Béryte Byzantine », *MUSJ* 25, 1942-43, pp. 77-80 ([Γ Ω δ (?) ὁ]σπριτάρχον εἰσφορομένον ἐν τῷ λιμένι λαμβονέτω) ; cf. J. Lauffray, « Forums et monuments de Béryte », *BMB* 7, 1944-45, pp. 13-80.

7. Joannes Barbucas, *Anthologia Graeca*, 9, 425-426.

8. T. S. R. Boase, *Castles and Churches of the Crusading Kingdom*, London 1967, p. 65.

9. P. L. Cheikho éd., *Ibn Yahya*, Beyrouth 1902, pp. 54, 61, 229-230 ; cf. R. du Mesnil du Buisson, « Les anciennes défenses de Beyrouth », *Syr.* 2, 1921, pp. 245-246 ; E. Rey,

En 1422, Ghillebert de Lannoy désignait ainsi le château défendant le port : « De l'autre côté du port... se trouve un petit château, bâti sur un roc dominant la mer »¹⁰. Carlier de Pinon en donnait en 1579 une description relativement précise : « Le port est un peu découvert, mais il est protégé des vents de terre par la montagne ; il est défendu par trois tours, au nord desquelles coule une rivière... Pour entrer dans le port de Beïrout, il faut tenir à une demi-encablure le cap qui se trouve à l'entrée, parce qu'à l'extrémité de ce cap, se trouve une roche qui ressemble à une galère, et qui n'est pas couverte par 10 palmes d'eau. On aperçoit alors en face une mosquée que l'on laisse au S., et on mouille par 8 brasses. Il faut éviter de mouiller en dehors du cap de Beïrout, car c'est un endroit dangereux. Si l'on mouille au N., à trois milles au large, on trouve 30 brasses ; quand l'on veut mouiller près des îlots qui sont voisins de Beïrout, il faut les tenir à une encablure, parce qu'il y a des bancs de sable dans ces parages ; on y trouve 6 brasses d'eau, mais il faut s'affourcher sur deux ancrs »¹¹. Henri Maundrell écrivait à son tour en 1697 : « On voit sur le bord de la mer un vieux Château ruiné, et quelques débris d'un petit Môle »¹², et Richard Pococke en 1745 : « Le vieux port consistait en une petite baie, dont l'entrée était défendue par deux môles extrêmement solides, que Fackardin (Fakhr ad-Din) fit démolir »¹³. En 1855 enfin, le R. P. Laorty-Hadji s'exprimait en ces termes : « Un vieux château crénelé, debout à l'entrée du port, et muni pour toute artillerie de six pièces de canon, en commande l'arrivée... Çà et là des débris et des fûts de colonnes, misérables restes de l'antique Béryte, servent dans le port à amarrer les bâtiments. Formé par une jetée, ce port autrefois profond et commode, les habitants l'avaient laissé encombrer de ruines et de sable »¹⁴.

Les colonies franques de Syrie aux XII^e et XIII^e siècles, Paris 1883, p. 153 : « Zibel, Giblet, Barut, Césarée et Arsur, n'étaient que des ports fermés d'une très petite étendue ».

10. Ghillebert de Lannoy, *Œuvres*, Potvin éd., Louvain 1878, pp. 155-167 ; cf. du Mesnil du Buisson, *ibid.*, pp. 246-247 ; M. F. Davie, « Maps and the Historical Topography of Beirut », *Ber.* 35, 1987, p. 158.

11. E. Blochet, *Carlier de Pinon. Voyage en Orient*, Paris 1920, p. 287 et n. 1 ; voir aussi ce qu'écrivait plus tard M. H. Hofer, *Chaldée, Assyrie, Médie, Babylonie, Mésopotamie, Phénicie, Palmyrène*, Paris 1852, pp. 10-11 : « Le fond de la rade est un roc qui coupe les câbles des ancrs, et rend cette station peu sûre ».

12. H. Maundrell, *Voyage d'Alep à Jérusalem à Pâques en l'année 1697*, Paris 1707 (traduit de l'anglais), p. 71.

13. *Voyages de Richard Pococke III*, traduit de l'anglais par M. Eydous, Neuchâtel 1773, p. 272.

14. R. P. Laorty-Hadji, *La Syrie, La Palestine et la Judée. Pèlerinage à Jérusalem*, Paris 1855 (32^e éd.), p. 37. Pour les missionnaires américains qui abordèrent à Beyrouth pendant la première moitié du XIX^e s., il n'existait plus de port : « There was no harbor, only an open roadstead, and boats landing from ships anchored outside would strike bottom before reaching the beach, and the passengers, men and women, were then borne by brawny boatmen and

Avant les fouilles du centre-ville de Beyrouth, aucune découverte n'avait permis, semble-t-il, la localisation exacte du port antique, et différentes hypothèses ont été avancées, dont nous rappellerons seulement quelques-unes. En 1921, le comte du Mesnil du Buisson, suivi par plusieurs auteurs, localisait ce port entre Bab eş-Şanṭiyé, l'île de Burg al-Mina et la rue de la Marseillaise¹⁵. R. Dussaud refusait les localisations proposées du site antique de Beyrouth dans la région de Šuwayfat et à Ras Beyrouth : selon lui, « la population de marins dut demeurer le long des anses, aujourd'hui en partie comblées, qui ouvrent vers le nord, disposition qui signale les meilleurs abris de la côte syrienne »¹⁶. Pour E. de Vaumas, « la baie Saint-André offrait dans sa partie occidentale un riant assez profond, bien protégé par le cap où s'appuie actuellement la grande jetée du port... Ceux-ci (la ville et le port primitifs) étaient établis au cœur de ce qu'on a appelé l'amphithéâtre de la ville et dont on a souligné les conditions naturelles aisées qu'il offrait à la circulation »¹⁷. Enfin M. F. Davie proposait en 1987, de façon logique et bien argumentée, la localisation du port antique dans le secteur entre Zaytūneh et le cinéma Rivoli¹⁸. Les localisations proposées après 1995 s'appuient sur la découverte d'un quai du port dans le chantier Bey 039¹⁹.

Les fouilles de sauvetage effectuées par H. Sayegh de 1994 à 1996 dans la zone des anciens souks Ayyas et Tawilé de Beyrouth (chantier Bey 010) ont mis au jour un quartier portuaire phénicien de l'époque du Fer III / Perse²⁰. Ces fouilles ont porté sur une surface d'environ 3000 m² (secteurs A à C) (Fig. 1)²¹. Les vestiges du Fer III (v^e/iv^e s.) forment un ensemble cohérent et relativement bien conservé (0,50 à 1 m d'élévation), compte tenu des conditions difficiles des travaux (fouilles de sauvetage,

milieu urbain, limitation du temps, insuffisance des moyens, etc.)²². Selon les études géomorphologiques²³, à l'est de la pointe septentrionale de la colline de calcaire crétacé du Ras Beyrouth où se trouvait le Grand Sérail, s'étend une large zone de dépôts alluvionnaires et éoliens datés du Quaternaire. Ces dépôts hétérogènes sont constitués de sables fins, d'argiles sablonneuses compactes ou peu plastiques, de sables calcifiés (ramleh), et près de la côte de galets et de silex. À l'est du promontoire de la zone des souks, dans le chantier Bey 010, ces dépôts sont accumulés sur une base de calcaire marneux et de marnes du Miocène. Les marnes présentent à cet endroit un assez fort pendage de 15° orienté ouest-est ; à la surface de cette couche géologique, on trouve un sédiment brunâtre parfois piégé dans des poches entamant les marnes de plus de deux mètres. Les implantations urbaines de l'époque du Fer III se sont adaptées à ce substrat en s'installant sur une série de quatre terrasses orientées nord-sud, séparées par une dénivellation d'environ 1m (seules les terrasses I à III des zones A et D ont été conservées dans le projet de reconstruction du centre-ville)²⁴ ; la terrasse supérieure devait se trouver à cette époque à une douzaine de mètres au-dessus du niveau de la mer. Après un hiatus d'occupation entre les installations du Bronze Récent et celles du Fer III, l'orientation des bâtiments et des rues a sensiblement changé ; la zone a été réoccupée selon une nouvelle conception urbaniste : orientation générale sensiblement différente (Est-Ouest au lieu de WNW-ESE), avec plan orthogonal des rues²⁵. Trois rues ont été dégagées, les rues RI, RII et RIII orientées nord-sud, à peu près horizontales, donnant sur la rue principale, en pente orientée vers l'est. C'est cette dernière rue qui constituait la voie

dumped on the land » : H. Jessup, *Fifty-Years in Syria*, New York 1910 ; cf. aussi A. de Lamar-tine, *Voyage en Orient*, Paris 1881, p. 130 : « Quelques bras de terre ou de rochers s'avancent dans les flots et portent des fortifications turques de l'effet le plus pittoresque » ; Renan, *op. cit.* (n. 1), pp. 342-343, etc.

15. Du Mesnil du Buisson, *loc. cit.* (n. 9), pp. 248 et n. 1, 249, fig. 3.

16. R. Dussaud, *Topographie historique de la Syrie antique et médiévale*, Paris 1927, p. 60.

17. E. de Vaumas, *Le relief de Beyrouth et son influence sur le développement de la ville*, Beyrouth 1946, pp. 18, 28.

18. Davie, *op. cit.* (n. 10), pp. 141-164 ; cf. aussi M. F. Davie et L. Nordiguan, « L'habitat de Bayrūt al-Qadīmat », *Ber.* 35, 1987, pp. 165-197.

19. Par ex. C. Mendleson, « Beirut : Uncovering the Past », *National Museum News* 3, 1996, pp. 6-7 ; P. Mongne, « Bey 008 Zone des Souks Dégagement du fossé médiéval », *BAAL* 1, 1996, pp. 276, 278.

20. Pour la publication de ces fouilles, cf. J. Elayi et H. Sayegh, *Un quartier du port phénicien de Beyrouth au Fer III/Perse. Les objets*, Paris 1998 ; *id.*, *Un quartier du port phénicien de Beyrouth au Fer III/Perse. Archéologie et histoire*, Paris 2000 (sous presse).

21. Voir le rapport préliminaire de H. Sayegh, « Bey 010 Les Souks, Secteur nord/est », *BAAL* 1, 1996, pp. 235-269.

22. Sur l'historique des fouilles du centre-ville de Beyrouth et les difficultés rencontrées, cf. notamment les nombreux articles publiés dans *Archéologie et patrimoine* (D.G.A. et UNESCO), *National Museum News* (Lebanese British Friends of the National Museum) ; C. Asmar, « Les fouilles du Centre-Ville de Beyrouth », *BAAL* 1, 1996, pp. 7-13 ; « Rapport du Comité Scientifique International », *ibid.*, pp. 14-22 ; A.-C. Lefèvre, « Le plus grand chantier d'archéologie urbaine au monde », *Archéologia* 316, 1995, pp. 14-33 ; J. Lauffray, « Beyrouth : ce qui n'a pas été dit », *Archéologia* 317, 1995, pp. 4-11 ; A.-C. Lefèvre, « Beyrouth : l'archéologie par le vide », *Archéologia* 318, 1995, pp. 4-9 ; F. Villeneuve, « Archéologie à Beyrouth : le rôle de l'IFAPO », *Archéologia* 321, 1996, p. 9 ; C. G. Cumberpatch, « Archaeology in the Beirut Central District : Some Notes and Observations », *Ber.* 42, 1995-96, pp. 157-172.

23. Cf. de Vaumas, *op. cit.* (n. 17), pp. 10-15 ; *id.*, *Le Liban*, Paris 1954, spéc. pp. 179-183 ; H. Fleisch et P. Sanlaville, « La plage de + 52 m et son acheuléen à Ras Beyrouth et à l'Ouadi Aabet (Liban) », *Paléorient* 2, 1974, pp. 45-85 ; P. Sanlaville, *Étude géomorphologique de la région littorale du Liban*, Beyrouth 1977, pp. 555-592 ; Mongne, *loc. cit.* (n. 19), pp. 275-276 ; P. Marquis, « Bey 009. L'immeuble de la Banco di Roma », *BAAL* 1, 1996, pp. 148-150, 154-158.

24. Elles seront en principe englobées dans un énorme parking souterrain.

25. Sur l'origine du plan orthogonal, cf. J. Elayi, « La présence grecque dans les cités phéniciennes sous l'Empire perse achéménide », *REG* 105, 1992, pp. 323-324 (avec bibl.).

d'accès du quartier Bey 010 au port²⁶. En septembre 1995, un premier sondage dans la rue Allenby qui borde ce quartier à l'est, avait conduit à la découverte du quai occidental du port antique. Il s'agissait alors d'étendre ce sondage et de déterminer l'articulation de ce quartier avec le port. Mais en attendant l'autorisation de la Direction Générale des Antiquités, des travaux d'aménagement inattendus effectués dans la rue Allenby ont fait disparaître tout le secteur du sondage.

Le sondage effectué par H. Sayegh en 1995 (Bey 039) occupait un rectangle de 17 m de long par 4 m de large (carrés A-B-C), dans la rue Allenby qui séparait le promontoire de la zone des souks du bassin du port (Pl. III)²⁷; la profondeur atteinte a été de 3,45 m au-dessous du niveau de l'asphalte de la rue. Sous l'asphalte, après un dallage moderne de petits pavés et une couche de sable de 0,50 m d'épaisseur, ont commencé les couches archéologiques, notamment avec des murs d'époque ottomane remployant du matériel plus ancien tel qu'une colonne romaine en granit noir comme seuil de porte. Sans entrer dans le détail de la stratigraphie, on notera que les couches archéologiques ont été traversées dans toute l'étendue du sondage par d'imposants piliers de fondation d'époque ottomane (Pl. IV) ; on notera aussi que cette zone a été remblayée à plusieurs reprises et que les couches de remblai contenaient une grande quantité de matériel céramique appartenant pratiquement à toutes les époques : ottomane, mamelouke, ayyoubide, abbasside, omeyyade, byzantine, romaine, hellénistique et Fer III. De cette dernière période, on a trouvé plusieurs fragments de céramique attique à vernis noir estampée de palmettes et quelques-uns à figures noires et rouges, par exemple un petit fragment de coupe à tige (?) attique à figures noires portant un M phénicien maladroitement incisé sur la panse. Il a été difficile d'identifier le matériel encore *in situ* par rapport aux remblais car les dépôts sont assez mélangés et la construction des piliers ottomans a constitué une source de bouleversement supplémentaire en traversant les strates archéologiques. Il semblerait cependant que les structures les plus anciennes, situées immédiatement au-dessus du dernier niveau du quai, donc apparemment lorsqu'il ne servait plus, soient associées à de la céramique cannelée d'époque byzantine²⁸, ce qui pourrait constituer un *terminus ante quem* pour ce niveau.

26. Sur l'ensemble de ce chantier au Fer III, voir provisoirement le rapport préliminaire de H. Sayegh, *loc. cit.* (n. 21), en attendant la publication.

27. Cf. D. Perring *et al.*, « Bey 006, 1994-1995. The Souks Area. Interim Report of the AUB Project », *BAAL* 1, 1996, p. 176.

28. Sur ce type de matériel céramique, cf. par ex. Sayegh, *loc. cit.* (n. 21), p. 264 ; P. Arnaud *et al.*, « Bey 027. Rapport préliminaire », *BAAL* 1, 1996, pp. 120-125.

Le grand intérêt de ce sondage est d'avoir découvert un quai du port de Beyrouth, avec trois strates successives de construction (Pls IV-V). La strate supérieure (n° I) était située à 1 m au-dessus du niveau actuel de la mer ; elle était formée de rangées de blocs taillés en ramleh, tous disposés dans le sens de la longueur (boutisses), mesurant en moyenne 0,60 m de long et 0,30 m de côté, liés par un mortier de couleur grisâtre (composé en partie, semble-t-il, de chaux et de cendre). Cet appareillage en rangées de grosses boutisses est un type de construction très utilisé dans l'architecture phénicienne au premier millénaire, mais déjà connu au deuxième millénaire, pour les constructions nécessitant une grande solidité et résistance, notamment les installations portuaires²⁹. Ce qui nous permet ici d'identifier avec certitude un quai du port, c'est la découverte, *in situ*, d'une borne d'amarrage pour les navires, à 1,40 m du bord du quai : cette borne en ramleh taillée selon une forme passablement cylindrique, de 0,45 m de diamètre et 0,70 m de hauteur au-dessus du niveau du quai, porte encore, en deux endroits, les sillons profonds de l'usure provoquée par les amarres. Elle est légèrement penchée dans la direction du port, inclinaison apparemment provoquée par la traction répétée des amarres. Son extrémité supérieure, grossièrement travaillée, représente une sorte d'anse. Cette borne n'était pas isolée : du côté nord, à environ 4,30 m d'intervalle et à 1,40 m du bord du quai, deux trous rectangulaires dans ce dallage indiquent vraisemblablement l'emplacement d'autres bornes ; du côté sud, à moindre distance, s'élevait un pilier cubique de dimensions analogues dont on ignore s'il servait aussi au même usage³⁰. Notons la découverte, dans les interstices entre les blocs, de quelques petites monnaies en bronze romaines très corrodées.

29. Voir notamment R. J. Braidwood, « Report on two sondages on the coast of Syria, south of Tartous », *Syr*, 21, 1940, fig. 14 et pl. XXIV, 1 ; E. Linder, « La ville phénicienne d'Atlit a-t-elle eu l'un des plus anciens ports artificiels de Méditerranée ? », *Archéologia* 17, 1967, p. 27 ; A. Ronen et Y. Olani, « *Atlit Map*, Jerusalem 1978, pp. 38, fig. 4 et 40 ; A. Raban, « The Siting and Development of Mediterranean Harbours in Antiquity », in M. Sears et D. Merriman éds, *Oceanography : the Past*, New York *et al.* 1980, p. 755 ; *id.*, « The City Walls of Straton's Tower : Some New Archaeological Data », *BASOR* 268, 1983, pp. 77, fig. 8, 83, fig. 18 ; *id.*, « The Harbors of the Sea Peoples at Dor », *BA* 50, 1987, p. 122 ; *id.*, « The constructive maritime role of the sea peoples in the Levant », in M. Heltzer et E. Lipiński éds, *Society and economy in the eastern Mediterranean (c. 1500-1000 B. C.)*, Leuven 1988, p. 272 ; *id.*, « Un grand port révélé par des fouilles sous-marines », *MDB* 56, 1988, pp. 23-32 ; *id.*, « Minoan and Canaanite harbours », in R. Laffineur et L. Basch éds, *Thalassa : L'Égée préhistorique et la mer*, Liège 1991, pp. 142-143 ; J.-Y. Empereur et C. Verlinden, « The underwater excavation at the ancient port of Amathus in Cyprus », *IJNA* 16, 1987, p. 10 ; E. Stern *et al.*, *Excavations at Dor, Final Report*, Jerusalem 1995, pp. 311, 321, 339.

30. Sur les différents types de bornes d'amarrage à cette époque, cf. par ex. H. Frost, « The offshore island harbour at Sidon and other Phoenician sites in the light of new dating evidence », *IJNA* 11, 1982, pp. 78, 86 ; A. Raban, « Caesarea Maritima 1983-1984 », *IJNA* 14,

Sous la strate n° I du quai se trouvait une deuxième strate (n° II), située à environ 0,60 m au-dessus du niveau de la mer ; elle était également formée de rangées de blocs taillés en ramleh, disposés en boutisses. Mais ces blocs étaient nettement plus gros, mesurant en moyenne 0,60 m de large, 0,50 m de haut et plus de 1 m de long ; ils étaient assemblés à joints vifs, mais parfois maintenus ensemble par des scellements en queue d'aronde simple (sans *embolia*)³¹, dont il ne reste que les cavités, de grandes dimensions (longueur moyenne : 0,30 m ; largeur à l'extrémité : 0,08 m ; largeur au centre : 0,06 m) ; des traces brun rougeâtre montrent que l'on utilisait des crampons en fer, noyés vraisemblablement de plomb pour ne pas attaquer la pierre. Les cavités de scellement apparaissent surtout dans la rangée située en bordure du quai pour renforcer la cohésion des blocs les plus exposés, avec une disposition un peu irrégulière. Les blocs de cette rangée ont leurs extrémités tournées vers le port plus ou moins érodées.

Sous la strate n° II se trouvait une troisième strate (n° III), très humide, située à 0,15 m à peine au-dessus du niveau actuel de la mer ; elle était comparable à la strate n° II pour les dimensions des blocs, leur appareillage à joints vifs, avec le même type de scellements en queue d'aronde, leur disposition et leur érosion du côté de l'eau. Notons la découverte *in situ* de deux aiguilles en bronze pour réparer les filets de pêche, l'une entre les blocs de la strate n° I et l'autre entre les blocs de la strate n° II. La fonction de quai étant établie, il reste le problème de la datation des trois couches successives de construction. Plusieurs indices, que nous développerons dans la publication définitive³², nous conduisent à proposer d'attribuer la strate n° III, la plus profonde, au Fer III/Perse.

Nous n'examinerons pas ici toutes les questions que soulève la découverte de ce quai du port de Beyrouth, telles que son étendue, sa configuration et sa fonction, mais seulement les avantages du choix de ce site pour l'établissement d'un port : ce choix était judicieux³³, en raison d'abord de son orientation. Déjà, le *Périple* du Pseudo-Scylax distinguait le port de Sidon, « port fermé » (λιμὴν κλειστός), du port de Beyrouth qu'il désignait comme « port septentrional » (λιμὴν βόρειος)³⁴. Le terme de βόρειος n'était sans doute pas une simple précision géographique, mais la mention de la caractéristique principale de ce port : son orienta-

1985, p. 167, fig. 12 ; *id.*, *The Harbours of Caesarea Maritima*, Oxford 1989, p. 417 ; D. J. Blackman, « Ancient Harbours in the Mediterranean. Part 2 », *JNA* 11, 1982, pp. 203-204 ; *CMS News* (University of Haifa) 11-12, 1985, p. 3.

31. Pour le type, voir R. Martin, *Manuel d'architecture grecque* I, Paris 1965, pp. 254-255.

32. Cf. Elayi-Sayegh, *op. cit.* (n. 20) 2000.

33. Comme l'avait remarqué M. F. Davie, *loc. cit.* (n. 10), p. 148.

34. Voir ci-dessus, n. 2. Nous ne suivons pas la restitution βόρειος, dont on saisit mal le sens (localité ?), dans F. Mazza et al., *Fonti classiche per la civiltà Fenicia e Punica* I, Roma 1988, p. 135, T5.

tion vers le nord, qui le protégeait en effet des vents du sud-ouest dominants et par suite à la fois des processus d'érosion par une houle plus ou moins frontale, et d'ensablement en eau peu profonde et relativement calme³⁵. Le site contrôlait d'autre part la seule route d'accès qui passait par le seuil entre les deux collines de Ras Beyrouth et d'Ašrafiyyeh car l'accès côtier était bloqué, à l'ouest, par les falaises de Rawšeh et, à l'est, par le Nahr Beyrouth, l'ancien Magoras³⁶. En cas de danger, la population pouvait se réfugier sur l'île ou sur l'éperon rocheux portant le Grand Sérail. La rareté des sources (Ras en-Naba'a entre les deux collines) était compensée par l'existence de puits exploitant la nappe phréatique à faible profondeur (environ 10 m dans la zone des souks)³⁷, qui sont à l'origine du nom du site : *b'rt*, « puits » au pluriel en ugaritique et en phénicien³⁸. Enfin, le site trouvait aisément sa subsistance dans la plaine côtière septentrionale, fertile, bien drainée, large et plane, avec les terrasses marines de Ḥamra-Qantāri Basta-Sodeco-G'aytāwī au nord et celles de Barbīr-Musée au sud³⁹.

35. Davie, *loc. cit.* (n. 10), p. 147 ; cf. Sanlaville, *op. cit.* (n. 23), pp. 51-63. Au XII^e s., Jean Phocas décrivait ainsi le port de Beyrouth (Migne, *PG*, vol. 133, col. 930) : « (Berytos) est fameuse pour la beauté de son port, qui n'est pas naturel mais artificiel, situé dans la baie formée par la cité comme un croissant de lune. Aux deux extrémités du croissant, des tours imposantes ont été bâties, et un câble tendu entre elles maintient les navires dans le port ».

36. Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle* V, 77.

37. Mongne, *loc. cit.* (n. 23), pp. 282-283.

38. E. Lipiński dir., *Dictionnaire de la civilisation phénicienne et punique*, Turnhout 1992, s. v. « Beyrouth » (avec bibli.).

39. Davie, *loc. cit.* (n. 10), p. 147.



FIG. 1 : Localisation du sondage Bey 039

Reflections on the Presence of Attic Pottery at the Eastern End of the Mediterranean during the Persian Period

B. B. SHEFTON

Résumé : L'A. s'interroge sur les motifs de l'importation de céramique attique en Méditerranée orientale aux v^e et iv^e s. : mis à part les lécythes utilisés en contexte funéraire, les coupes Castulo, à décor de silhouettes et rouge corail étaient recherchées comme vaisselle de prestige ; elles y étaient aussi en transit vers des destinations plus lointaines.

Most questions about the range and nature of Attic imports to the Eastern shores of the Mediterranean and their immediate hinterland during the 5th and 4th centuries B.C., that is the Persian period in Near Eastern parlance, are still wide open despite recent helpful work in this area¹.

1. Such contributions include the older surveys by C. Clairmont in *Ber.* 11 and 12 (1955 and 1956) ; then particularly Perreault's work in H. A. G. Brijder ed., *Ancient Greek and related pottery, Proceedings International Vase Symposium*, Amsterdam 1984, pp. 224ff. ; *id.*, *BCH* 110, 1986, pp. 145-175 ; that by R. Wenning, *Boreas* 4, 1981, pp. 29-46 ; *id.*, *Trans* 2, 1990, pp. 157-167 (important conspectus of Attic vase imports by sites) and by J. Elayi, « L'importation des vases attiques en Phénicie à l'époque perse », in *ACFP* I, Roma 1983, pp. 227-232 ; *ead.*, *Pénétration grecque en Phénicie sous l'Empire perse*, Nancy 1988. Earlier than any of these is the pioneer study undertaken during the Palestine mandate by J. H. Iliffe, *QDAP* 2, 1933, pp. 15-26. E. Stern, *Material Culture of the Land of the Bible in the Persian Period*, Warminster 1982, pp. 281ff. has some conspectus of Greek pottery imports (Appendix II). S. Weinberg's lecture, « Post-exilic Palestine. An archaeological report », *Proceedings Israel Academy* 4, 1969-70, pp. 78-97, was in many ways prescient and seminal to these more recent studies. For discussion of some of the aspects to be addressed here and for further points, cf. B. B. Shefton, « Greek imports at the extremities of the Mediterranean, West and East », in B. B. Cunliffe and S. Keay eds, *Social Complexity and the Development of Towns in Iberia*, *Proceedings British Academy* 86, 1995, pp. 138-142 - on the eastern aspects.