

# *Tempora*

*Annales d'histoire et d'archéologie*



---

Volume 10-11 - Années 1999-2000  
Faculté des lettres et des sciences humaines - Université Saint-Joseph de Beyrouth

## NOUVELLES DONNÉES SUR LE PORT DE TRIPOLI

JÉRÉMIE VIRET

Tripoli est actuellement le second port du Liban après Beyrouth. Son quartier portuaire, al-Mina, se situe sur l'une des presqu'îles les plus saillantes de toute la côte levantine (fig. 1). Les aménagements nécessaires à un grand port moderne ont commencé au début du XX<sup>e</sup> s. et se sont poursuivis jusqu'à nos jours. La création de nouvelles jetées et le remblaiement du rivage nord de la presqu'île ont profondément modifié la topographie du site. Aussi, le recours à des documents anciens (descriptions, gravures, photographies) est indispensable pour tenter de reconstituer l'environnement du port et comprendre la façon dont il a pu fonctionner.

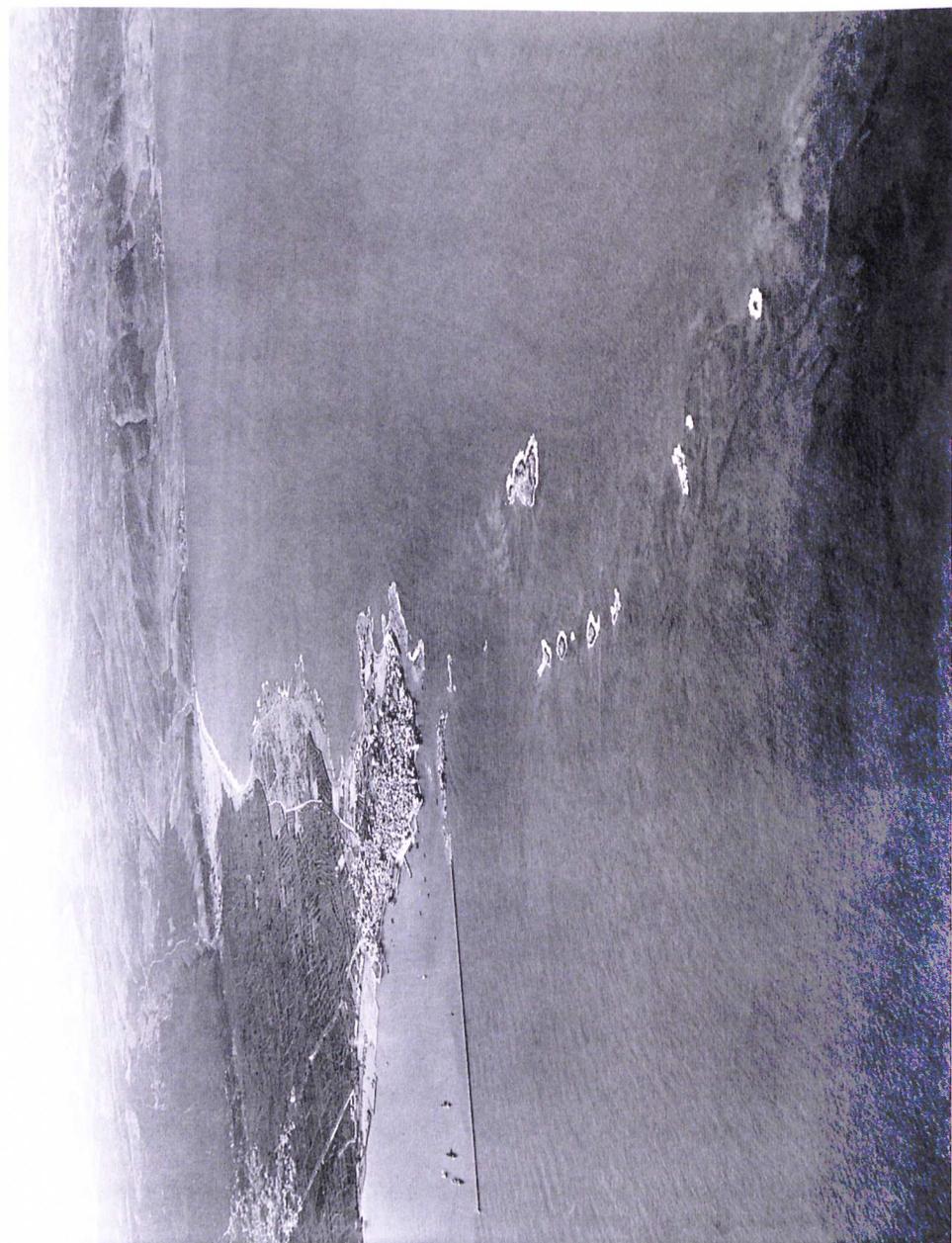
Dans cette optique, les clichés réalisés sur le littoral libanais par le Père Antoine Poidebard ou par l'Armée française du Levant sont d'un très grand intérêt. En effet, ils montrent le port de Tripoli avant ses transformations les plus récentes et font apparaître des vestiges aujourd'hui disparus<sup>1</sup>.

La situation géographique de Tripoli présente des avantages non négligeables pour le développement d'un port. La ville se trouve en effet à proximité de la trouée de Homs, principale voie de pénétration vers la Syrie, et commandait la vaste plaine du Akkar dont la largeur et les terres arables contrastent avec le territoire exigu et accidenté de Byblos, Batroun ou Beyrouth, coupées de l'intérieur du pays par les hauteurs du Mont-Liban.

De plus, la route côtière, très ardue vers le sud, notamment en raison de la présence du Ras Chekka, présente un visage moins accidenté juste

---

<sup>1</sup> Je remercie la Bibliothèque Orientale et l'Université Saint-Joseph de Beyrouth de m'avoir permis l'accès à ce fonds photographique d'un intérêt capital pour la recherche sur le Proche-Orient en général. Mes remerciements s'adressent particulièrement à M. Lévon Nordiguan en charge de la conservation et de la mise en valeur de ce fonds.



RADE DE TRIPOLI

M.19.R.1-17-9-36- CR. S.

Fig. 1 - Vue aérienne oblique de Tripoli depuis le Nord.

(Fichier Bibliothèque Orientale - Université Saint-Joseph - Fonds Pondebanti)

au nord de Tripoli et offre ainsi une alternative au transport maritime pour les marchandises. Seuls quelques fleuves, dont le Nahr el Kebir, peuvent ralentir la progression côtière. La ville se trouve ainsi à un point de rupture de charge entre le transport maritime et terrestre.

Enfin, la proximité de Chypre fait de Tripoli un point d'arrivée ou de départ naturel pour la traversée. Les tours élevées par les Mamelouks témoignent de leur crainte de voir les Francs, établis à Chypre après leur expulsion des côtes levantines en 1302, débarquer à nouveau.

En plus des avantages liés à sa position géographique, le site de Tripoli dispose de qualités maritimes importantes (fig. 2). Il constitue la meilleure zone de mouillage entre Arwad et le Ras Chekka en raison de la vaste rade protégée par la presqu'île d'al-Mina et les îlots qui s'égrènent en direction du nord-ouest. Toutefois, la présence de ces derniers, ainsi que de nombreux hauts-fonds et écueils avaient un inconvénient majeur : ils devaient rendre l'approche de la ville particulièrement périlleuse pour les navires à voile.

### Le port de Tripoli dans les sources

Nous nous attachons ici à ne reporter que les récits et les descriptions ayant un rapport avec le port ou l'activité maritime de Tripoli. Il n'est pas dans notre propos de rentrer dans la discussion que soulève les textes faisant état du caractère tripartite de la ville<sup>2</sup> ni de revenir sur son nom avant l'époque perse<sup>3</sup>.

A la lecture des différentes sources littéraires où Tripoli est évoquée, une première constatation peut être faite : le port n'est jamais mentionné. Le Pseudo-Scylax, chez qui apparaît la première mention de la ville,

<sup>2</sup> Voir le résumé et le renvoi aux différents articles traitant de ce sujet dans P. Briant, *Histoire de l'empire perse. De Cyrus à Alexandre*, Fayard, Paris, 1996, p. 1030-1031. Voir aussi J. Elayi, « Tripoli (Liban) à l'époque perse », *Transeuphratène*, 2, 1990, pp. 59-71.

<sup>3</sup> H. Salamé-Sarkis, « Wahlia-Mahallaita-Tripoli ? », *MUSJ*, 49, 1975-1976, p. 41-56. Pour une histoire plus générale du site, voir H. Salamé-Sarkis, « Histoire de Tripoli. I. Des origines à l'occupation franque », *Les Cahiers de l'Oronte*, 10, 1972, p. 81-102 et N. Jidejian, *Tripoli Through the Ages*, Dar el-Mashreq, Beirut, 1980.



Le rôle de Tripoli dans la guerre qui opposa Ptolémée à Antigone est mieux établi. En effet, Diodore rapporte que ce dernier installa des chantiers de construction navale (*ναυπηγεῖα*) à Tripoli, ainsi qu'à Byblos et Sidon<sup>10</sup>. Le choix de ces sites s'explique par la proximité des réserves de bois ; mais aussi probablement en raison de la présence de main-d'œuvre et peut-être de chantiers de construction déjà existants dans ces villes.

Le fait de trouver Tripoli citée au côté de Byblos ou de Sidon, réputées pour leur construction navale, suggère que cette activité était aussi très importante à Tripoli.

Les sources littéraires de l'époque romaine n'apportent guère d'informations. En revanche, les témoignages épigraphiques et numismatiques nous permettent de nous faire une idée du statut maritime de la Tripoli romaine. Une inscription sur une base en marbre de l'époque d'Hadrien trouvée à Athènes rapporte que la ville, en plus de jouir de son autonomie, avait un commandement naval<sup>11</sup>. Ce rôle est confirmé par une monnaie frappée sous le règne d'Elagabale qui attribue à la ville le titre de *ναυαρχησις*<sup>12</sup>. Il ne faut certainement voir dans cette mention qu'un titre honorifique<sup>13</sup>. Tripoli, comme d'autres villes orientales, constituait une escale possible de la *Classis Syriaca* basée à Séleucie de Piérie<sup>14</sup>. La monnaie d'Elagabal pourrait commémorer un passage de cette flotte dans la ville (fig. 3)<sup>15</sup>. Il faut tout au plus reconnaître dans ces villes ayant statut de *ναυαρχησις* des escales techniques où les navires de guerre pouvaient se réfugier, se réapprovisionner ou être réparés plutôt que de véritables bases navales. Il est toutefois possible que l'obtention de ce titre suppose que le port disposât d'un mouillage de qualité, et éventuellement d'installations aptes à accueillir cette flotte.

<sup>10</sup> Diod. Sic., *Bibl. Hist.* XIX, 58.

<sup>11</sup> W. Dittenberg, *Orientalis Graeci Inscriptiones*, Leipzig, 1905, n° 587, pp. 278-280.

<sup>12</sup> BMC *Phoenicia* N. 133, vgl. P. CXXIII.

<sup>13</sup> M. Redde, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, 1986, p. 240.

<sup>14</sup> Voir la liste dans V. Tourneur, « Les villes amirales de l'Orient gréco-romain », *revue Belge de Numismatique*, LXIX, 1913, p. 407 et 423 et D. Kienast, *Untersuchungen zu den Kriegsschlotten der römischen Kaiserzeit*, Bonn, 1966, p. 91.

<sup>15</sup> Redde 1986, *op. cit.*, p. 240.

Nous savons peu de choses de Tripoli à l'époque proto-byzantine et au début de la conquête musulmane. Il s'agissait sans doute d'une base navale relativement importante. Elle souffrit des différents séismes qui secouèrent le Levant au VI<sup>e</sup> s. ap. J.-C. et fut frappée par un raz-de-marée qui mit probablement à mal les installations portuaires lors du grand tremblement de terre de 551 ap. J. -C.



Fig. 3 - Monnaie frappée sous le règne d'Elagabale (BMC *Phoenicia* N. 133, vgl. Pl. XXVIII,8).

Le récit de la prise de la ville par les Musulmans en 645 ap. J.-C. suggère que le port était fortifié. En effet, les byzantins se regroupèrent dans le quartier qui accueillait le port et restèrent maître de ce dernier jusqu'à l'abandon de la ville sur des navires envoyés par l'empereur<sup>16</sup>.

La ville devint dès lors le second port de guerre musulman au côté d'Alexandrie<sup>17</sup>. Au VII<sup>e</sup> s., Théophanes et Michel le Syrien<sup>18</sup> rapportent que la flotte de Mu'âwiya, construite pour conquérir Constantinople, fut entièrement mise en chantier à Tripoli en 655.

<sup>16</sup> Al-Baladūri, p. 133 ; Ibn al-Atīr, p. 431.

<sup>17</sup> H. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, Paris, 1966, pp. 17-18 et p. 47.

<sup>18</sup> Theophanes, *The Chronicle of Theophanes Confessor, Byzantine and Near Eastern History AD 284-813*, édité par C. Mango, R. Scott, Clarendon Press, Oxford, 1997, 345 ; Michel le Syrien, *Chronique de Michel le Syrien*, édité et traduit par J. -B. Chabot, Ernest Leroux, Paris, 1905, pp. 445-446.

A la fin du IX<sup>e</sup> s. ap. J.-C., Ya'kūbi rapporte que Tripoli possède un bon port pouvant contenir un millier de vaisseaux<sup>19</sup>. Celui-ci fut constamment fortifié et entretenu pour résister aux assauts byzantins durant le X<sup>e</sup> s.<sup>20</sup>

La ville connaît un développement important au XI<sup>e</sup> s.<sup>21</sup> et Nasir-i-Khosrau souligne qu'il s'agit d'un port à la fois militaire et commercial.

L'importance de Tripoli se maintient après sa conquête par les Croisés en 1109. Sous l'impulsion des Comtes de Toulouse, Tripoli devient le siège du Comté du même nom.

Son port est actif et accueille une colonie de Génois. Il ne semble pas qu'une flotte régulière ait été basée à Tripoli. Au début du XII<sup>e</sup> s., la défense du Comté et de la ville était assurée par les Italiens. En 1163, Raymond III doit construire une flotte pour attaquer les côtes byzantines<sup>22</sup>. Dix-sept ans plus tard, cette flottille n'existant probablement plus, elle ne peut défendre Tortose (Tartous) d'une attaque menée par plusieurs navires égyptiens. Après cette défaite, il semble que le Comté se dote d'une flotte<sup>23</sup>. En effet, en 1188, Bohémond V est capable d'envoyer dix galères pour ravitailler Tyr<sup>24</sup>.

Lors de la reconquête musulmane, le quartier portuaire est quasiment détruit par le sultan Qalaoun. La ville se déplace alors vers le château Saint-Gilles et connaît un développement important sous la domination Mamelouk. Le quartier portuaire paraît quelque peu délaissé et Ibn Battuta<sup>25</sup> dit qu'il est ruiné. C'est à cette époque que plusieurs tours sont

<sup>19</sup> Le Strange, *Palestine Under the Muslim*, 1980, p. 348.

<sup>20</sup> T. Bianquis *Damas et la Syrie sous la domination fatimide (359-468/969-1076). Essai d'interprétation des chroniques arabes médiévales*, 2 tomes, Institut Français de Damas, Damas, 1986-1989, p. 146 ; Nuwayri, *Nihāyat al-arab fī funūn al-adab*, ms. photographié, Dār al-Kutub al miṣriyya, ma'arif 'amma, 549, 26, 45. voir Bianquis 1986-1989, *op. cit.*, p. 90 n. 1 : « Rayyān ... fut ensuite chargé de reprendre la ville de Tripoli qu'al Mu'izz avait confiée à l'émir des réfugiés de Tarse, Ibn Zayyāt ; en effet, celui-ci avait fait dresser une croix (sur la muraille du port fortifié) et avait annoncé son ralliement aux Byzantins ». Voir l'article « Ṭarābulṣī » dans l'*EI*, X, pp. 232-233 et Bianquis, *op. cit.*, 1986-1989, pp. 39-98 sur les différentes attaques de byzantines au X<sup>e</sup> s.

<sup>21</sup> Bianquis 1986-1989, *op. cit.*, p. 10 et p. 385.

<sup>22</sup> Guillaume de Tyr, pp. 847-879.

<sup>23</sup> J. Richard, *Le comté de Tripoli sous la dynastie toulousaine (1102-1187)*, B. A. H., XXXIX, Geuthner, Paris, 1945, p. 54.

<sup>24</sup> E. Rey, *Les colonies franques de Syrie au XI<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> s.*, Picard, Paris, 1883, p. 151.

<sup>25</sup> Ibn Battuta, *Voyages*, I, 137.

édifiées pour prévenir un débarquement des Croisés depuis Chypre<sup>26</sup>. La tradition de construction navale ne paraît pas s'être maintenue à Tripoli jusqu'à cette période. En effet, la construction d'une flotte par Yalbugha al-'Umari en 1366 s'effectue à Beyrouth et non à Tripoli<sup>27</sup>. Pourtant, le port reste actif et accueille de nombreux navires selon le récit d'al-'Umari<sup>28</sup> abrégé par Qalqašandi<sup>29</sup>.

Si le port est fréquenté par les marchands français après l'arrivée des Ottomans, il ne paraît plus être entretenu, notamment en raison de la concurrence d'Alexandrette et de Sidon. Il est doté d'un Funduk, mais comme la majeure partie des ports du Levant, les grands navires de charge ne peuvent plus y accoster. Ils se contentent de mouiller à l'abri des îlots. Le port est qualifié de dangereux et se réduit à une simple plage largement ouverte aux vents du nord<sup>30</sup>.

### Les mouillages naturels

Tripoli présente plusieurs mouillages naturels susceptibles d'être utilisés par les navigateurs (fig. 2).

<sup>26</sup> Sur ces tours datées du XV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> s., voir l'étude de J. Sauvaget, « Notes sur les défenses de la Marine de Tripoli », *BMB*, 2, 1938, pp. 1-25.

<sup>27</sup> Cette flotte ne sera pas achevée en raison de la mort d'al-'Umari. Il faut attendre le XV<sup>e</sup> s. pour qu'une expédition contre Chypre puisse être organisée. Voir A. Fuess, « La région du Liban à l'époque des Mamelouks », *Liban l'autre rive*, Catalogue de l'exposition présenté à l'Institut du monde arabe du 27 octobre 1998 au 2 mai 1999, Flammarion, Paris, 1998, pp. 244-248.

<sup>28</sup> *Masālik*, traduit dans M. Gaudefroy-Demonbynes, *La Syrie à l'époque des Mamelouks d'après les auteurs arabes*, Geuthner, Paris, 1923, pp. 111-112.

<sup>29</sup> Qalqandaši, *Subḥ al-A'shā fī Ṣinā'at al-Inshā'*, traduction dans H. Salamé-Sarkis, *Contribution à l'Histoire de Tripoli et de sa région à l'époque des Croisades. Problèmes d'histoire, d'architecture et de céramique*, B. A. H., CVI, Geuthner, Paris, 1980, p. 39.

<sup>30</sup> Voir Lortet, *La Syrie d'aujourd'hui. Voyages dans la Phénicie, le Liban et la Judée 1875-1880*, Hachette, Paris, 1884, p. 58, ou encore J. Palerme Forezien, *D'Alexandrie à Istanbul. Pérégrinations dans l'empire ottoman, 1581-1583*, Ed. et annot. Par Y. Bernard, Ed. L'Harmattan, Paris, 1991, p. 202. Celui-ci précise qu'« Il n'y a point de port, et n'est seulement qu'une plage très dangereuse, lors que le vent de Grecco vient à régner : tellement que les mariniers sont contraincts d'aller hiverner en Cypre, où il y a bon fonds ».

L'embouchure du Nahr Abou 'Ali pouvait sans doute abriter de petites embarcations. Pococke rapporte que c'était encore le cas lors de son passage dans la ville<sup>31</sup>.

Le second mouillage se situait à l'abri du chapelet d'îles qui s'étendent en direction du nord depuis la presqu'île et dessinent une vaste rade foraine. Les récits de voyage du XVI<sup>e</sup> s. au XIX<sup>e</sup> s. rapportent que les gros navires de charge venaient jeter l'ancre à l'abri de ces îlots<sup>32</sup>. Cet ancrage était apprécié car les navires y trouvaient des fonds principalement rocheux, mais présentant aussi des zones de sable et de vase « d'assez bonne tenue »<sup>33</sup>. Il est probable que ce mouillage pratique et relativement sûr durant la belle saison était utilisé dès l'Antiquité.

Enfin, la masse de la presqu'île protège deux baies, l'une à l'ouest, l'autre au nord-est. Le mouillage méridional est aujourd'hui largement ouvert aux vents dominants de sud-ouest. Pourtant les vestiges d'un édifice, daté du IV<sup>e</sup> s. ap. J.-C. et réparés au VI<sup>e</sup> s., ont été mis au jour à une centaine de mètres du rivage actuel<sup>34</sup>. La présence de cet édifice identifié comme un quai indique que la baie était fréquentée par les marins proto-byzantins<sup>35</sup>.

<sup>31</sup> R. Pococke, *Description of the East and Some Other Countries*, vol. II, part. 1, Londres, 1745, p. 100. L'embouchure du fleuve a été endiguée à la suite de la crue de 1956 ; P. Sanlaville, *Étude Géomorphologique de la région littorale du Liban*, Tome I, Publication de l'Université Libanaise, Beyrouth, 1977, p. 323.

<sup>32</sup> Particulièrement entre l'« îlot des lapins » ou « des palmiers » et l'îlot des Pigeons. Voir entre-autres Palerme Forezien, *op. cit.*, p. 202 ou B. de Monconys, *Journal des voyages de Monsieur de Monconys, conseiller du Roy en ses Conseils d'Estats et de Priué et Lieutenant Criminel au Siege Presidial de Lyon...* par Lierges, H. Boissat et G. Remeus, Lyon, 1665, p. 355.

<sup>33</sup> L. d'Arvieux, *Mémoires du Chevalier d'Arvieux, envoyé extraordinaire du Roy à la porte, Consul d'Alep, d'Alger, de Tripoli, et autres échelles du Levant...*, par le R.P. J.-B. Labat, 6 tomes, C. J. -B. Deslepin, Paris, 1735, p. 383.

<sup>34</sup> H. Salamé-Sarkis, Chronique archéologique au Liban nord, *BMB*, XXIV, 1971, pp. 99-100.

<sup>35</sup> H. Salamé-Sarkis, Chronique archéologique au Liban nord, *BMB*, XXVI, 1973, p. 93. Les *instructions nautiques* (État Major de la marine, *Instructions nautiques. Bassin oriental de la Méditerranée*, vol. 2, n° 967, Paris, 1913, p. 236) conseillent aux navires de venir se mettre à l'abri dans cette baie lorsque soufflent les vents de nord-ouest et nord-est.

## Le port de Tripoli

Si le Nahr Abou 'Ali et la baie sud ont pu servir de débarcadères ou d'ancrages subsidiaires, le port principal de Tripoli se trouvait dans la baie nord, occupée par le port de pêche actuel.

Il se situait probablement à proximité de l'îlot d'el-Baqar<sup>36</sup>. Bien abrité au Sud et à l'Est par la masse de la presqu'île et de l'îlot, le port est en revanche exposé aux vents de nord-ouest<sup>37</sup>. Il était aussi à la merci des violentes tempêtes hivernales car largement ouvert aux houles de nord-ouest d'automne et d'hiver<sup>38</sup>. C'est pour s'en prémunir que la grande jetée du port moderne a été construite.

L'examen des clichés aériens réalisés par le père Poidebard ou par l'armée du Levant révèle l'existence d'une jetée plus ancienne répondant à la même nécessité.

Le cliché daté du 27 octobre 1938 permet de se faire une assez bonne idée de la topographie du port (fig. 4-5). Il montre la pointe nord-ouest de la presqu'île de Tripoli. A cette époque, ses rives n'avaient pas encore connu les remblaiements nécessaires au tracé de la corniche actuelle. On distingue nettement les tables rocheuses, émergées ou à fleur d'eau, et les hauts-fonds qui caractérisaient la côte à cet endroit.

<sup>36</sup> Il s'agit vraisemblablement de l'île Saint Thomas des Croisés qui accueillait une église placée sous le vocable de ce saint et où eu lieu le mariage d'Alix de Champagne et du Prince Bohémond d'Antioche en 1222 (*Estoire de Eracles Empereur*, liv. XXXII, ch. XXI, dans *Hist. Occ.*, II, pp. 360-362). Une note manuscrite anonyme dans l'exemplaire de D. Du Cange, E. G. Rey, *Les Familles d'Outre-Mer*, Documents inédits sur l'histoire de France, Imprimerie Impériale, Paris, 1869, conservé à l'IFAPO de Beyrouth, rapporte p. 374 que les vestiges de cette église se voyaient encore avant la construction d'un chantier maritime en 1927-1928. Ce chantier maritime aujourd'hui à l'abandon existe encore sur el-Baqar. Le récit de la prise de Tripoli par Qalaoun en 1302-1303 confirme cette identification puisqu'il indique que l'île Santomas (Saint-Thomas) était séparée de la ville par le port. Abou l'-feda, « Résumé de l'histoire des Croisades tiré des Annales d'Abou l'-Fedā », *Recueil des Historiens des Croisades, Historiens Orientaux*, t. 1, Paris, 1872, p. 162.

<sup>37</sup> Ce sont les plus fréquents après les vents sud-ouest et ouest. *Instructions nautiques*, *op. cit.*, p. 175 ; Sanlaville 1977, *op. cit.*, p. 63. De mai à Septembre prédominent les vents de Sud-ouest et d'octobre à avril voit l'alternance des vents d'est et ouest. Les vents de nord à ENE soufflent essentiellement en décembre-janvier.

<sup>38</sup> Sanlaville, 1977, *op. cit.*, pp. 120-121. Voir aussi les récits de Palerme Forézien et de Lortet cités plus haut. Ce dernier précise que les vents du nord sont particulièrement violents dans cette région.



Fig. 4 - Vue aérienne de Tripoli datée du 27/10/1938. Négatif gélatine. 13,5 x 16,5 cm. 9h05. 2000 m. (Cliché Bibliothèque Orientale - Université Saint-Joseph. Fonds Poidebard).

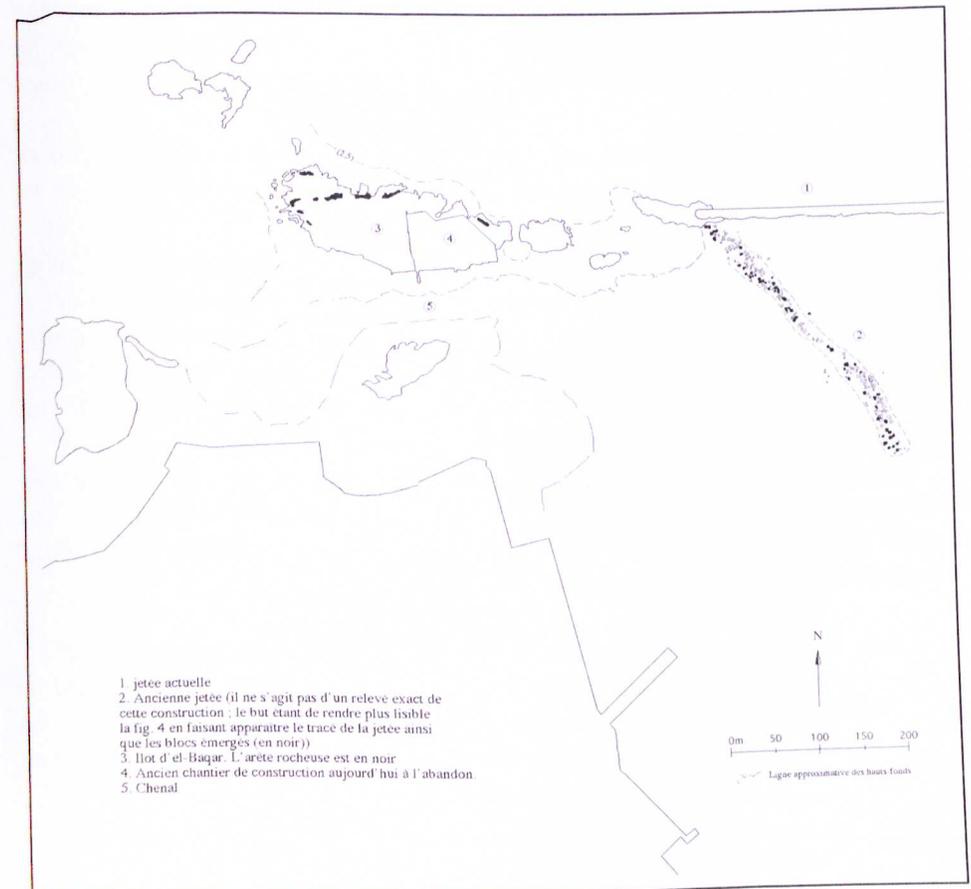


Fig. 5 - Interprétation de la fig. 4.

L'îlot d'el Baqar n'est pas encore relié au continent par un pont. Les hauts fonds et les récifs qui le prolongent en direction de l'ouest apparaissent clairement.

L'ancienne jetée s'accroche au dernier de ces récifs. Elle est quasiment submergée et seuls quelques blocs émergent çà et là. Sa longueur est un peu inférieure à 300 m pour une largeur moyenne qui semble avoisiner les 25 m.

Elle prend racine au même endroit que la jetée moderne, mais son tracé diffère de cette dernière. En effet, si la jetée actuelle adopte une direction strictement est-ouest, l'ancien môle se rapproche davantage du rivage en suivant un tracé nord-est sud-ouest pour créer un bassin moins ouvert et plus restreint.

Les vestiges de la jetée apparaissent encore sur la carte au 1/20000, dressée en 1963. Des vues aériennes récentes montrent que seuls les 50 premiers mètres semblent avoir été conservés<sup>39</sup>.

La mauvaise visibilité dans les eaux du port de Tripoli rend difficile tout examen sous-marin de la construction. Une reconnaissance rapide en apnée a révélé qu'il ne s'agit vraisemblablement pas d'un simple empilement de rochers informes. Elle paraît en effet avoir été édifiée à l'aide de gros blocs rectangulaires taillés, aujourd'hui disjoints, mais qui ont pu être appareillés.

La submersion de cette jetée peut s'expliquer par le pillage des dernières assises par les habitants de Tripoli. L'action des éléments, qui arrache les blocs de la partie supérieure ou qui sape les fondements de la construction, est aussi un facteur à prendre en compte<sup>40</sup>.

Avec le môle submergé, l'îlot d'el-Baqar est la seconde protection du port contre les éléments. Comme à Sidon<sup>41</sup>, l'îlot a été utilisé comme carrière selon un mode d'exploitation général assez semblable ; les carriers ont pris soins de laisser une arête élevée du côté de la mer et d'excaver

<sup>39</sup> Les quelques blocs affleurants sont encore signalés par des plots pour éviter que les barques de pêche ne les percutent.

<sup>40</sup> P. Sanlaville, *op. cit.*, p. 324.

<sup>41</sup> A. Poidebard, J. Lauffray, *Sidon, aménagements antiques du port de Saïda, études aériennes, au sol et sous-marines, 1946-1950*, Beyrouth, 1951, pp. 73-75. On observe aussi des creusements similaires à Batroun ou à Arwad. Voir Sanlaville 1977, *op. cit.*, p. 420-421 pour Batroun et H. Frost, « Rouad, ses récifs et mouillages », *AAS*, 14, 1964, pp. 67-69 et H. Frost, « The Arwad Plans », *AAS*, 16, 1966, pp. 13-28 pour Arwad. La languette rocheuse à l'ouest du port de Saïda était aménagée de façon similaire.



Fig. 6 – Trois vues différentes de l'arête rocheuse.

le rocher derrière elle (figs. 4-5 et 6). De cette manière, l'exploitation était protégée de la houle et du vent. L'espace ainsi abrité pouvait aisément être utilisé comme quai pour l'embarquement des pierres sur des bateaux. Dans la mesure où ce « mur » a persisté jusqu'à aujourd'hui, il est fort probable que cet espace a continué d'être utilisé comme quai sur une assez longue période, sans doute après que l'îlot eut cessé d'être une carrière<sup>42</sup>.

Exploité à son tour, comme en témoignent certains tronçons qui portent encore la trace de grands blocs en cours d'extraction (fig. 6), ce « mur de mer » présente d'importantes brèches que l'érosion a contribué à élargir.

Il est toutefois possible de suivre son tracé, relativement semblable à celui de Sidon. Comme à Sidon, l'extrémité sud de l'arête rocheuse se recourbe pour protéger l'îlot des vents sud-ouest. De plus, à quelques distances au nord du mur taillé principal, on observe une seconde arête rocheuse. Cette organisation est identique à Sidon où l'espace compris entre ces deux murs a été interprété comme un entrepôt<sup>43</sup>.

Aujourd'hui encore, il existe un chenal entre la presqu'île et l'îlot d'el-Baqar qui apparaît nettement sur le cliché aérien. Ce chenal est assez profond, et les barques de pêche l'empruntent fréquemment. Il paraît ne jamais avoir été obstrué et il pourrait s'agir d'une ancienne entrée du port. Elle aurait eu l'avantage d'éviter aux navires venant du sud de passer entre les récifs et les îlots au nord et de rentrer directement dans le port<sup>44</sup>.

<sup>42</sup> A Sidon, la présence d'une jetée antique sur l'îlot indique son utilisation comme quai. Poidebard, Lauffray, *op. cit.*, 1951, pp. 73-74. H. Frost, The Off-Shore Island Harbour at Sidon and Other Phoenicians Sites in the Light of New Dating Evidence, *IJNA*, 2, 1973, p. 79 en a repéré une seconde, parallèle à la première.

<sup>43</sup> Frost 1973, *op. cit.*, p. 82. Son sol pourrait avoir été pavé. On y a aussi reconnu les traces d'une toiture ou d'un étage en bois. Un espace similaire existait peut-être sur l'îlot d'el-Baqar. Il pourrait toutefois s'agir tout simplement d'une nouvelle « chambre » d'exploitation ouverte par les carriers et nous nous garderons d'identifier cet espace à un entrepôt à Tripoli.

<sup>44</sup> Pour dépasser ces îlots en toute sécurité, il faut soit les contourner par le large, soit passer entre, avec tous les dangers qu'une telle entreprise implique. *Instructions nautiques*, p. 188-189. Le passage le plus sûr est situé entre l'île Sanani et Tarès (3<sup>e</sup>-4<sup>e</sup> îlots depuis le nord). Il est probable que ces îlots étaient signalés aux navigateurs par des feux. Ce rôle est assuré aujourd'hui par l'îlot Ramkîne qui porte un phare. Des vestiges trouvés sur l'îlot des Palmiers pourraient être ceux d'un ancien phare selon Salamé-Sarkis 1980, *op. cit.*, p. 45.

Toutefois, ce chenal est parcouru par un courant relativement fort allant du port vers le large. Il devait constituer un obstacle assez important pour les navires antiques, même lors d'une approche à la rame. Il est donc peu probable que l'entrée dans le port se fit de ce côté.

Nous pensons que ce chenal, probablement naturel, avait plutôt pour rôle de prévenir l'ensablement du port. Le courant permettait ainsi d'évacuer les sédiments apportés du nord par le Nahr Abou 'Ali ou par la houle.

Les exemples de canaux, artificiels ou naturels, utilisés pour prévenir la sédimentation dans le bassin portuaire sont nombreux sur la côte levantine.

A Sidon, Poidebard pensait avoir repéré un chenal passant entre le rivage et le château de la terre qui suppléait les deux chasses d'eau aménagées sur la languette rocheuse<sup>45</sup>.

## Conclusions

Dans l'état actuel de nos connaissances, il est encore difficile de se faire une idée exacte de l'aspect du port et de la date de ses différentes installations. Le tracé du rivage a pu varier considérablement au cours du temps. P. Sanlaville a mis en évidence l'existence d'au moins deux niveaux marins supérieurs à l'actuel. Le premier est situés à plus 2,20 m et daterait de 2000-1500 av. J.-C. Le second culmine à +0,80 m et correspondrait à une transgression prenant fin autour du II<sup>e</sup>-III<sup>e</sup> s. ap. J.-C. et dont l'origine remonterait à l'époque hellénistique<sup>46</sup>. Le trait de côte correspondant à ces niveaux se situait probablement beaucoup plus à l'intérieur des terres et donnait au rivage un visage sans doute fort différent de l'actuel. A cela il faut ajouter l'apport de sédiments occasionné par la proximité du Nahr Abou 'Ali qui a pu modifier l'aspect du rivage nord de la presqu'île.

<sup>45</sup> Poidebard, Lauffray 1951, *op. cit.*, pp. 46 et 87 ; On connaît de nombreux dispositifs semblables dans le monde grec et phénicien. Voir notamment Athlit où un chenal avait été laissé libre entre un îlot et la côte. E. Linder, « La ville phénicienne d'Athlit a-t-elle eu l'un des plus anciens ports artificiels de Méditerranée », *Archeologia*, 1967, pp. 25-29.

<sup>46</sup> P. Sanlaville, « Les variations holocènes du niveau de la mer au Liban », *Rev. de Géog. de Lyon*, 45, 3, 1970, pp. 279-304.

Il est toutefois possible de faire quelques observations sur l'organisation du port à la lumière des vestiges décrits ci-dessus. Protégé par le môle et l'îlot<sup>47</sup>, il disposait d'un vaste bassin très ouvert. Les navires pouvaient accoster le long de l'îlot, peut-être aménagé en quai, ou sur les rives du port lui-même. Un second débarcadère devait exister dans la baie ouest, au moins à l'époque proto-byzantine<sup>48</sup>.

Durant la période hellénistique, il existait des chantiers de construction navals, soit créés, soit utilisés par Antigone. Cette activité paraît s'être maintenue au moins jusqu'à la période musulmane.

Si le texte d'Arrien se rapporte bien à Tripoli, la ville disposait aussi de *néoria*. Ces derniers se présentent généralement sous la forme d'abris couverts pour les navires de guerre. De telles installations supposent un port militaire, donc un bassin fortifié ou fermé et séparé de la ville par un mur. C'était aussi probablement le cas à l'époque byzantine<sup>49</sup>. De même, les principaux ports croisés comme Beyrouth, Sidon, Tyr ou Acco étaient tous du type fermé et l'on barrait leur entrée par une chaîne.

Or, le bassin portuaire de Tripoli est largement ouvert et difficile à défendre en cas d'attaque par mer. Il faudrait peut-être restituer une autre jetée orientée nord-sud qui partait du rivage pour rejoindre celle que nous avons décrite. Ses vestiges peuvent être enfouis sous les sédiments ou avoir été détruits lors d'un dragage du port.

Il est aussi possible qu'un bassin supplémentaire se cache sous la ville actuelle d'El-Mina. Les alluvions apportées par le Nahr Abou 'Ali ont pu effacer les reliefs que présentait la côte nord de la presqu'île dans l'Antiquité. Dans certains cas, le bassin portuaire a été partiellement ou complètement enseveli par la sédimentation qui a comblé chaque relief de la côte. Des carottages effectués dans le port de Sidon montrent que le rivage s'incurvait pour former une baie que la sédimentation a progressivement comblé<sup>50</sup>. A Acre, il existait au moins un bassin à l'intérieur des terres qui a été remblayé par l'homme au XIX<sup>e</sup> s.<sup>51</sup>. Enfin, le port de guerre de Kition sur l'île de Chypre, qui accueillait les cales à

<sup>47</sup> Les hauts-fonds qui s'étendent entre el-Baqar et la jetée étaient peut-être émergés à une certaine époque, formant une protection plus continue et plus efficace.

<sup>48</sup> *Supra* p. 6.

<sup>49</sup> *Supra* n. 21.

<sup>50</sup> Morhange et alii 2000 C.

<sup>51</sup> G. Rey, *Étude sur les monuments de l'architecture militaire des Croisés en Syrie et dans l'île de Chypre*, Imprimerie Nationale, Paris, 1871, p. 171.

bateaux servant à remiser les trières, se trouve actuellement à plusieurs centaines de mètres à l'intérieur des terres<sup>52</sup>.

La datation des aménagements du port de Tripoli est très problématique, particulièrement celle de la jetée. En l'absence d'étude archéologique attentive, nous ne pouvons que proposer une estimation de sa date en fonction des témoignages écrits concernant le port de Tripoli et en fonction des niveaux marins anciens. La nécessité d'opposer un obstacle aux vents et à la houle venant du nord suggère une construction relativement ancienne.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le port ne peut plus accueillir de grands navires après le XVI<sup>e</sup> s. Plusieurs auteurs s'accordent à dire que la plage qui faisait office de port était largement ouverte aux éléments et que le port était ensablé<sup>53</sup>. La jetée ne devait plus être efficace dès cette période<sup>54</sup>.

Il paraît peu probable d'attribuer sa construction aux Mamelouks. Il serait étonnant qu'ils aient projeté des travaux d'amélioration du port alors qu'ils n'avaient pas la maîtrise des mers. Le demi-abandon du quartier maritime au profit de la ville nouvellement bâtie laisse à penser que l'entretien du port et de son aménagement n'est plus une priorité<sup>55</sup>. Les seules modifications apportées par les Mamelouks sont les différentes tours édifiées sur les rives d'al-Mina. La construction d'une jetée qui ne paraît pas avoir participé à la défense militaire du port aurait été à l'avantage de la marine franque plutôt qu'à celui des Mamelouks.

La construction d'un quai dans la baie sud aux IV<sup>e</sup>-VI<sup>e</sup> s. pourrait indiquer que le port n'était pas ou plus protégé par la jetée. Les navires devaient se mettre à l'abri à l'ouest lorsque soufflait le vent de nord et l'on avait aménagé un quai pour faciliter le débarquement des marchandises. Cependant, il ne s'agit pas d'un argument suffisant pour conclure que le port principal n'était pas protégé par une jetée à l'époque proto-byzantine.

<sup>52</sup> M. Yon, Le port de guerre de Kition (Chypre), *Marine Antique*, Les Dossiers d'Archéologie, 183, 1993, pp. 40-41 et C. Morhange et alii, « 3000 ans de modifications des environnements littoraux à Kition Bamboula, Larnaca, Chypre, Méditerranée », *Quaternaire*, 2-3, 1999, pp. 133-149.

<sup>53</sup> *supra* n. 31.

<sup>54</sup> Le port est encore ouvert aux vents de nord en 1913, la nouvelle jetée n'a pas été construite et l'ancienne n'a plus aucun effet. *Instructions nautiques*, op. cit., p. 236.

<sup>55</sup> L'exploitation comme carrière du mur de mer d'el-Baqar remonte peut-être à cette époque.

Il n'est en effet pas rare que tous les points de débarquement possibles soient utilisés à proximité d'une ville. Particulièrement lorsqu'elle est située sur une presqu'île qui protège un port sur chacun de ses flancs<sup>56</sup>.

La datation de la jetée est donc très problématique. Le premier exemple de jetée construite remonterait aux IX<sup>e</sup>-VIII<sup>e</sup> s. av. J.-C.<sup>57</sup>, mais il semblerait que ce type de construction apparaît plus sûrement au VI<sup>e</sup> s.<sup>58</sup>. Le môle de Tripoli n'est donc pas antérieur à cette date et n'est sans doute pas construit après le XIII<sup>e</sup> s.

Dans la mesure où la partie supérieure de la jetée a probablement disparu, elle est affleurante à l'époque du cliché aérien, il est impossible de la mettre en relation avec le niveau marin repéré par Sanlaville à +0,80m dont la régression commence au II<sup>e</sup>-III<sup>e</sup> s. ap. J.-C.

Les aménagements de l'îlot d'el-Baqar remontent probablement à l'Antiquité. En effet, les autres creusements de ce type sur la côte libanaise ont une origine antique<sup>59</sup>. Mais en l'absence d'une étude géomorphologique qui permettrait de déterminer si ces aménagements portent la trace d'anciens niveaux marins datables, on ne peut donner une date plus précise.

<sup>56</sup> A titre d'exemple, voir Phasélis en Turquie, Nora en Sardaigne ou Tyr.

<sup>57</sup> Jetée de Tabbat el-Hamman sur la côte syrienne. J. R. Braidwood, « Report on Two Sondages on the Coast of Syria, South Tartous », *Syria*, 21, 1940, pp. 183-226. Mais sa datation est douteuse.

<sup>58</sup> Les constructions de ce type sont largement attestées en Grèce pour cette époque (Jetée du port commercial de Thasos. J. -Y. Empereur, A. Simossi, « Thasos, le port », *BCH*, 117, 1993, p. 648 ; Jetée du port de Délos. P. Bruneau, J. Ducat, *Guide de Délos*, EFA, De Boccard, Paris, 1983, p. 113 ; récit d'Hérodote (III, 60) sur la construction du port de Samos par Polycrate et en Phénicie (port d'Athlit. Linder 1967, *op. cit.*, p. 29).

<sup>59</sup> Antérieure au II<sup>e</sup> s. ap. J.-C. à Batroun selon Sanlaville *op. cit.*, 1970, pl. IIb.. La même datation est avancée pour les excavations de l'îlot de Sidon, mais elles pourraient être plus anciennes et remonter à l'âge du bronze (Frost 1973, *op. cit.*, pp. 88-89).

## BIBLIOGRAPHIE

ABOU L'-FEDA, Résumé de l'histoire des Croisades tiré des Annales d'Abou l'-Fedā, *Recueil des Historiens des Croisades, Historiens Orientaux*, t. 1, Paris, 1872.

AHRWEILER H., *Byzance et la mer*, Paris, 1966.

ASTOUR M. C., La topographie du royaume d'Ougarit, YON M, SZNYCER M., BORDREUIL P., *Le pays d'Ougarit de 1200 av. J.-C. Histoire et archéologie, Actes du Colloque International, Paris, 28 juin - 1er juillet 1993*, Ras Shamra-Ougarit XI, Paris, 1995, pp. 55-71.

BIANQUIS T., *Damas et la Syrie sous la domination fatimide (359-468/969-1076). Essai d'interprétation des chroniques arabes médiévales*, 2 tomes, Institut Français de Damas, Damas, 1986.

BRAIDWOOD R. J., Report on Two Sondages on the Coast of Syria, South Tartous, *Syria*, 21, 1940, pp. 183-226.

BRIANT P., *Histoire de l'empire perse. De Cyrus à Alexandre*, Fayard, Paris, 1996.

BRUNEAU P., DUCAT J., *Guide de Délos*, EFA, De Boccard, Paris, 1983.

DITTENBERG W., *Orientalis Graeci Inscriptiones*, Leipzig, 1905.

Etat Major de la marine, *Instructions nautique. Bassin oriental de la Méditerranée*, vol. 2, n° 967, Paris, 1913.

EMPEREUR J. -Y., SIMOSSO A., Thasos, le port, *BCH*, 117, 1993, pp. 647-652.

*Encyclopédie de l'Islam*, Nouvelle édition, X, Brill, Leiden, 1998.

FROST H., Rouad, ses récifs et mouillages, *AAS*, 14, 1964, pp. 67-74.

FROST H., The Arwad Plans, *AAS*, 16, 1966, pp. 13-28.

FROST H., The Off-Shore Island Harbour at Sidon and Other Phoenicians Sites in the Light of New Dating Evidence, *IJNA*, 2, 1, 1973, pp. 75-94.

FUESS A., La région du Liban à l'époque des Mamelouks, *Liban l'autre rive*, Catalogue de l'exposition présenté à l'Institut du monde arabe du 27 octobre 1998 au 2 mai 1999, Flammarion, Paris, 1998, pp. 244-248.

GAUDEFROY-DEMONBYNES M., *La Syrie à l'époque des Mamelouks d'après les auteurs arabes*, Geuthner, Paris, 1923.

IBN BATTUTA, *Voyages et périples*, traduit par C.-D. PAULE, Voyageurs Arabes, La pléiade, Gallimard, 1995.

JIDEJIAN N., *Tripoli Through the Ages*, Dar el-Mashreq, Beirut, 1980.

LE STRANGE, *Palestine Under the Muslim*, London, 1980.

LINDER E., La ville phénicienne d'Athlit a-t-elle eu l'un des plus anciens ports artificiels de Méditerranée, *Archeologia*, 1967, pp. 25-29.

LORTET, *La Syrie d'aujourd'hui. Voyages dans la Phénicie, le Liban et la Judée 1875-1880*, Hachette, Paris, 1884.

- MICHEL LE SYRIEN, *Chronique de Michel le Syrien*, édité et traduit par CHABOT J.-B., Ernest Leroux, Paris, 1905, p. 445-446.
- MORHANGE C., GOIRAN J. -P., BOURCIER M., CARBONEL P., LE CAMPION J., PYATT B., PRONE A., ROUCHY J. -M., SOURISSEAU J. -C., YON M., 3000 ans de modifications des environnements littoraux à Kition Bamboula, Larnaca, Chypre, Méditerranée, *Quaternaire*, 2-3, 1999, pp. 133-149.
- PALERME FOREZIEN J., *D'Alexandrie à Istanbul. Pérégrinations dans l'empire ottoman, 1581-15183*, Ed. et annot. Par Y. BERNARD, Ed. L'Harmattan, Paris, 1991.
- POCOCKE R., *Description of the East and Some Other Countries, vol. II, part. 1*, Londres, 1745.
- RICHARD J., *Le comté de Tripoli sous la dynastie toulousaine (1102-1187)*, B. A. H., XXXIX, Geuthner, Paris, 1945.
- REDDE M., *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome, 1986.
- REY E., *Les colonies franques de Syrie au XI<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> s.*, Picard, Paris, 1883.
- REY G., *Etude sur les monuments de l'architecture militaire des Croisés en Syrie et dans l'île de Chypre*, Imprimerie Nationale, Paris, 1871.
- SALAME-SARKIS H., Chronique archéologique au Liban nord, *BMB*, XXIV, 1971, pp. 91-102.
- SALAME-SARKIS H., Histoire d Tripoli. I. Des origines à l'occupation franque, *Les Cahiers de L'Oronte*, 10, 1972, pp. 81-102.
- SALAME-SARKIS H., Chronique archéologique au Liban nord, *BMB*, XXVI, 1973, p. 93.
- SALAME-SARKIS H., Wahliia-Mahallaita-Tripoli ?, *MUSJ*, 49, 1975-1976, pp. 41-56.
- SALAMÉ-SARKIS H., *Contribution à l'Histoire de Tripoli et de sa région à l'époque des Croisades. Problèmes d'histoire, d'architecture et de céramique*, B. A. H., CVI, Geuthner, Paris, 1980.
- Scylacis Caryandasis Periplus*, MÜLLER C., Geographi Graeci Minores, I, 1855.
- 1970 : SANLAVILLE P., Les variations holocènes du niveau de la mer au Liban, in *Rev. de Géog. de Lyon*, 45, 3, 1970, pp. 279-304.
- P. SANLAVILLE *Étude Géomorphologique de la région littorale du Liban*, Tome I, Publication de l'Université Libanaise, Beyrouth, 1977.
- SIMOSSI A., Underwater Excavations Research in the Ancient Harbour of Samos, Sept. Oct. 1988, *IJNA*, 22, 4, 1991, pp. 281-298.
- THEOPHANES, The Chronicle of Theophanes Confessor, Byzantine and Near Eastern History AD 284-813, édité par MANGO C., SCOTT R., Clarendon Press, Oxford, 1997, 345.
- YON M., Le port de guerre de Kition (Chypre), *Marine Antiqua*, Les Dossiers d'Archéologie, 183, 1993, pp. 40-41.

*Tempora*  
ANNALES D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE  
Université Saint-Joseph, Beyrouth  
Vol. 10-11, 1999-2000, ISSN 0250-7668

## LA FONCTION DE L'ANNEXE SUD DE L'ÉGLISE DE MAAD

NADA HÉLOU

L'église de Maad, connue pour être très ancienne, est dédiée à Mar Charbel l'Ancien. Celui-ci aurait vécu au II<sup>e</sup> siècle et serait un païen originaire d'Edesse, converti par la suite au christianisme par l'évêque d'Edesse Barsaum. Devenu prêtre, il aurait subi avec sa sœur Bebaia le martyr sous Trajan<sup>1</sup>.

L'église possède des vestiges qui remontent à différentes étapes historiques s'étendant depuis la période romaine jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, et même jusqu'à nos jours. Ces étapes s'entremêlent et se confondent non seulement au niveau des parements mais dans la structure intérieure où la réutilisation des mêmes éléments s'est pratiquée d'une façon systématique. C'est ainsi que toute tentative de lecture des différentes phases de construction devient complexe et fragile<sup>2</sup>. Notre recherche, se basant sur l'étude de la pièce située à l'est du bas-côté sud et de son programme iconographique, se limite à l'identification de son rôle liturgique.

<sup>1</sup> *Chronique de Michel le Syrien*. Livre VI, chap. IV et VI ; Le Quien, *Oriens Christianus*, II, p. 953.

<sup>2</sup> On trouvera une première analyse des vestiges dans P. Voûte-Donceel, *Les pavements des églises byzantines de Syrie et du Liban. Décor, architecture, liturgie*, Louvain-La-Neuve, 1988, p. 394 ; L. Nordiguian et Fr. Chausson, « L'église de Maad et ses inscriptions », *Syria* 1996, p. 37-38 ; ainsi que dans : L. Nordiguian et J.Cl.Voisin, *Châteaux et églises du Moyen Âge au Liban*, Beyrouth, 1999, p. 395-396.