



PALÉO-ENVIRONNEMENTS DES PORTS ANTIQUES DE TYR, SIDON ET BEYROUTH

ARCHAEOLOGY & HISTORY IN THE
LEBANON ISSUE TWENTY-EIGHT
AUTUMN 2008, PP. 66-133

NICK MARRINER

Introduction

Cet article résume les principaux acquis de ma thèse de géomorphologie, dirigée par C. Morhange et soutenue le 23 mars 2007 à l'université de Provence. Beyrouth, Sidon et Tyr témoignent d'une longue histoire de l'occupation humaine qui a débuté au III^{ème} millénaire av. J.-C. (Katzenstein, 1997; Elayi et Sayegh, 2000; Doumet-Serhal, 2003, 2004a). Beyrouth et Sidon ont été fondés autour de promontoires facilement défendables, tandis que Tyr a vu le jour sur un récif gréseux partiellement transgressé par la mer. Tous trois possédaient des baies marines de basse énergie propices à la localisation de mouillages naturels (Marriner *et al.*, 2005, 2006a-b). Malgré leur passé maritime glorieux, l'évolution de ces trois cités-états demeurerait énigmatique (Aubert, 2001). Pour les façades maritimes de Sidon et Tyr, la littérature actuelle continue à citer les travaux dépassés de Poidebard (Poidebard, 1939; Poidebard et Lauffray, 1951). Bien que Frost (1971) ait remis en question les interprétations de ses prédécesseurs, notamment au sujet du port sud de Tyr, la plupart des idées de Frost ont peine à infiltrer la littérature archéologique (Katzenstein, 1997; Moscati, 1997; Briquel-Chatonnet et Gubel, 1999; Markoe, 2002; Strong, 200; Holst et Harb, 2006). Par comparaison, dans le Levant sud, les ports de l'Age de Bronze et de Fer ont fait l'objet de nombreuses études archéologiques depuis le début des années 1980 (Raban, 1981, 1984, 1985a-c, 1995). Au Liban, les difficultés géopolitiques rendaient impossibles des recherches semblables. De telles données sont importantes afin de comprendre l'évolution historique de la façade maritime syro-canaanaïte (Wachsmann, 1998; Marcus, 2002a-b) ainsi que les dynamiques géomorphologiques des littoraux levantins depuis 6000 ans (Dalongeville, 1975; Sanlaville, 1977; Raban, 1987a; Sanlaville *et al.*, 1997; Stanley, 2002; Morhange *et al.*, 2006).

Sous les auspices du British Museum (Londres), du programme franco-libanais CEDRE (Beyrouth et Paris), du Leverhulme Trust (Londres) et de la Commission du Patrimoine Mondiale de l'UNESCO (Paris), cette thèse vise à mieux appréhender 5000 ans d'interactions Homme-environnement à Beyrouth, Sidon et Tyr, à travers les outils que les géosciences ont développés au cours des 15 dernières années (Morhange, 2001; Goiran et Morhange, 2003; Marriner et Morhange, 2007). Après Morhange à Marseille (1994) et Goiran à Alexandrie (2001), il s'agit de la troisième thèse concernant la géoarchéologie des ports antiques à être soutenue.

Notre recherche est structurée en trois parties:

Première partie: La localisation précise des ports antiques de Tyr a suscité l'attention des voyageurs et des chercheurs depuis le XVI^e siècle (Villamont, 1596; Van Cotvyck, 1620; Stochove, 1650; Besson, 1660;⁶⁷ Maundrell, 1703; Arvieux, 1735; Pococke, 1745; Bertou, 1843; Kenrick, 1855; Poulain de Bossay, 1861, 1863; Renan, 1864; Rawlinson, 1889; Poidebard, 1939; Frost, 1971; Katzenstein, 1997). Nous proposons une délimitation précise du port antique nord et nous présentons les différentes phases d'évolution depuis l'antiquité (Marriner *et al.*, 2005). Nous mettons en évidence un mouillage naturel à l'Age du Bronze, suivi d'une artificialisation du bassin de plus en plus prononcée pendant l'Age du Fer, pour aboutir à un confinement marqué à l'époque Byzantine (Hohlfelder, 1997). A partir des données stratigraphiques et archéologiques (Frost, 1971; El Amouri *et al.*, 2005; Nouredine et Helou, 2005), nous démontrons que le port égyptien de Poidebard (1939) correspond à un quartier englouti de la cité antique. Nous formulons l'hypothèse de la présence d'un deuxième bassin portuaire au sud-ouest de l'île et nous démontrons que les zones distales du récif gréseux ont servi de rades foraines pendant les Ages du Bronze et du Fer. Les données stratigraphiques à proximité des tells Mashuk, Chawakir et Rachidiye sont également présentées.

Deuxième partie: A Sidon, en parallèle avec les fouilles du British Museum (Curtis, 2000; Doumet-Serhal, 2003, 2004a), nous avons analysé une série de 15 carottages afin d'élucider où, quand et comment les mouillages antiques de la ville ont évolué. Pendant l'Age du Bronze, la baie sud (Crique Ronde), et la plage de poche nord ont servi de proto-ports (Poidebard et Lauffray, 1951; Marriner *et al.*, 2006a-b). Nous pensons que l'île de Ziré a également joué une fonction maritime importante à cette époque (Frost, 1973; Carayon, 2003). A la fin de l'Age du Bronze, les données archéologiques provenant du tell de Sidon attestent d'un commerce méditerranéen notable (Doumet-Serhal, 2004a,c). Dans ce contexte, une évolution des technologies des bateaux aux Bronze Moyen et Tardif (Wachsmann, 1998) a nécessité des infrastructures portuaires capables d'accueillir ces vaisseaux et leurs marchandises. A la transition entre l'Age du Bronze et du Fer, nos données témoignent d'une artificialisation de la plage de poche nord, prédisposée par sa géomorphologie à devenir le mouillage principal de Sidon à partir du I^{er} millénaire.

Troisième partie: A Beyrouth, la reconstruction du centre ville au début des années 1990 a mis au jour des vestiges archéologiques importants (Elayi et Sayegh, 2000; Doumet-Serhal, 2004a). Souvent appelé "le plus grand chantier archéologique du monde" (Lefèvre, 1995a), nous avons eu l'opportunité de croiser les données historiques à la stratigraphie côtière afin de reconstituer l'histoire du port antique. Le littoral de Beyrouth a subi plusieurs phases d'urbanisation au cours du XIX^{ème} siècle, rendant difficiles les reconstitutions de la topographie portuaire antique.