

ANTIQUITÉ / ARCHÉOLOGIE / LIBAN

Les cales sèches ou cales à bateaux phéniciennes de Minet El-Hosn (Beyrouth)

PAR MARTINE FRANCIS-ALLOUCHE · 30/01/2012

Avec la découverte de Minet al-Hosn, les archéologues ont franchi une étape importante pour la connaissance de Beyrouth phénicienne. Les vestiges mis au jour viennent compléter le puzzle compliqué des fouilles du centre ville auxquelles l'Ifpo — à l'époque l'IFAPO — avait participé, aux côtés des missions libanaises et internationales, dans les années 1990. Il était donc essentiel que Martine Francis-Allouche présente pour les Carnets de l'Ifpo ces vestiges exceptionnels, dont la conservation future et la présentation au public ont suscité de nombreuses réactions dans le milieu archéologique, dans la presse et sur Internet.

Les travaux de construction d'un projet immobilier, connu sous le nom de *Venus Real Estate*, dans le centre ville de Beyrouth, ont mis au jour un ensemble archéologique unique et remarquablement bien conservé. Il s'agit des seuls vestiges aujourd'hui accessibles des installations portuaires antiques de Beyrouth : un ensemble de deux cales sèches, ou cales de radoub, et de leurs rampes d'accès, datées au plus tard du V^e siècle av. J.-C.



Localisation du chantier sur l'image Google du quartier de Minet al-Hosn (centre ville de Beyrouth)

Des cales similaires sont connues en Méditerranée : à Bamboula Kition (Chypre), à Carthage (Tunisie), au Pirée (Grèce), à Syracuse (Italie), et surtout à Tell Dor (Palestine), qui offre le dispositif le plus comparable à celui de Beyrouth. Car les cales de Tell Dor, comme celles de Beyrouth, de mêmes dimensions (4 m de large), servaient sans doute à la mise en cale sèche pour hivernage et réparation de navires peu larges. Les autres exemples d'ensembles portuaires en Méditerranée sont, pour la majorité, des dispositifs militaires plus larges et plus tardifs, d'époque hellénistique. Ainsi, les cales de Beyrouth sont des installations phéniciennes uniques.

Suite aux fouilles de sauvetage menées en hiver 2011 par la Direction Générale des Antiquités, sous la direction de l'archéologue Hisham Sayegh, et étant donné l'importance indéniable du type de vestiges trouvés, des archéologues et chercheurs libanais, dont Jeanine Abdul Massih (Université Libanaise), Anis Chaaya (Ifpo), Eric Gottwalles (Université Saint-Esprit Kaslik) et Martine Francis-Allouche, avaient été appelés pour donner un avis scientifique. Tous les rapports soumis allaient dans le même sens :

celui de la préservation d'un site archéologique au caractère unique. De même, les avis des experts internationaux, dont David Blackman (Nautical Archaeology Society – UK), Jean-Yves Empereur (Centre d'études Alexandrines) et Marguerite Yon (CNRS – France), pour ne citer que quelques-uns, ont fermement confirmé l'importance de ces vestiges : « Découverte exceptionnelle et rare de structures maritimes bien datées qui témoignent d'une installation portuaire unique de son genre sur la côte libanaise remontant au plus tard du V^e s. av J.-C. »

Us et pratiques d'un chantier naval antique

D'après les rapports des experts locaux, les spécificités techniques de ces vestiges permettent de restituer la fonction et l'organisation spatiale d'un site portuaire, dont la toponymie beyrouthine, Minet el-Hosn « port du fort » ou Minet el-Hussein « port du fortin » a conservé jusqu'à nos jours le souvenir.

Les cales, dans lesquelles les bateaux étaient réparés ou halés pour hivernage, sont creusées dans le rocher. Elles sont orientées nord-est/sud-ouest, c'est-à-dire en direction de la mer. Leur inclinaison de 3° permet d'empêcher l'eau de mer de remonter dans les rampes. Le fond des rampes devait être aménagé, à la limite de l'eau, en glissières à l'aide de poutres en bois, sur lesquelles les navires étaient halés jusqu'au sec. Les cinq puits d'eau salée, taillés dans le roc, qui ont été retrouvés, étaient utilisés par les ouvriers du chantier naval pour y puiser l'eau de mer à plus ou moins -8m, et humidifier en permanence les coques de navires. Lors des réparations de coques défectueuses, en effet, les membrures de la coque devaient être mouillées pour être travaillées et courbées sans que le bois ne craque. Les navires, halés en cales pour hivernage, étaient eux aussi continuellement humidifiés et, avant de les remettre à la mer, les ouvriers faisaient « gonfler » d'eau les membrures du bois, pour assurer la meilleure étanchéité possible de la coque.

Les parois rocheuses des cales ont été creusées au pic. Ces traces d'outils révèlent que les différentes actions de taille ont été effectuées dans le sens contraire au pendage naturel des strates géologiques, indiquant une volonté d'aménagement et non une exploitation en carrière. L'exploitation en carrière, qui semble s'être développée sur le site après l'abandon du port, présente, en effet, un type d'extraction, creusée dans le sens des lits du rocher, en mettant à profit les strates et les joints de stratification de la pierre.



Vue générale des cales et des aménagements liés à la réparation des bateaux (photo Hicham Sayegh)

Comme la poterie la plus ancienne, identifiée dans les couches postérieures à l'abandon des cales, date du V^e siècle av. J.-C., les cales et le fonctionnement de ce chantier naval sont forcément antérieurs au V^e siècle av. J.-C. et remontent clairement, au plus tard, à l'époque phénicienne. Cette datation, basée sur un *terminus ante quem*, est assez exceptionnelle.



Détails d'un des cinq puits du chantier naval (photo Hicham Sayegh).

Le rivage antique de Beyrouth

Plusieurs raisons expliquent aujourd'hui la distance de 150 m qui sépare ces cales du rivage moderne. L'ensablement naturel, les remblayages nombreux et les changements subits de la ligne côtière au fil des siècles sont les premières causes de cet éloignement. Ensuite, la construction de routes, au nord de la parcelle où ont été trouvées les cales, a raccourci leur longueur : elles ne sont conservées aujourd'hui que sur 32 m (pour la rampe d'accès à l'est) et 25 m (pour celle à l'ouest). L'élévation du point le plus bas des cales par rapport au niveau actuel de la mer, est de l'ordre de 5,4 m. Cette différence de niveau est tout à fait compréhensible, si on restitue des cales sèches en inclinaison continue et en pente régulière — l'immeuble « Bay Tower » situé au nord-ouest des cales, n'est déjà plus qu'à + 1 m au-dessus du niveau actuel de la mer. Enfin, dans cette même zone, R. du Mesnil du Buisson mentionne, au début du XX^e siècle, l'existence, au nord de l'emplacement des cales, d'un « mur en blocage de 2 ou 3 m d'épaisseur formant une sorte de bassin arrondi du côté de la mer ». Ce bassin

portuaire, aujourd'hui disparu se trouvait donc entre les rampes et la mer, ce qui veut dire que les cales découvertes ont pu faire partie d'un aménagement portuaire plus étendu.

Tous ces indices montrent l'importance archéologique et surtout la singularité de ce témoin unique de l'architecture portuaire phénicienne au Levant. Datant au plus tard du VI^e siècle av. J.-C., il est clair que les cales sèches ou cales à bateaux de Beyrouth sont des éléments importants d'une installation portuaire complexe, comprenant vraisemblablement cales, rampes d'accès pour les ouvriers, quais et bassins, et dont l'extension vers la mer était beaucoup plus importante dans l'Antiquité.

Beyrouth, à l'époque phénicienne, disposait ainsi de deux installations portuaires : l'une à Minet el-Hosn, et l'autre à l'ouest du *tell* ancien de la ville, au bas de la rue Foch. Certains éléments de ce second port ont déjà été mis au jour. Du côté du *tell*, une rampe d'accès, datée de l'âge du Bronze récent, aurait fonctionné jusqu'à l'époque du Fer 3 (époque perse). Des vestiges de quai de l'époque romaine ont également été découverts au milieu des années 1990 à l'ouest de cette même zone, à l'emplacement actuel des souks de Beyrouth.

Martine Francis-Allouche

Archéologue – spécialisée en archéologie sous-marine

Chercheure associée au Collège de France

Bibliographie indicative

Baika K., « Single rock-cut slipways: Elements of their architecture and observations on their location and function », *Tropis*, 7, 2012. À paraître.

Blackman D. J., « Ancient harbors in the Mediterranean. Part 1 », *International Journal of Nautical Archaeology*, 1/2, 1982, p. 79-104.

Blackman D. J., « Ancient harbors in the Mediterranean. Part 2 », *International Journal of Nautical Archaeology*, 11/3, 1982, p. 185-211.

Blackman D. J., « Triremes and Shipsheds », *Tropis, II, 2nd International Symposium on ship Contruction in Antiquity, Delhi 1987*, Proceeding edited By Harry Tzalas, Athens, Hellenic Institute for the reservation of Nautical Tradition, 1990, p. 35-52 .

Blackman D. J., « Les cales à bateaux. Caractéristique des anciens ports militaires. Marine antique », *Les Dossiers d'Archéologie*, 183, 1993, p. 32-39.

Davie M. F., « Maps and Historical Topography of Beirut », *Berytus* (Beyrouth) 35, 1987, p. 141-164.

Du Mesnil Du Buisson R., « Les anciennes défenses de Beyrouth ». *Syria* 2, 1921, p. 235-257 et p. 317-327.

Du Mesnil Du Buisson R., « Recherches archéologiques à Beyrouth », *Bulletin de la Société Française des Fouilles Archéologiques*, 1924-1925, p. 6-134.

Jidejian N., *Beirut through the Ages*, Beirut, Dar el-Mashreq, Librairie Orientale, 1973.

Rizkallah Marie-Josée, « Un suivi de l'affaire du Port phénicien de Beyrouth... avant qu'il ne soit trop tard », *Libnanews – Le Média Citoyen du Liban*, 23 décembre 2011, <http://libnanews.com/2011/12/23/un-suivi-de-laffaire-du-port-phenicien-de-beyrouth-avant-quil-ne-soit-trop-tard/>.

Yon M., « Les hangars du port chypro-phénicien de Kition. Campagnes 1996-1998 (Mission française de Kition-Bambula) », *Syria* 77, 2000, p. 95-116.

Yon M. & Sourisseau J.-C., « Le port de guerre de Kition », in D.J. Blackman, M.C. Lentini (eds.), *Ricoveri per navi militari nei porti del Mediterraneo antico e medievale : Atti del workshop del Centro Universitario Europeo per i Beni Culuturali, Ravello, 4-5 novembre 2005*, Bari, Edipuglia, 2010, p. 57-68.

Addendum : 27 juin 2012 : Le « port phénicien de Beyrouth » détruit à coup de pelleteuse (*L'Orient – Le Jour*) : <http://olj.me/765693>.

