



Collection Études libyennes n° 5

APOLLONIA

LE PORT DE CYRÈNE

Sous la direction de Claude Sintès

Préfaces de Mohamed Faraj Al-Faloos et Vincent Michel

Postface de François Lefèvre



≈ Riveneuve

Seules deux ou trois assises sont encore en élévation, avec une hauteur totale depuis le sol naturel de l'ordre de 80 à 90 cm. Des dalles formant trottoirs sont présentes par endroit entre les murs, simplement posées sur un remplissage dont on verra la composition plus loin. Ce dallage, assez soigné, perdure uniquement au sud des quais et pas pour tous (les quais 3, 7 et 9 en sont dépourvus). Les dalles mal fixées ont pu disparaître à cause des mouvements de la mer, mais elles peuvent aussi avoir été récupérées au moment de l'abandon de la zone portuaire, à la suite de la montée des eaux.

Une particularité est visible sur le quai 8, où trois moellons alignés plein axe sont posés sur le blocage : ils comportent une importante rainure creusée en pleine masse. On ne retrouve pas ce dispositif ailleurs, mais l'empilement des vestiges mêlés aux remblais demanderait un dégagement général avant de pouvoir l'affirmer ; ils ont pu aussi être récupérés lors d'une phase ultérieure.



Fig. 5 Bloc à rainure du quai 8

Fouille des neuf quais

Les loges 1 à 5 ont été examinées de près, les 6 à 9 n'ont pu l'être en raison de l'accumulation de trop gros fragments. Le sol de la 3 a été fouillé puis un sondage pratiqué en face de l'entrée afin d'examiner la liaison avec le bassin. Les quais sont constitués (y compris sous les quelques dalles encore en place) par un remplissage composé de débris rocheux, de moellons détachés et de tout-venant rapporté tenu entre deux murs ; il n'y a pas d'organisation spécifique à ce blocage ni de liant maçonner les pierres entre elles. Dessous, le rocher nu apparaît sans aménagement particulier. Bien qu'il n'y ait pas de quantité significative de tuiles sur zone, il ne faut pas écarter l'idée d'une charpente avec toit en dur car des campagnes de récupération ont pu être organisées par les riverains.

Une couche de circulation est encore visible dans le bas de la loge, une fois écartés les fragments rapportés et le sable résiduel. Des tessons, des fragments d'amphores, des débris végétaux marins et terrestres sont posés à plat ou incorporés à une argile limoneuse grise, d'épaisseur variable. Le matériel recueilli appartient indifféremment à toutes les périodes chronologiques du port, y compris des témoignages tardifs du IV^e siècle. Contrairement à ce qui a été observé sous le remplissage des quais, c'est à dire un substrat intact, le rocher naturel a été travaillé à de nombreux endroits à l'intérieur de la loge ; il est entaillé pour recevoir la première assise des murs et aplani par place pour obtenir un fond régulier. Cette volonté de créer un sol homogène est encore plus manifeste lorsque le grès comporte des cuvettes. On a alors délibérément égalisé ces dépressions en y maçonner un radier, avant de le recouvrir d'une couche de pierres plus fines (5 à 10 cm) compactées. L'utilisation d'un mortier de chaux blanche, non hydraulique, est évident aussi bien dans l'amalgame bouchant les trous que sous certains moellons de la première assise. Il n'a pas été possible d'analyser ce mortier sur place, ni d'en ramener des échantillons à cette fin, mais l'examen visuel le rapproche dans sa composition de celui du remblai de la jetée orientale. On ne peut guère aller plus loin, si ce n'est de dire qu'il est vraisemblablement d'époque romaine.

Aucune trace de fermeture n'est visible sur le sol ni sur les côtés appareillés des piédroits donnant

vers le port, crapaudines, feuillures ou rainures. Le sol des loges n'est pas parfaitement horizontal mais plutôt en légère pente, depuis l'arrière jusqu'à l'ouverture ; les assises des murs latéraux suivent cette déclivité sauf pour la dernière partie, qui semble retrouver l'horizontale sur quelques mètres. Aucun aménagement particulier n'a été noté non plus sur toute la largeur de la grève devant les loges (trous de poteaux, encastresments, saignées...).

Devant la loge 3, la fouille a révélé une couche de 5 à 50 cm de débris végétaux amalgamés avec de l'argile limoneuse gris-vert, semblable à de la vase compactée ; le tout fait penser à une grève en pente douce. On y trouve emprisonnées des espèces terrestres (noyaux d'olives, feuilles de laurier, écorces de résineux) et des espèces marines (posidonies, algues, coquillages...) associées à des éléments anthropiques datables de toutes les périodes chronologiques, mais appartenant majoritairement aux trois premiers siècles de l'empire romain. Parfois, ce tapis végétal et vaseux disparaît pour laisser le rocher à nu ; on relève des lentilles de sable et des accumulations de tests de coquillages brisés dans les anfractuosités. En revanche, aucune trace de *terra-rossa* n'a été signalée prouvant, si besoin était, un environnement marin et non terrestre. Pour vérifier la présence de ce faciès en continu, une tranchée a été taillée par les plongeurs devant les loges 1 à 5 : on retrouve effectivement la même composition de sol partout. L'hypothèse d'une grève est donc la plus vraisemblable avec l'apport de particules fines (vases), d'artefacts, de dépôts marins et terrestres et, à certain endroit, un substrat gréseux à nu. Cette plage descend en pente douce jusqu'à 4 m de profondeur (niveau actuel), où elle est remplacée par un sable plus pur, caractéristique des entrées sédimentaires au moment de la montée des eaux.

Comment interpréter cette structure ?

Malgré toutes les interrogations qui persistent, les observations et fouilles de la MAFL ont permis de préciser quelques points. La hauteur d'eau actuelle (2 m – 2,3 m à l'arrière de l'ouvrage, 2,4 m – 2,5 m à l'avant) et la présence partout du sol rocheux, écarte la possibilité que la mer ait baigné les loges en permanence sur toute leur longueur, même avec l'hypothèse la plus favorable d'un enfoncement à 2,5

m. En considérant un enfoncement vraisemblable de l'ordre de 3,5 m, les loges ont dû rester au sec, sauf remontée d'eau causée par d'éventuelles vagues. D'autres observations confirment cela : le rocher taillé pour installer les premières assises, le mortier blanc utilisé pour fixer les moellons au contact du substrat, les réparations à la chaux pour combler les dépressions du sol, toutes ces actions n'ont pu être conduites dans l'eau. Certes, on peut envisager l'utilisation de batardeaux à étancher, mais c'est une solution extrêmement coûteuse et complexe à mettre en œuvre, difficile à comprendre dans le cadre d'un ouvrage d'aussi modeste apparence.

La certitude de loges sèches amène à ne pas suivre Flemming lorsqu'il propose l'hypothèse de darses destinées à l'accueil en eau des navires, flanqués de quais de déchargement ou de circulation (d'où son appellation des « *neuf quais* »), hypothèse reprise dans sa synthèse de 1971. Il est bien conscient des difficultés et émet des réserves lui-même car il signale des quais inappropriés (« *quays are surprisingly narrow* ») et des loges trop étroites pour des bateaux civils ou militaires de taille normale, «... *can only have been used for the berthing of slender ships either civil or military... but the spacing of the quays is only 3,5m* »⁴⁷. On a vu plus haut que ces largeurs utiles déjà très étroites, sont encore moindres pour cinq des loges, rendant impossible l'accostage, y compris de modestes bateaux de pêcheurs.

Sans considérer la présence du mortier, indice d'une construction (ou d'une réfection) plutôt d'époque romaine, peut-on envisager la deuxième proposition de Flemming, des cales de halages (à sec donc), d'époque grecque ou hellénistique pour des navires militaires très fins, à l'image des hangars de l'îlot ouest, juste en face ? La pente légère, les réparations du sol pour le rendre plan, la hauteur des murs, n'interdiraient pas cette hypothèse. La très faible longueur (18 à 25 m) ne serait pas un obstacle non plus car on sait depuis les fouilles de Kition-Bamboula que des cales courtes (15 mètres) pouvaient être prolongées par une section non bâtie sur la plage⁴⁸. Mais l'hypothèse ne peut être suivie en raison de la construction grossière, sans norme,

47. Flemming 1971, p. 105

48. Yon 2000



Conclusion

loin des standards d'un bâtiment public, et à cause de l'espace trop exigü. Si quatre loges (les 1, 4, 5 et 7) ont une largeur utile de 3,45 m à 3,6 m, ce qui est déjà extrêmement étroit, les autres mesurent de 3,10 m à 2,75 m, ce qui est incompatible avec un navire de guerre. Par comparaison, la plupart des cales recensées ailleurs en Méditerranée sont larges de 4 à 7 m, espace minimum nécessaire pour le maître bau des trirèmes les plus fines, estimé de 3,70 m à 4 m⁴⁹.

Flemming envisage enfin une construction plus tardive à usage civil, non pour les bateaux marchands dont le bau est encore plus large (sans compter la surface des quais trop étroite pour des manipulations efficaces) mais plutôt pour l'accueil de petits bateaux de servitude portuaire et de pêche : « *If the quays are of late date, they can only have been used for harbour lighters, local coastal boats and fishing boats* ».

Une mise à terre de toutes petites embarcations est techniquement possible, une barque de 6 à 7 m, par exemple, pouvant compter un maître bau d'environ 2 m. La faible hauteur générale de l'ouvrage et les trois blocs rainurés du quai 8 permettent d'envisager une couverture légère, un bâti de bois posée sur sablière par exemple, ce qui va dans le sens d'une protection contre la pluie et le soleil. Mais cette solution pose un autre problème : que ce soit en eau ou à sec, les bateaux seraient rangés en ligne, les premiers entrés ne pouvant sortir qu'en dernier, ce qui impliquerait des manipulations incessantes et une organisation complexe pour les rotations.

Peut-on envisager un petit chantier à sec ? Le tirage à terre serait possible, le sol en légère pente, la couverture, iraient dans ce sens. Mais l'espace étroit autour des coques rendrait difficiles un calfatage ou un nettoyage des fonds, et impossible un retournement des bateaux, si souvent nécessaire lors d'une sortie de carénage. Il serait vraiment plus simple et efficace de haler ces petites barques sur la grève et de les protéger par une couverture provisoire, comme on le faisait jadis sur de nombreuses plages du sud méditerranéen.

En résumé, les neuf loges sont construites de manière grossière, sans beaucoup de soin, ce qui exclut un bâtiment ordonné et financé par la puissance publique, encore moins un bâtiment à vocation militaire. Son emplacement au centre du port, la surface occupée, impliquent cependant que ses propriétaires ont obtenu les autorisations nécessaires pour s'installer. Il s'agit d'une communauté reconnue et pas d'une initiative individuelle « *sauvage* », on peut penser à des artisans, des commerçants, un regroupement de pêcheurs... La technique utilisée (blocage au mortier de chaux) rend vraisemblable une construction ou d'importantes reprises à l'époque romaine, sans pouvoir préciser plus pour l'instant en raison de la perturbation générale des couches et de l'absence de matériel caractéristique à l'intérieur du mortier.

Les « *darses* » n'ont jamais été baignées en continu par la mer et les murs entre les loges sont trop étroits pour former des quais : il est difficile d'imaginer des bateaux accostés dans ces espaces limités. Elles sont construites directement sur le substrat et ouvrent sur une grève qui descend en pente douce jusqu'à la mer ; le niveau de l'eau devait se rencontrer une dizaine de mètres en contrebas. Le sol était au sec, à moins de remontée d'eau éventuelle lors des tempêtes ; il était en légère pente, avec un méplat à l'entrée, et volontairement rendu accessible en égalisant les bosses du rocher et en comblant les dépressions. La relative régularité des assises, la présence des vestiges d'un dallage, celle, peut-être, d'une sablière, amènent l'idée d'une élévation modérée supportant une couverture légère en matériau périssable ; une charpente avec toit en dur peut être envisagée mais ses soutiens ont disparu de même que ses tuiles.

La destination de cet ensemble est problématique. Il n'y avait pas de porte (les entrées étaient ouvertes directement sur la mer) et peut-être pas de mur de fond, ce qui doit écarter des magasins de stockage comme on l'a envisagé un temps. En outre, le fond en pente ne serait pas pratique pour arranger les marchandises, la survenue d'eau toujours possible pourrait gâter les biens et l'absence de fermeture reste illogique dans ce cas.

Il faut exclure des cales de halage militaires pour bateaux moyens à grands en raison de la trop faible largeur et du type de construction. Un abri pour tirer

49. Blackman et al. 2013

au sec des très petits bateaux de pêche ou de servitude serait techniquement possible mais vraiment malcommode en raison de l'obligation de les ranger à la file : cela ne serait concevable que si tous les bateaux d'un hangar rentraient puis sortaient en même temps... Enfin, un chantier pour petits bateaux n'est pas logique non plus en raison du manque d'espace, qui pénaliserait les ouvriers.

On a envisagé l'hypothèse de halles ou marchés (aux poissons par exemple), mais ils ne seraient pas très pratiques à cause de leur étroitesse, leurs sols en pente, et ne correspondent pas aux modèles connus. Peut-on y voir des hangars à apparaux munis de portoires en bois (on sait que les mâts, rames, voiles enverguées, devaient être rangés au moment des grands carénages ou pour l'hivernage), ou celle de séchoirs pour engins de pêche, filets, cordages ? Des bâtiments longs et étroits, un sol en pente pour ne pas retenir l'eau résiduelle, ouverts pour être bien ventilés et éviter l'humidité, protégés du soleil et de la pluie, construits sans trop de moyens par une communauté de pêcheurs, pourraient convenir. Cette hypothèse reste aventureuse cependant car aucun élément de comparaison n'a été trouvé, à notre connaissance, ni sur le terrain ni dans les sources.

Les tunnels du port interne

Claude Sintès

De tous les aménagements portuaires d'Apolonia, les structures repérées dans le prolongement du *Grotto reef* sont les plus spectaculaires. Il s'agit d'un tunnel (peut-être doublé à son embouchure par un second) se dirigeant en droite ligne vers le port interne depuis les écueils émergeant au nord-ouest du site. En raison d'une position à fleur d'eau face aux vagues les plus puissantes, ces vestiges souffrent régulièrement de la violence de la mer. Ils semblent avoir été détruits sévèrement et plus rapidement qu'ailleurs au cours de l'histoire récente car, d'après une vue aérienne, le toit rocheux de ce tunnel était visible sur une longueur de près de 50 m en 1949⁵⁰.

En 1958 il en restait moins de 17 m ; en 1987 moins de 4 m ; aujourd'hui cette structure linéaire affleurante est absente des vues satellitaires de 2019⁵¹.

Il est vrai que la transparence de la mer s'est nettement dégradée depuis que les eaux usées de la ville nouvelle se déversent sur le site, mais des vestiges aussi proches de la surface devraient être apparents. Lorsque les conditions seront à nouveau réunies, seule une vérification en plongée permettra de savoir ce qui subsiste de cet ensemble.

Une disparition aussi rapide pose question, d'autant que le tunnel est resté sans doute à peu près intact pendant plus de treize siècles d'immersion. Il est difficile d'invoquer le renforcement des tempêtes, ou la montée des eaux liée au réchauffement climatique, car ce sont des phénomènes qui n'étaient pas encore sensibles dans les années 1940-1950, au moment des premières destructions. Après bien des hésitations, je pense que la cause de ces désordres n'est pas naturelle mais humaine, et qu'elle résulte de la pêche à la dynamite, pratique toujours très

50. Photo aérienne de 1949 (Hunting Survey, Society for Libyan Studies Archive, Barri Jones Collection)

51. Vue satellitaire 2019 Maxar ; données fournies par l'Agence spatiale européenne