

## Le port de Lepcis Magna

In: Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 132e année, N. 2, 1988. pp. 337-353.

---

Citer ce document / Cite this document :

Laronde André. Le port de Lepcis Magna. In: Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 132e année, N. 2, 1988. pp. 337-353.

doi : 10.3406/crai.1988.14612

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/crai\\_0065-0536\\_1988\\_num\\_132\\_2\\_14612](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/crai_0065-0536_1988_num_132_2_14612)

---

## COMMUNICATION

LE PORT DE LEPCIS MAGNA

PAR M. ANDRÉ LARONDE

Tout au long de l'Antiquité, Lepcis Magna l'a emporté parmi les Emporia de la Tripolitaine en raison de l'importance de son port, qui permettait l'exportation des productions d'un riche terroir, mais qui était aussi le point d'aboutissement d'une route essentielle du commerce saharien<sup>1</sup>. Aussi n'est-il pas étonnant que le premier plan, sommaire, qui ait été levé à Lepcis concerne justement le port : il fut publié dans le *Mercure Galant* de mars 1694 pour accompagner le récit du voyage de Durand<sup>2</sup> (fig. 1), mais contrairement à ce que la figure ferait penser, le bassin était complètement ensablé comme le confirme l'auteur anonyme de l'*Histoire chronologique du royaume de Tripoli de Barbarie*, en fait le chirurgien provençal Girard<sup>3</sup>, qui observait quelques années plus tôt, entre 1668 et 1676, que (l') « embouchure n'était pas fort large, et l'on juge q(ue) deux de nos Galères y auraient pu entrer de front. Les corsaires turcs y faisaient souvent le(ur) retraite au dernier siècle. Maintenant il est si rempli q(u)'un esquif n'y saurait entrer<sup>4</sup>. »

Le port est mentionné dans toutes les relations les plus précises dont nous disposons chez les voyageurs des deux derniers siècles<sup>5</sup>, en particulier celle du capitaine britannique H. W. Smyth, citée dans le voyage des frères F. W. et H. W. Beechey, et qui date de mai 1816<sup>6</sup>,

1. Cf. Jehan Desanges, *L'activité des Méditerranéens aux confins de l'Afrique*, Rome (coll. Éc. Fr. Rome, 38), 1978, p. 194 sq. ; Maria Floriani Squarciapino, *Leptis Magna, Bâle (Ruinenstädte Nordafrikas, 2)*, 1966, p. 50 sq.

2. Cf. René Cagnat, « Les ruines de Leptis Magna à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle », *Mémoires Soc. Nat. Ant. France*, 1899, p. 63-78.

3. Sur Girard, cf. Franz Cumont, « Les Antiquités de la Tripolitaine au xviii<sup>e</sup> siècle », *Rivista della Tripolitania*, 2 (1925-1926), p. 151-167 ; Charles Feraud, *Annales Tripolitaines*, Tunis et Paris, 1927, introduction par Augustin Bernard, p. xv sq.

4. Cité par Franz Cumont, *o.l.*, p. 156, et en dernier lieu par Renato Bartocini, *Il porto romano di Leptis Magna*, Rome, 1960, p. 16.

5. Cf. Pietro Romanelli, *Leptis Magna*, Rome (Africa Italiana coll. monografia, 1), 1925, p. 35-54.

6. F. W. Beechey et H. W. Beechey, *Proceedings of the Expedition to explore the Northern Coast of Africa, from Tripoli Eastward*, Londres, 1828, qui citent le capitaine William Henry Smyth, p. 72-78, et surtout p. 77 sq, en ce qui concerne le port.

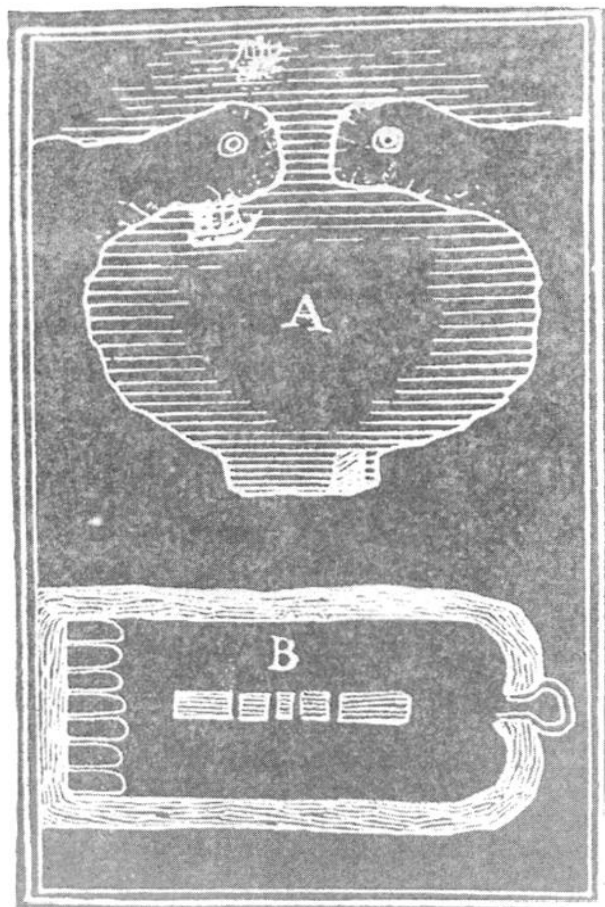


FIG. 1. - Plan du port de Lepeis Magna par Durand en 1694 ;  
en bas de la figure, plan du cirque.

mais aussi celle de H. Barth en avril 1846<sup>7</sup>, et enfin celle de H. Méhier de Mathuisieulx en 1901<sup>8</sup>.

Dans ces conditions, et dès que les conditions militaires permirent aux archéologues italiens d'entreprendre des travaux d'envergure sur le site<sup>9</sup>, le port fit partie des travaux conduits par P. Romanelli à partir de 1923, et qui furent poursuivis l'année suivante par le nouveau Surintendant des Monuments et Fouilles de la Tripolitaine,

7. Heinrich Barth, *Wanderungen durch das Punische und Kyrenäische Küstenland*, tome I (seul paru), Berlin, 1849, p. 309.

8. H. Méhier de Mathuisieulx, « Rapport sur une mission scientifique en Tripolitaine », *Nouv. Arch. Missions scient.*, 10 (1902), p. 256-258 et pl. I et II ; *id.*, *A travers la Tripolitaine*, Paris, 1903, p. 283-285 et les photos des p. 271 et 275.

9. Le meilleur exposé est celui d'Antonio Di Vita, « La Libia nel ricordo dei viaggiatori e nell'esplorazione archeologica », *Quaderni di archeologia della Libia*, 13 (1983), p. 71-78.

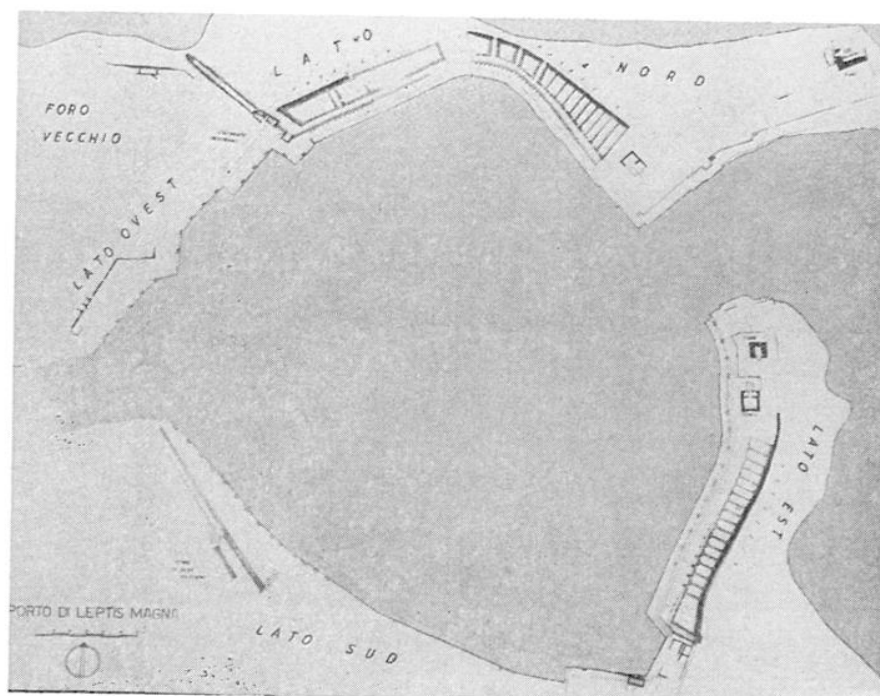


FIG. 2. - - Plan du port par R. Bartoccini, *Il porto romano...*

R. Bartoccini, à qui devaient succéder G. Guidi puis G. Caputo<sup>10</sup>. Après la seconde guerre mondiale, lors de la reprise des activités italiennes sur le terrain, il revint à R. Bartoccini de poursuivre jusqu'à son terme l'étude du bassin ensablé du port<sup>11</sup>. La belle monographie parue en 1958 présente l'ensemble de travaux qui ont couvert plus de trois décennies, et la description qui s'en dégage garde aujourd'hui toute sa valeur<sup>12</sup> (fig. 2).

Le bassin fermé du port, parfois appelé cothon<sup>13</sup>, forme un polygone irrégulier de 102 000 m<sup>2</sup> de superficie, qui mesure 390 m de largeur maximale, et 410 m de profondeur dans sa plus grande dimension. Le développement des quais atteint 1 200 m selon les relevés des Professeurs Antonioni et Zanelli<sup>14</sup>. La longueur des quais

10. Pietro Romanelli, « Il porto di Leptis Magna », *Rendic. Pontif. Accad.*, 2, (1924), p. 93-100. Cf. Maria Floriani Squarciapino, *o.l.*, p. 35.

11. Renato Bartoccini, « Relazione della prima campagna di scavo della missione archeologica italiana in Libia (Leptis Magna, Settembre-Dicembre 1952) », *Quaderni di archeologia della Libia*, 3 (1954), p. 67-89 (cette dernière page comporte une note sur la campagne de 1953).

12. Renato Bartoccini, *Il porto romano di Leptis Magna*. Rome (Boll. Centro Studi per la storia dell'architettura, n. 13, suppl. al 1958), 1958, 223 p. et 14 p. de résumé en arabe.

13. C'est le terme utilisé par H. Méhier de Mathuisieulx, *o.l.*, p. 256, et par Renato Bartoccini, *Quaderni di archeologia della Libia*, 3 (1954), p. 71.

14. In Renato Bartoccini, *o.l.*, p. 12.

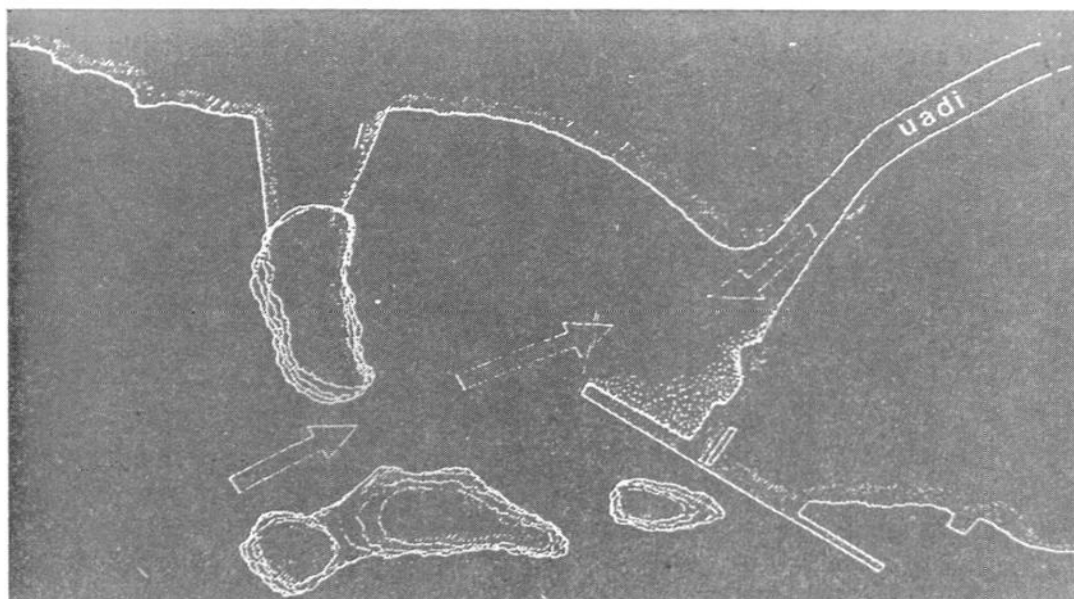


FIG. 3. - Plan du port primitif de Leptis  
d'après E. Salza Prina Ricotti, *o.l.*

bien équipés est évaluée par R. Bartoccini à 590 m, sur les côtés Nord et Est<sup>15</sup>, et le même auteur considère que le port de Leptis Magna avait des dimensions équivalentes à celles des ports de Centumcellae (Civita Vecchia) et de Forum Julii (Fréjus), ou encore aux 3/5 du port de Carthage, à la moitié du port d'Hadrumète (Sousse) et au tiers du port de Trajan à Ostie. Ce port l'emporte en revanche sur ceux de Terracine et de Césarée de Maurétanie<sup>16</sup>.

Une fois fixé ce cadre général, les travaux italiens ont exclusivement porté sur le dégagement des quais, qui sont encore visibles sur la plus grande partie du périmètre, en dépit de nouveaux enfouissements accélérés par diverses inondations dues au wadi Lebda<sup>17</sup>.

Le quai Ouest, dit aussi quai « mineur » par ses fouilleurs italiens<sup>18</sup> se développe sur environ 220 m en suivant un tracé irrégulier qu'il convient certainement de mettre en rapport avec l'aménagement primitif du port, à l'embouchure du wadi, qui s'ouvrait sur une rade foraine protégée seulement par plusieurs îlots ou gros récifs (fig. 3),

15. *Ibid.*

16. Renato Bartoccini, *o.l.*, p. 12 sq.

17. On notera celle de 1937 attestée, par Renato Bartoccini, *Quaderni di archeologia della Libia*, 3 (1954), p. 69 et celle de 1945, signalée par J. B. Ward Perkins, « The Christian Antiquities of Tripolitania », *Archaeologia*, 95 (1953), p. 31 ; l'importance de cette inondation m'a été rappelée oralement par Hadj Omar el Mahjoub, Contrôleur des Antiquités de Leptis Magna, que je remercie chaleureusement ; cf. *infra* à propos de l'inondation de 1987, qui a produit des effets opposés en raison de sa violence.

18. Renato Bartoccini, *Il porto romano di Leptis Magna*, p. 27.



FIG. 4. - Le môle oriental du port vu de la tour ;  
au premier plan, le temple dorique et,  
à droite, le bassin ensablé (photo A. Laronde).

selon une situation qui n'est pas sans évoquer celle du port d'Oea puis de Tripoli, tel qu'on pouvait le voir encore au début de ce siècle<sup>19</sup>. C'est à cette première phase du port qu'il convient d'attribuer la jetée qui régularisait la côte au nord-est du vieux Forum, et qui pouvait se prolonger vers le sud-est de façon à créer un abri, plus sûr à la hauteur du portique néronien. Il reste à retrouver d'éventuels vestiges de cette jetée dans le bassin du port. Quoiqu'il en soit, ce premier port devait offrir un abri insuffisant, comme tant de rades foraines de cette côte, et ce fait, joint au besoin de disposer d'installations plus vastes, explique la fermeture du bassin au moyen des deux môles, au nord et à l'est.

Ce sont les môles Nord et Est qui ont donné au port sa physionomie définitive. Le môle Nord, au tracé en ligne brisée, a un développement de 360 m. Il se termine par un phare encore conservé. Le môle Est, orienté du sud au nord, a une longueur de 281 m. Il comporte à son extrémité septentrionale un temple *in antis* de style dorique, précédé d'un autel, et une tour carrée (fig. 4). Mais surtout,

19. Cf. H. Méhier de Mathuisieulx, *A travers la Tripolitaine*, Paris, 1903, p. 82, avec le plan donné dans *Tripoli e dintorni*, Rome, Tipografia nazionale di G. Bertero e c., 1914, guide sans nom d'auteur publié sous le patronage du Ministère des colonies italiennes, à l'usage des participants à une excursion organisée par le Touring Club italien.

les deux môles présentent de nombreuses similitudes dans leur agencement : tous les deux comportent une plate-forme inférieure, utilisable seulement par de petites embarcations. Cette plate-forme a une largeur de 3,4 m sur le môle Nord, de 5 m sur le môle Est. Elle est surmontée par un niveau intermédiaire de 4,6 m de large, et qui s'achève du côté interne par une colonnade et une série de six gradins qui conduisent au niveau supérieur, large de 3 m. Du côté est, la plate-forme inférieure communique avec le niveau intermédiaire par 17 escaliers, qui donnent directement sur 3 autres gradins qui courent le long de la face interne et qui donnent accès au niveau supérieur sur lequel s'ouvrent les magasins, précédés d'une colonnade. La hauteur de l'ensemble au-dessus du niveau de la mer varie selon les endroits entre 6 et 8 m. Dans tous les cas, la construction comporte un massif de blocage revêtu de blocs de calcaire pour les parements et le dallage. La part inférieure du quai a dû être bâtie en dernier lieu, car elle n'est pas solidaire du reste de la construction, ce qui explique qu'elle ait été emportée là où les courants sont les plus forts, comme c'est le cas le long du môle Nord (fig. 5).

Le côté méridional du port se présente de façon sensiblement différente. Le secteur situé immédiatement à l'est de l'embouchure du wadi comporte, sur 143 m de long, une banquette qui va en s'élargissant vers l'est, et qui se termine vers l'intérieur des terres par des degrés dominés par une colonnade et, au bout de ce secteur, par le podium du temple dit de Jupiter Dolichenus. Le secteur suivant, de 170 m de long, n'est connu que par des sondages dus à G. Guidi et qui sont restés pratiquement inédits<sup>20</sup> ; de plus, ces sondages sont aujourd'hui complètement recouverts. Il semble néanmoins que ce secteur offrait les mêmes caractéristiques que celui vu précédemment. On peut dans ces conditions se demander si le fond du port n'était pas relativement peu profond et s'il ne constituait pas une vase, accessible seulement à des barques.

Il est généralement admis que ces travaux correspondirent à un détournement du lit du wadi qui fut rejeté vers l'ouest et le nord au moyen d'un canal de dérivation qui aboutissait à la mer entre Lepcis et la ville moderne de Homs<sup>21</sup>. Ainsi le risque d'ensablement du nouveau bassin, qui ne communiquait plus avec la mer libre que par un goulet de 80 m de large, était-il réduit.

Cependant, l'excellent connaisseur du site que fut P. Romanelli

20. Renato Bartoccini, *o.l.*, p. 93.

21. Cf. Pietro Romanelli, « Primi studi e ricerche sulle opere idrauliche di Leptis Magna », *Rivista della Tripolitania*, I (1925), p. 226 sq. ; *id.*, *Leptis Magna*, Rome, 1925, p. 72 sq.

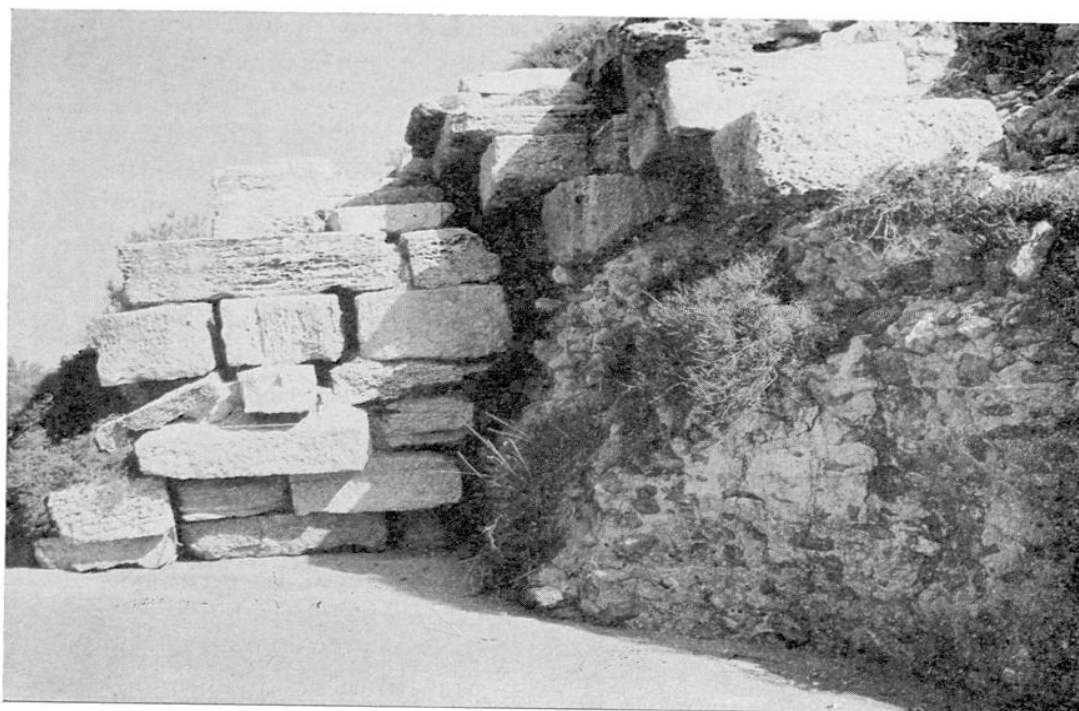


FIG. 5. -- Le môle Nord (photo A. Laronde).

observait<sup>22</sup> que le débouché du port vers le large était orienté vers le nord-est, soit la direction des vents les plus réguliers sur cette partie de la côte entre les mois de mai et d'octobre, c'est-à-dire pendant toute la saison de la navigation. Ces vents n'ont assurément pas la violence de ceux de l'ouest ni du fameux ghibli, le redoutable vent du sud, mais ils sont gênants pour la navigation, et ils auraient suffi à rendre le port inaccessible une grande partie de l'année. E. Salza Prina Ricotti<sup>23</sup> ajoute que, dans ces conditions, les courants devaient provoquer des dépôts importants et qu'une barre de sable ne pouvait manquer de se former à l'entrée du bassin. Ce qui supposerait une singulière imprévoyance des ingénieurs chargés de tous ces travaux.

C'est là une question ouverte que rien, dans l'état actuel de la documentation, ne permettait de trancher. Seule une recherche nouvelle conduite d'abord sous la mer, et ensuite à l'intérieur du bassin ensablé, pouvait apporter des éléments nouveaux. A la demande du Président du Département des Antiquités de Libye, et du Contrôleur des Antiquités de Leptis Magna, la Mission Archéologique Française

22. *Id.*, *o.l.*, p. 93.

23. Eugenia Salza Prina Ricotti, « I porti della zona di Leptis Magna », *Atti della Pontificia Acc. romana di archeol., Rendiconti*, seria 3, 35 (1972-1973) [paru en 1974], p. 100.



en Libye s'est vu proposer cette étude. Il en est résulté une rapide reconnaissance en octobre 1986, et une première campagne de fouilles sous-marines en août 1987<sup>24</sup>.

Sans me livrer ici à une description complète des travaux poursuivis sur le terrain, qui est réservée à la revue *Libya Antiqua*, je voudrais présenter les premiers acquis de la recherche en cours.

Dès la première reconnaissance, il est apparu à l'évidence que deux môles prolongeaient les éléments actuellement existants. Le môle Nord comportait un musoir qui s'avavançait vers le nord-est sur environ 100 m au delà du phare et des vestiges actuellement émergés.

Mais surtout, le môle Est comportait un prolongement en direction du nord-est. Ce môle se détachait du môle Est à la hauteur du temple dorique, et des traces d'arrachement peuvent effectivement s'observer sur la face orientale du môle. Le nouveau môle avait une longueur de 250 m. A son extrémité, il comportait un élément orienté perpendiculairement à l'axe de la construction, d'une longueur de 100 m environ (fig. 6). La nouvelle construction ainsi identifiée n'est pas partout reconnaissable avec facilité ; en effet, l'élément longiligne, plus attaqué par les courants, s'est souvent disloqué, et ses vestiges peuvent même disparaître par endroits sous les fortes accumulations de sable qui se forment au gré des tempêtes. Mais l'élément transversal a mieux résisté, en raison notamment de son

24. La première reconnaissance s'est déroulée du 10 au 15 octobre 1986 ; la campagne qui a suivi a eu lieu du 13 au 30 août 1987, sous la conduite d'André Laronde, chef de mission avec la participation de Marc Fluet, archéologue sous-marin, Roger Guéry, céramologue, Gilbert Hallier, architecte, Albert Illouze, archéologue sous-marin, Jean Piton, archéologue sous-marin, Jean-Marie Blas de Robles, archéologue sous-marin, Claude Sintès, archéologue sous-marin, Marthe Guéry, intendante. La ville d'Arles a bien voulu continuer à détacher auprès de la Mission MM. Sintès et Piton, et nous l'en remercions. Le Département des Antiquités de la Grande Jamahiriya Arabe Libyenne Populaire et Socialiste a apporté une aide qui ne s'est jamais démentie, et notre reconnaissance va vers le Dr. Abdallah Shaibub et M. Ali El Khadoury, successivement Présidents du Département, vers Hadj Omar El Mahjoub, Contrôleur des Antiquités de Leptis Magna et vers tous ses collaborateurs, en particulier M. Ahmari Faraj el Abiod, des services administratifs, MM. Ahmed Said Abdurahman, Mohamed Massaoud, et Ghouma Abdussalam Sria, Inspecteurs des Antiquités. M. Abdullatif El Gerbi, Inspecteur des Antiquités en détachement en France, a pris part à la reconnaissance de 1986 ; enfin cinq Inspecteurs du Département ont suivi entièrement la campagne de 1987. Son Excellence M. Michel Lévêque, Ambassadeur de France à Tripoli ne nous a pas ménagé son appui, et nous le remercions ainsi que l'ensemble de ses collaborateurs, en particulier M. Gilbert Ehrentrant, Attaché Culturel et de Coopération technique, et M. Jean-Marc Lamadiou, Consul de France. M. Jean Leclant, Secrétaire perpétuel de l'Académie, a bien voulu se rendre en Libye en septembre 1987, et nous lui adressons nos vifs remerciements pour l'intérêt qu'il a pris à cette visite. A Paris, M. Philippe Guillemin, Sous-Directeur des Sciences Humaines et Sociales à la D.G.R.C.S.T. du ministère des Affaires étrangères nous a apporté un plein appui, dont nous lui sommes reconnaissants. La compagnie aérienne U.T.A. a consenti des avantages tarifaires qui ont facilité notre tâche, et nous lui en savons gré.

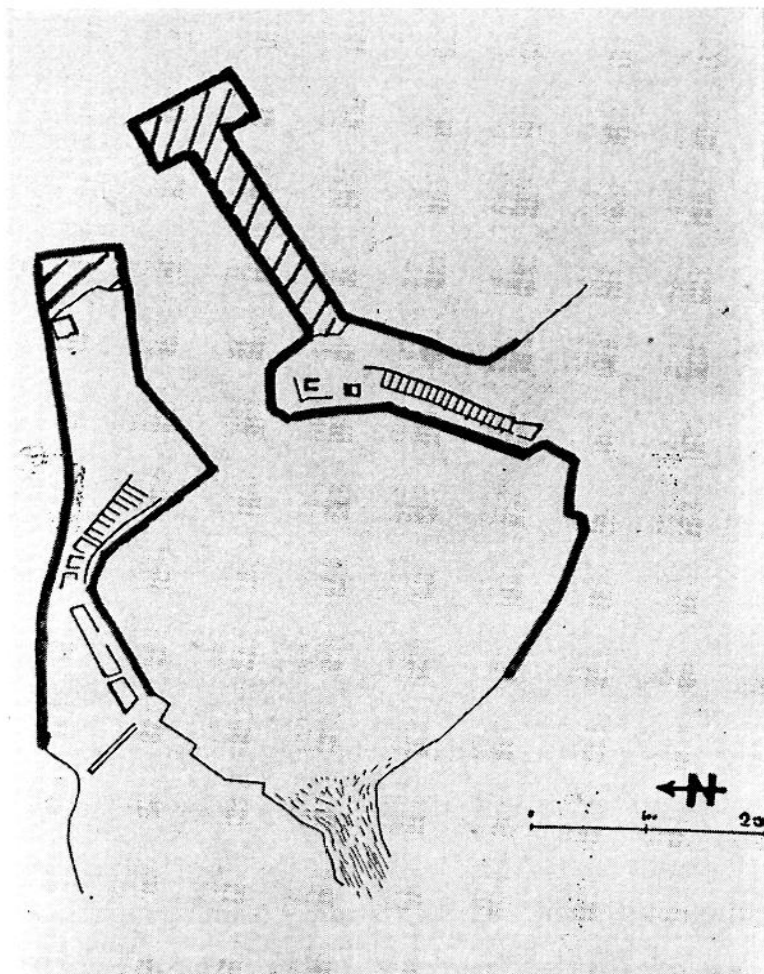


FIG. 6. — Plan du port avec, en hachures, les môles actuellement submergés (plan J. Pilon).

épaisseur, qui est de 50 m. La construction comportait, comme dans les parties émergées, un massif de blocage dont de gros éléments, mesurant souvent plus de 5 m de côté, s'observent encore en place (fig. 7). Le parement était composé de grands blocs parallélépipédiques mesurant en moyenne  $1,05 \times 1,25 \times 0,72$  m. Ces blocs de calcaire sont en tous points identiques à ceux des môles Nord et Est. Les blocs encore en place permettent de définir la position exacte du môle. On peut encore observer des éléments de parement en place sur le blocage à l'extrémité est de l'élément transversal du nouveau môle.

La présence d'un très grand nombre de fûts de colonnes en calcaire local, celle de linteaux et de montants de portes décorés d'une mouluration simple ne peuvent guère s'expliquer par l'apport de matériel charrié depuis la ville lors des inondations du wadi. Ces



FIG. 7. — Éléments du môle submergé  
 blocage et blocs de parement  
 (photo Mission Archéologique Française).

éléments font plutôt inférer l'existence d'une construction sur le môle, comme sur les môles Nord et Est.

Ce matériel apparaît mélangé à un matériel plus disparate mais de qualité supérieure : fûts de colonne de granit gris, de marbre, chapiteaux de marbre blanc de type « pergaménien », et en particulier un grand bloc de marbre blanc mesurant  $2,20 \times 2,20 \times 0,45$  m et décoré d'un rang d'oves et de dards (fig. 8). Les chapiteaux sont du type de ceux du corridor à l'est de la basilique sévérienne, et la frise d'oves et de dards se retrouve dans la décoration du podium du temple du forum sévérien. Il ne fait donc pas de doute que nous ayons affaire ici à du matériel erratique, qu'il faudra soigneusement distinguer du matériel en place.

Il apparaît donc que l'accès au port se faisait par un bassin en forme de « port-canal », ouvrant au nord-nord-est sur le large. La situation d'abri ainsi créée était bien supérieure à ce que l'examen des structures émergées laissait penser. Non seulement l'élément transversal du nouveau môle abritait l'entrée du port, mais le retour du côté de l'est créait un plan d'eau à l'abri du côté de l'est. L'utilisation de ce plan d'eau extérieur pour les besoins du port est démontrée par deux séries de données.

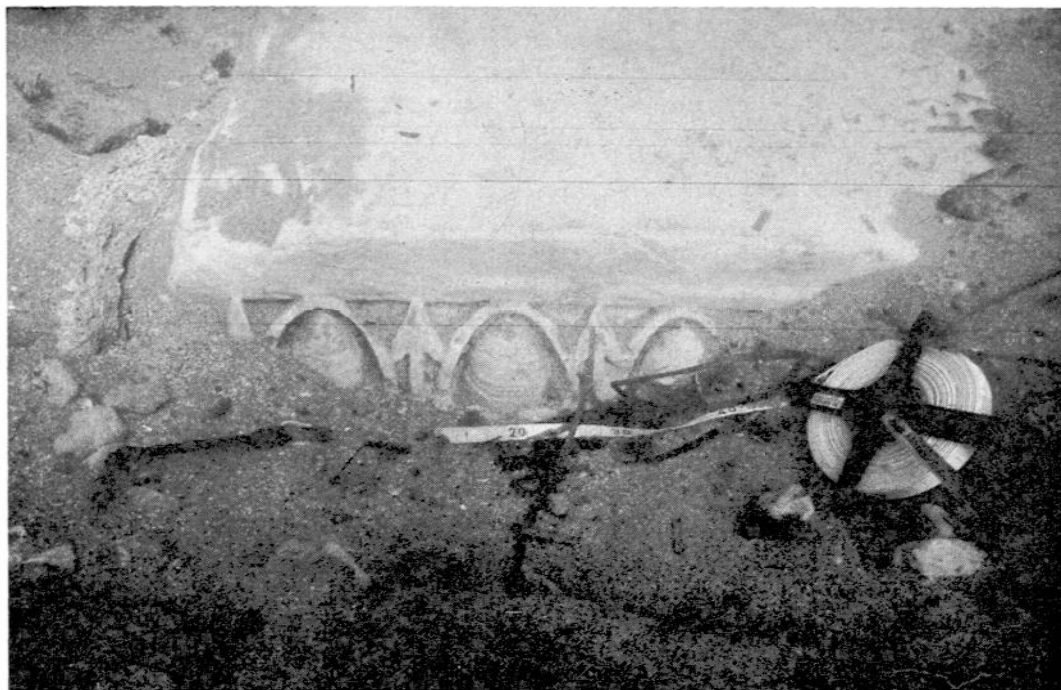


FIG. 8. - Bloc de marbre avec décor d'oves et de dards,  
à proximité du môle submergé  
(photo Mission Archéologique Française).

Tout d'abord, une reconnaissance sous marine dans le vaste secteur situé au sud-est du port, en direction du cirque, montre l'existence d'un riche dépotoir où abondent les amphores, la céramique la plus variée, mais aussi les fragments de placage de marbre.

D'autre part, le revers du môle Est est loin de présenter en direction du large une zone d'enrochements analogue à celle que nous observons sur la face externe du môle Nord. Au contraire, au pied du mur de fond du portique du môle Est, nous trouvons un large plan incliné couvert d'un dallage très soigné qui s'abaisse régulièrement en direction du rivage, de manière à former une zone propre à tirer à sec les navires sur 200 m de longueur (fig. 9). Cette utilisation est confirmée par la présence, à la base du mur arrière du portique, de trous disposés très régulièrement de façon à pouvoir passer les cordages qui retenaient les navires. On pourrait naturellement objecter que l'arrière du portique du môle Est faisait écran entre cette zone de halage et le reste du port. En fait, l'importance de ce nouveau secteur portuaire ne se comprend bien que si l'on considère l'ample secteur côtier qui va du port jusqu'au cirque et à l'amphithéâtre. Cette zone n'a fait l'objet d'aucune recherche systématique, excepté la belle découverte de la « villa du Nil », fouillée partiellement



FIG. 9. — Face orientale du môle oriental avec, au premier plan l'aire dallée et, creusés dans la paroi arrière du portique, les points d'amarrage (photo A. Laronde).

à deux reprises, en 1916 et en 1930<sup>25</sup>. Seul à ma connaissance, P. Romanelli<sup>26</sup> a reconnu à proximité du môle Est la présence de plusieurs constructions mal identifiées, mais qui pourraient être des entrepôts. J'ai pu m'assurer que, bien loin d'être l'exception, de telles constructions garnissaient la plus grande partie de la côte, longue d'environ 600 m. Le lien entre ce quartier et le port a donc dû être plus étroit qu'on ne l'imaginait jusqu'à présent.

Il peut paraître surprenant que des vestiges sous-marins d'une telle importance soient passés inaperçus. En fait, leur existence avait été relevée d'abord par le capitaine britannique H. W. Smyth dont le témoignage, daté de mai 1816, est rapporté par les frères Beechey<sup>27</sup> : ce marin avait reconnu la présence de deux larges môles submergés. H. Barth avait quant à lui reconnu l'existence du môle submergé au nord-est. Un peu plus tard, E. Rae<sup>28</sup> avait

25. Maria Floriani Squarciarapino, *o.l.*, p. 127.

26. Pietro Romanelli, *o.l.*, p. 150.

27. Henry William Smyth, cité par F. W. et H. W. Beechey, *Proceedings to the Expedition to explore the Northern Coast of Africa, from Tripoli Eastward*, Londres, 1828, p. 77.

28. Cf. *supra*, n. 7 pour le témoignage de H. Barth : Edward Rae, *The Country of the Moors. A Journey from Tripoli in Barbary to the city of Kairwan*, Londres, 1877, p. 40.



Fig. 10. -- Le môle submergé vu de la tour du môle oriental  
(photo A. Laronde).

fait une observation similaire, et encore le voyageur français H. Méhier de Mathuisieulx<sup>29</sup>. La plupart de ces témoignages étaient connus de P. Romanelli qui s'était interrogé sur la réalité de ces vestiges et qui concluait par la négative après une observation depuis la rive qui, il faut le dire, n'est concluante que par temps exceptionnellement calme<sup>30</sup>. Un marin comme l'archiduc Louis-Salvator de Habsbourg-Lorraine<sup>31</sup> qui visita la côte de la Syrte à bord de son yacht n'a lui non plus rien observé de particulier. On comprend dès lors que cet aspect de la recherche soit resté en dehors des préoccupations des archéologues durant toute la période des fouilles. Un journaliste italien, Lino Pellegrini, fut probablement le seul à faire état de ces vestiges dans une note très brève publiée en 1953 dans une revue éditée à Tripoli, et qui est restée ignorée<sup>32</sup> (fig. 10).

On connaissait jusqu'à présent 590 m de quais bien équipés à Lepcis ; il faut désormais ajouter environ 400 m à ce chiffre, et l'on

29. H. Méhier de Mathuisieulx, « Rapport sur une mission scientifique en Tripolitaine », *Nouv. Arch. Missions scient.*, 10 (1902), p. 259 ; Id., *A travers la Tripolitaine*, Paris, 1903, p. 284.

30. Pietro Romanelli, *o.l.*, p. 93.

31. Louis-Salvator de Habsbourg-Lorraine, *Yacht-reise in den Syrten. 1873*, Prague, 1987, p. 176.

32. « Note e commenti, Moli romani subacquei in Tripolitania », *Libia. Rivista semestrale di studi libici*, Tripoli, I, 4 (1953), p. 67 sq.

voit aussitôt que la place du port de Lepcis se situe à un rang bien meilleur parmi tous les ports de l'Italie et du bassin occidental de la Méditerranée ; dans la province d'Afrique Proconsulaire en particulier le port de Lepcis figure désormais au tout premier rang.

Dans ces conditions, la théorie soutenue en 1973 par E. Salza Prina Ricotti n'en paraît que plus paradoxale<sup>33</sup>. Selon cette savante italienne, l'histoire du port de Lepcis serait celle d'une faillite : le port n'aurait jamais servi et ses pierres fraîches comme au moment de la pose témoigneraient de l'impossibilité absolue d'utiliser le bassin à peine terminé, soit que l'ensablement marin se soit immédiatement produit, soit qu'une inondation catastrophique du wadi ait de la même manière découragé toute entreprise de dragage. La savante italienne conclut que l'opération grandiose qui aurait dû améliorer le commerce de Lepcis aurait au contraire assassiné la cité.

Faisons d'abord justice de l'opinion qui voudrait que le déclin des grandes cités africaines aurait commencé dès la chute des Sévères et dont la recherche récente a montré l'inanité, à Lepcis comme ailleurs<sup>34</sup>.

Il n'en demeure pas moins que la durée de l'utilisation du port est posée, et par là même celle du développement de la ville entière. E. Salza Prina Ricotti reconnaissait elle-même que, pour mieux cerner cette question, il faudrait procéder à des recherches dans le bassin ensablé, et cette nécessité ne m'avait pas échappé dès ma première reconnaissance.

Dans l'attente, le seul argument contrôlable est celui de l'usure des matériaux. Contrairement à ce que jugeait notre collègue italienne, le calcaire qui a servi à la construction des quais n'est pas relativement tendre<sup>35</sup>. Il s'agit au contraire d'un calcaire jaune compact, avec des inclusions de cristaux de calcite, comportant des zones de couleur rosée, qui date du miocène, et que l'on trouve dans les carrières de ras el-Hammam, une colline située à 4 km au sud de la ville, à l'intérieur des terres<sup>36</sup>. On trouve aussi de grands blocs de calcaire jaune provenant du wadi Lebda, et qui date du crétacé<sup>37</sup>. R. Bartoccini a toujours considéré qu'il s'agissait là d'un matériau

33. Eugenia Salza Prina Ricotti, *o.l.*, p. 95-101.

34. Cf. avant tout Claude Lepelley, *Les cités de l'Afrique romaine au Bas-Empire*, Paris, 2 vol., 1979 et 1981, en particulier tome 2, p. 362-364, pour la conclusion de la notice consacrée à Lepcis Magna.

35. Eugenia Salza Prina Ricotti, *o.l.*, p. 97, « la pietra di costruzione calcarea è relativamente tenera. »

36. Cesare Chiesa, « Sui materiali di costruzione di provenienza locale usati dagli antichi in Tripolitania », *Reports and Monographs of the Department of Antiquities in Tripolitania*, 2 (1949), p. 26.

37. Renato Bartoccini, « Relazione della prima campagna di scavo della missione archeologica italiana in Libia (Leptis Magna, Settembre-Dicembre 1952) », *Quaderni di archeologia della Libia*, 3 (1954), p. 73.

d'excellente qualité, et par là même résistant à l'usure : les preuves en abondent, dans le port et dans le reste de la ville, pour des monuments dont l'utilisation n'a jamais été mise en doute. De plus, les traces d'utilisation sont évidentes en plusieurs points du port, et on ne peut donc pas retenir à priori une absence totale d'utilisation. Reste à savoir combien de temps celle-ci s'est poursuivie. On peut ajouter aujourd'hui au débat un témoignage littéraire sur lequel A. di Vita a opportunément attiré l'attention<sup>38</sup>. Le *Stadiasme*, document nautique byzantin qui remonte à un original du III<sup>e</sup> siècle ap. J.-C., ne mentionne pas le port de Lepcis, mais indique un amer au cap Hermaion, à 15 stades de Lepcis — soit 2,7 km —<sup>39</sup>, site que A. di Vita identifie avec sûreté à la pointe de Homs. Mais l'information vaut-elle pour le III<sup>e</sup> siècle ap. J.-C., ou pour une époque plus ancienne ?

J'en étais là de mes réflexions, quand des données nouvelles se sont présentées sur le terrain, à la suite de la forte inondation du 5 novembre 1987. Après les fortes pluies que connut la Tripolitaine au début de l'automne, une vague importante a parcouru le wadi, emportant tout sur son passage, entraînant un surcreusement de l'extrémité nord de la voie à colonnes, qui recoupe le lit du wadi Lebda, et recreusant le port notamment dans la partie centrale et orientale. Ainsi, non seulement l'épais manteau végétal qui recouvrait la plus grande partie du bassin s'est-il trouvé arraché, mais une épaisseur de l'ordre de 2 m de sables stériles a-t-elle disparu. Le recreusement a souvent dépassé le niveau de la nappe phréatique, et une large partie du bassin apparaît-elle remplie d'eau, en particulier le long du quai Ouest.

Mais surtout, la partie centrale et méridionale du bassin laissent voir pour la première fois un ensemble de constructions qui ont fait obstacle à la force des eaux. Tout un ensemble de murs en petits moellons irréguliers est devenu visible. Des foyers apparaissent aussi çà et là, avec des traces de combustions. Un ramassage superficiel a donné quelques monnaies de bronze de petit module d'époque tardive, ainsi que des fragments de métal non travaillé. Il semble bien que nous ayons affaire à un habitat tardif, mais aussi à une zone artisanale (fig. 11).

Ces découvertes expliquent mieux à présent le baptistère publié autrefois par J. B. Ward-Perkins<sup>40</sup> et qui se trouve en contrebas

38. Antonio di Vita, « Un passo dello ΣΤΑΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΗΛΛΑΣΣΗΣ ed il porto ellenistico di Leptis Magna », *Mélanges Boyancé*, Rome (coll. Éc. Franç. Rome, 22), 1974, p. 229-249.

39. *Id.*, *o.l.*, p. 229.

40. J. B. Ward Perkins, « The Christian Antiquities of Tripolitania », *Archæologia*, 95 (1953), p. 31 et fig. 14.





FIG. 11. — Constructions tardives dans le bassin ensablé du port après l'inondation de novembre 1987 (photo A. Laronde).

du podium du temple de Jupiter Dolichenus. Cet édifice chrétien paraissait bien excentrique dans la ville tardive, à moins de le mettre en relation avec les tombes chrétiennes connues dans l'angle sud-est du port. Désormais sa présence devient beaucoup plus compréhensible.

D'autre part, une indication trop rapide fournie sur les fouilles de G. Guidi et confirmée par R. Bartoccini<sup>41</sup> fait état de vestiges de la première période islamique sur le môle Est comme sur les autres structures du port, indication confirmée par les travaux d'E. Fian-dra dans la zone du temple flavien, à proximité du quai Ouest, où le dernier état semble correspondre à une fabrique de poterie à vernis jaune de l'époque aghlabite (IX<sup>e</sup> s.)<sup>42</sup>.

Si la densité et la chronologie de cet habitat tardif et islamique devront être précisés, il n'en demeure pas moins que l'extension de Leptis à basse époque a été bien plus importante qu'on ne le croyait dans tout ce secteur. D'ailleurs, le rempart byzantin prend appui sur le mur de fond du portique du môle Est et englobe l'ensemble du

41. Renato Bartoccini, *Il porto romano di Leptis Magna*, Rome, 1960, p. 129 ; Ernesto Vergara Caffarelli et Giacomo Caputo, *Leptis Magna*, Rome, 1963, p. 114-116.

42. Enrica Fian-dra, « I ruderi del tempio flavio di Leptis Magna », *Libya Antiqua*, 11-12 (1974-1975), p. 147-150.

port, qu'il aurait été inutile de protéger s'il était complètement déserté<sup>43</sup>.

Les deux premières campagnes de la Mission Archéologique Française à Lepcis Magna ont donc permis de renouveler notre vision du port : on aura remarqué que j'ai, à dessein, évité de parler de port sévérien, encore que l'unanimité des avis se soit faite pour attribuer ces travaux au plus illustre enfant de la ville<sup>44</sup>. De fait, aucun texte, aucune inscription ne vient explicitement attester que ce soit là l'œuvre de Septime Sévère. Je n'ai naturellement pas l'intention de m'ériger contre cette attribution hautement probable. Toutefois j'observe que l'ampleur des travaux dépasse encore ce que nous pouvions nous représenter. Les habitants de Lepcis s'étaient appelés *Lepcitani Septimiani*<sup>45</sup>, mais ils prirent ensuite la dénomination de *Lepcitani Saloniniani*<sup>46</sup> : de quels bienfaits étaient-ils redevables à l'épouse de l'empereur Gallien ?

Il restera à préciser la nature et la chronologie des travaux attribués à la dynastie sévérienne, mais également à découvrir quand l'ensablement du bassin a commencé à se produire, et si un rapport existe avec la disparition de la partie externe du port aujourd'hui engloutie. Nous pouvons d'ores et déjà être assurés que l'importance de Lepcis la Grande en sortira renforcée.

\* \* \*

MM. François CHAMOUX, Claude NICOLET, Jacques HEURGON, Paul-Marie DUVAL, Jacques FONTAINE, Jean LECLANT, Jean POUILLOUX ainsi que Gilbert Picard, correspondant de l'Académie, interviennent après cette communication.

43. Cf. *supra*, n. 41.

44. Pietro Romanelli, *Leptis Magna*, Rome, 1925, p. 91 ; Renato Bartoccini, *Il porto romano di Leptis Magna*, Rome, 1960, p. 14 ; Claude Nicolet, « Somptueuse Leptis Magna », *Archeologia*, 4 (1965), p. 44 ; Maria Floriani Squarcia-pino, *Leptis Magna*, Bâle, 1966, p. 112.

45. Julien Guey, « Lepcitana Septimiana VI », *Revue Africaine*, 94 (1950), p. 52.

46. J. M. Reynolds et J. B. Ward Perkins, *The Inscriptions of Roman Tripolitania*, Rome, 1952, n° 456, 457, 459.