



HAL
open science

Le Théouprosopon-Ras as-Saq'a (Liban) : étude géo-historique

Michael F. Davie, Hassan Salamé-Sarkis

► **To cite this version:**

Michael F. Davie, Hassan Salamé-Sarkis. Le Théouprosopon-Ras as-Saq'a (Liban) : étude géo-historique. Mélanges de l'Université Saint-Joseph, 1986, 41, pp.2-48. hal-01077658

HAL Id: hal-01077658

<https://hal.science/hal-01077658v1>

Submitted on 17 Nov 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LE THÉOUPROSON - RĀS AŠ-ŠAQ'A (LIBAN): ÉTUDE GÉO-HISTORIQUE

PAR
MICHAEL F. DAVIE
ET
HASSĀN SALAMÉ-SARKĪS

INTRODUCTION

Situé entre Batrūn et Tripoli, le Promontoire de Rās aš-Šaq'a est peut-être l'un des sites libanais le plus souvent et le plus diversement mentionné dans les sources antiques et médiévales. Aussi, faire l'inventaire de ses différents noms tient-il lieu d'un exposé de son histoire.

Pour saisir l'importance du rôle joué par le Promontoire au cours de l'histoire, il convient de l'aborder du côté de la mer, et mieux encore de le survoler, ou à défaut de l'observer sur une carte au 150.000^e. L'on ne peut s'empêcher alors de constater qu'il s'impose essentiellement par son caractère vigoureux, de barrière massive et apparemment incontournable jetée au travers de la côte (*Fig. 1*).

Pour le marin venant de la haute mer, de Chypre par exemple, le Promontoire constitue un point de repère excellent et rassurant qui apparaît comme une tache sombre située visuellement en contre-bas du massif, souvent blanc, du Makmal, approximativement à mi-chemin entre deux ensembles géographiques différents. A partir du cap, et vers le Nord, il peut voir, à sa gauche, la retombée du massif du Mont-Liban, la plaine du 'Akkār, la Trouée



Fig. 1): Extrait des cartes «Batroun» et «Gbayl» au 150.000^e

de Ḥoms et les collines surbaissées du Ġabal Anṣāriyyeh, avec les ports d'Anfeh, de Tripoli, de Bāniās et de Ṭarṭūs; à sa droite, vers le Sud, la cîme du Ṣannine le guide vers les criques et ports de Batrūn, de Ġbayl, de Buār, de Ṭabarġa, de Ġūniyyeh-Kaslik et de Beyrouth.

Pour le caboteur, le Promontoire surgit comme une barrière inhospitalière, menaçante, chargée de puissance mystérieuse, quasi divine, qu'il lui faut à tout prix se concilier sous peine de s'y échouer ou d'y être emporté par les courants qui mouillent ses pieds ou par les vents capricieux qui tourbillonnent devant sa face.

La situation était tout aussi périlleuse pour le voyageur qui empruntait la voie terrestre. En effet, tombant à pic dans la mer et soumis occasionnellement à des tremblements de terre importants, le Promontoire a été réfractaire à l'aménagement de routes importantes sur sa face maritime. Seule une méchante piste le contournait du côté oriental, et l'on n'accédait à Batrūn ou à Herī qu'au prix d'efforts pénibles. C'était un obstacle important et dangereux pour celui qui empruntait la route littorale, mais ce pouvait être un hâvre pour le marin qui savait se placer sous le vent pour profiter du port abrité de la baie de Herī-Šakka.

Du point de vue du stratège, ces obstacles pouvaient être avantageusement exploités. Du haut du Promontoire, en effet, l'on pouvait surveiller l'horizon, et l'actuel Dayr an-Nūriyyeh offre une vue ininterrompue de tout le littoral jusqu'à Tripoli. De l'église Mār Eliās, le regard s'étend depuis la vallée de Nahr al-Ġawz jusqu'à Batrūn, et de là vers Ġbayl. Les accès du Promontoire étaient eux aussi gardés, et le rocher de Musayliḥa a dû souvent servir à asseoir un ouvrage militaire destiné à contrôler la traversée du Nahr ainsi que les pistes qui escaladent les versants de la vallée ou qui contournent le Promontoire.

Obstacle majeur pour les flux entre ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui le Liban-Nord et le Liban Central, le Promontoire l'est aussi sur le plan régional, quand on change d'échelle, entre les côtes levantines méridionale et septentrionale. Il constitue en effet l'une des plus importantes entraves à la circulation côtière entre Lattakieh et Gaza. Seuls les caps de Nahr el-Kalb, de Nāqūra et de Ḥayfa peuvent lui être comparés, sans qu'aucun d'eux

puisse cependant l'égaliser en majesté ou en capacité d'interrompre ces flux. Il est donc surprenant qu'il n'ait pas été étudié dans le contexte de l'histoire régionale ou de celle plus strictement locale.

Dans cet article à deux voix, nous nous sommes efforcés de présenter toute la documentation dont nous disposons, tant sur le plan géographique que sur le plan historique. La combinaison de ces deux sources d'informations s'est avérée être du plus haut intérêt pour la compréhension de certains problèmes. C'est ainsi que certains textes, de l'époque des Croisades notamment, ont gagné, pour ainsi dire, en relief: ils ont parfois orienté le géographe dans le choix préférentiel d'une piste; ailleurs, c'est le géographe qui a orienté la traduction dans le choix de telle ou telle nuance.

I. PRÉSENTATION TOPOGRAPHIQUE

L'étude de Rās aš-Šaq'a n'a de sens que si elle est intégrée dans un contexte géographique plus vaste. Nous pouvons cependant limiter la région couverte par cette étude à cinq ensembles topographiques:

1. Le Plateau de Ḥāmāt

Le Promontoire de Rās aš-Šaq'a s'impose dans le paysage par sa masse grossièrement rectangulaire, orientée NNE-SSW et mesurant approximativement 5 km. de long sur 2 km. large. Légèrement incliné vers l'Ouest (260m à Ḥāmāt, 190m à Wağh a-Ḥağar), et vers le Nord (273m à l'église Mār Elias, sur le rebord méridional, et 154m à Dayr an-Nūriyyeh, sur le rebord septentrional), le Plateau est limité sur ses quatre bords par des escarpements vigoureux dont l'importance varie selon les secteurs, de sorte qu'il tombe, au Nord, verticalement dans la mer qu'il surplombe d'environ 150m. A l'Ouest, l'escarpement est interrompu par des replats et des trottoirs d'érosion marine (Sanlaville 1977), qui donnent à l'ensemble l'aspect d'un escalier gigantesque aux rebords verticaux. Au Sud, une corniche, plus ou moins rectiligne et orientée E-W puis NE-SW, domine la vallée de Nahr el-Ġawz de 150m à Ḍahr al-Mḥaṭṭa et de 240m à Mār Eliās. Le secteur oriental

est par contre moins spectaculaire. Un escarpement peu développé sépare le plateau de l'ensemble intermédiaire de Bednāyel, fortement incisé par les wādis al-Musayliḥa et Ġamalūn. Un réseau élémentaire de drainage le traverse d'Est en Ouest. Les fonds plats des *talwegs*, signalent une infiltration rapide des précipitations avec absence d'érosion linéaire significative, du moins à l'amont de ces réseaux hydrographiques élémentaires. En se rapprochant de la corniche occidentale, les wādis as-Sūri, Sāqiat Wādi 'Arab, Šehia et Ġmayr, s'incisent plus profondément dans la surface du plateau, à cause de la proximité du niveau de base, la mer, formant alors des vallées encaissées, aux bords raides et à la traversée très malaisée. L'ensemble du plateau, mis à part les quelques taches de cultures maraîchères et d'arboriculture autour des villages de Ḥāmāt et de Waḡh al-Ḥaḡar, est recouvert d'une garrigue. Telle était du moins la situation en 1975-76, avant la construction d'un aéroport actuellement inopérational.

2. L'avant-pays de Bednāyel

Située à l'Est du Plateau de Ḥāmāt, cette région complexe est constituée d'un plateau fortement disséqué avec des collines aux sommets arrondis, et incliné vers l'Ouest. L'ensemble est particulièrement érodé là où il est en contact avec le plateau de Ḥāmāt, c'est-à-dire à l'endroit où les Wādis al-Musayliḥa et Ġamalūn ont creusé leurs bassins-versants respectifs dans des roches tendres. Une topographie de ravinement accentué, des *bad-lands*, à circulation et à aménagement très malaisés caractérise cette région de contact. Plus au Sud, le plateau domine la ville de Batrūn, ainsi que l'étroit liséré fragmenté de la plaine littorale. Cet avant-pays «coince» donc, pour ainsi dire, la circulation humaine exclusivement le long du littoral, en contre-bas du plateau.

Tout ce plateau se rattache aux versants plus raides de la retombée occidentale du Mont-Liban, structurellement et lithologiquement différent de cet avant-pays. Toutefois, la topographie de ce secteur est relativement plus calme qu'ailleurs, comme le montre par exemple, la retombée vigoureuse de la montagne entre Beyrouth et Ġbayl.

3. La vallée de Nahr al-Ġawz

Le Nahr al-Ġawz est le seul organisme fluvial d'une certaine importance dans la région. Son bassin-versant draine la haute-montagne des environs de Laqlûq, de Tannūrīn et de Dūma. Alimenté en précipitations abondantes (la neige constituant une part appréciable du total annuel), son régime pérenne est bien plus régulier que ceux des petits bassins-versants des oueds du littoral, alimentés uniquement par les pluies d'hiver. Le Nahr est également alimenté, en amont, par des sources importantes.

A proximité de son embouchure, c'est-à-dire à 5 ou 6 km. de la mer, le Nahr est profondément incisé dans le plateau de Bednāyel: ses pentes y sont fortes et ses affluents courts et raides. Profitant de la présence de roches un peu plus tendres, des marnes, la vallée s'évase à proximité du Château de Musayliḥa, avant de s'ouvrir définitivement sur la plaine de Batrūn que le Nahr a contribué à construire avec ses alluvions. Les flux de mouvement s'en trouvent grandement facilités.

4. La plaine littorale de Batrūn

Grossièrement triangulaire, cette plaine est bordée au Nord par l'escarpement méridional du plateau de Ḥāmāt, à l'Est par le rebord occidental du plateau de Bednāyel et à l'Ouest par la mer. Elle contraste donc topographiquement avec les élévations qui la dominent des trois côtés. Elle en diffère aussi par la couleur: des tons de vert vif, signifiant la présence d'agrumiculture, contrastent avec le vert-foncé de la garrigue environnante ou du maquis dégradé survivant sur les marnes grisâtres. Du côté maritime, la plage est assez fortement battue par les vagues et la houle de secteur occidental. Les deux criques, au Nord et au Sud de Batrūn, y constituent les seuls secteurs protégés.

5. La plaine littorale de Herī-Šakka

Avec ses cinq kilomètres de long et à peine un kilomètre de large, cette plaine s'étend en contrebas des versants occidentaux de Ġabal Qalḥāt, érodés

en *bad-lands*. Elle s'étend de Rās an-Nāṭūr et du cap de Anfeh au Nord, jusqu'au débouché du Wādī al-Musayliḥa au Sud, à la base des falaises du plateau de Ḥamāt, à peine incisées par les quelques ravins dévalant les pentes du Qalḥāt ou des collines de Bednāyel. Protégée par le cap de Rās aš-Šaq'a qui dévie les courants du Sud-Ouest, la mer y est plus calme et la plage sablonneuse ou à galets, et à pente douce.

II. PRÉPARATION STRATIGRAPHIQUE ET TECTONIQUE

1. Le Plateau de Ḥamāt

Le Plateau de Ḥamāt est façonné dans des séries tertiaires du Vindobonien (m₂) constituées de 175m de calcaires durs et de 67m de calcaires marneux. La couche calcaire constitue donc l'ossature de cet ensemble, et donne, sur le terrain, des escarpements caractéristiques. A partir du rebord oriental, le pendage des couches est d'abord vers l'Ouest, devient ensuite subhorizontal, puis change de sens en s'inclinant vers l'Est. Le plateau peut, dans ces conditions, être assimilé à un synclinal dissymétrique.

Ces séries reposent sur les couches marneuses et crayeuses du Sénonien (s₆), épaisses de 520m. Mais le pendage général de ces séries vers l'Ouest fait que les couches marneuses disparaissent du profil, au fur et à mesure que l'on avance depuis Herī vers Dayr an-Nūriyyeh. Au droit de Herī, cependant, ces couches ont permis le dégagement de formes géomorphologiques majeures, des glissements massifs, qui ont leur intérêt du fait qu'ils se rattachent à des événements historiques bien documentés. La vigueur de l'escarpement septentrional s'expliquerait donc d'une part par l'intensité des sapements à la base de la falaise par l'action de la mer, d'autre part par les phénomènes d'éboulements provoqués par l'intensité des infiltrations des précipitations sur le plateau lui-même. Sans doute la sismicité y a également joué un rôle. A l'Ouest, par contre, la falaise est moins abrupte du fait de la résistance des séries calcaires du Vindobonien qui apparaissent sur toute leur épaisseur et

qui ont permis le façonnement de niveaux marins, impossibles à réaliser dans les roches marneuses du secteur Nord. C'est ce qui explique l'absence des trottoirs d'érosion dans le secteur septentrional. A l'Est, la corniche a une importance moindre car la couche du Vindobonien est peu épaisse, alors que les séries marneuses y sont très développées.

3. L'avant-pays de Bednāyel

Les marnes et marno-calcaires du Sénonien S_6 affleurent dans la combe de Fi'a, prolongement de l'anticlinal de Ġabal Qalhāt, un des derniers replis occidentaux du Mont-Liban (Vaumas, 1954). Cet affleurement est sectionné, au Sud, par la grande faille transversale de Batrūn, de direction E-O. L'évidement de l'anticlinal et de son prolongement méridional et la mise à nu des séries du Sénonien ont permis le façonnement des *bad-lands* à l'amont de la plaine littorale, ou des collines surbaissées de l'avant-pays proprement dit.

4. La vallée de Nahr al-Ġawz

Cette vallée suit le tracé de la Faille de Batrūn. Elle débute à Rās Kubba, affecte sans doute aussi le plateau continental sous-marin, et explique l'importance de l'escarpement méridional du plateau de Ġāmāt, tout en conditionnant le tracé des derniers kilomètres de Nahr al-Ġawz. La faille s'étend jusqu'à Bšarreh-les Cèdres, et même bien au-delà, jusqu'à la grande faille méridienne de Yammūneh, et confirme par là son importance structurale régionale. Intimement liée aux mouvements tectoniques du domaine levantin, elle a même pu être l'épicentre de séismes.

La Faille de Batrūn ne constitue cependant pas le seul accident tectonique: la région est également hachée par de nombreuses failles mineures, des diaclases et des linéaments, décelables surtout sur des images prises à partir de satellites LANDSAT ou SPOT (Davie M.F., 1977). Les plateaux de Ġāmāt et de Bednāyel, ainsi que l'aval de Nahr al-Ġawz, *sensu lato*, sont affectés par ces linéaments, souvent de direction parallèle à celle de la Faille de Batrūn. Quelquefois, cependant, les linéaments sont de direction méridienne. Les couches calcaires, ainsi fissurées, permettent une infiltration aisée des

précipitations et des eaux d'écoulement. Elles deviennent donc moins résistantes, notamment quand elles reposent sur des séries marneuses et crayeuses, aisément dégagées à leur base par l'érosion fluviale ou marine. C'est aussi le cas de la corniche Nord du Plateau de Ḥāmāt.

Ces éléments géologiques et géomorphologiques permettent l'établissement de cartes (*Fig. 2 et 3*) qui synthétisent les différentes informations, et se justifient par le fait que l'aisance de mouvement de l'Homme à travers un milieu «naturel» est conditionnée par les composantes de ce milieu: pentes, végétation, elles-mêmes conditionnées par l'évolution géomorphologique du secteur.

5. Les plaines littorales de Batrūn et de Šakka-Herī

Ces plaines ont été constituées par le matériel arraché aux bassins-versants des organismes fluviaux situés à l'amont durant les différentes périodes du Quaternaire et de l'Holocène (Sanlaville, 1977: 355).

III. LES VOIES DE COMMUNICATION

Il est évident que la topographie conditionne, voire détermine, le choix préférentiel des flux humains qui évitent généralement les zones raides, les vallées et les *bad-lands* au profit des régions horizontales, au mouvement aisé. La présence de points d'eau joue également un rôle déterminant dans le choix d'une voie, tandis que les possibilités de défense ajoutent un critère supplémentaire pour son éventuelle adoption.

A partir des figures 2 et 3, il est possible de déduire un tableau (Tableau 1), qui met en valeur le rapport aisance de mouvement/présence ou absence d'eau, donnée vitale pour toute activité humaine. L'environnement physique acquiert alors un «sens» duquel se dégage le fait que les régions où le mouvement est aisé sont, évidemment, les surfaces planes: plaine littorale de Batrūn ou de Herī et plateau de Ḥāmāt. Mais ce dernier souffre du manque



Fig. 2: Croquis géologique.

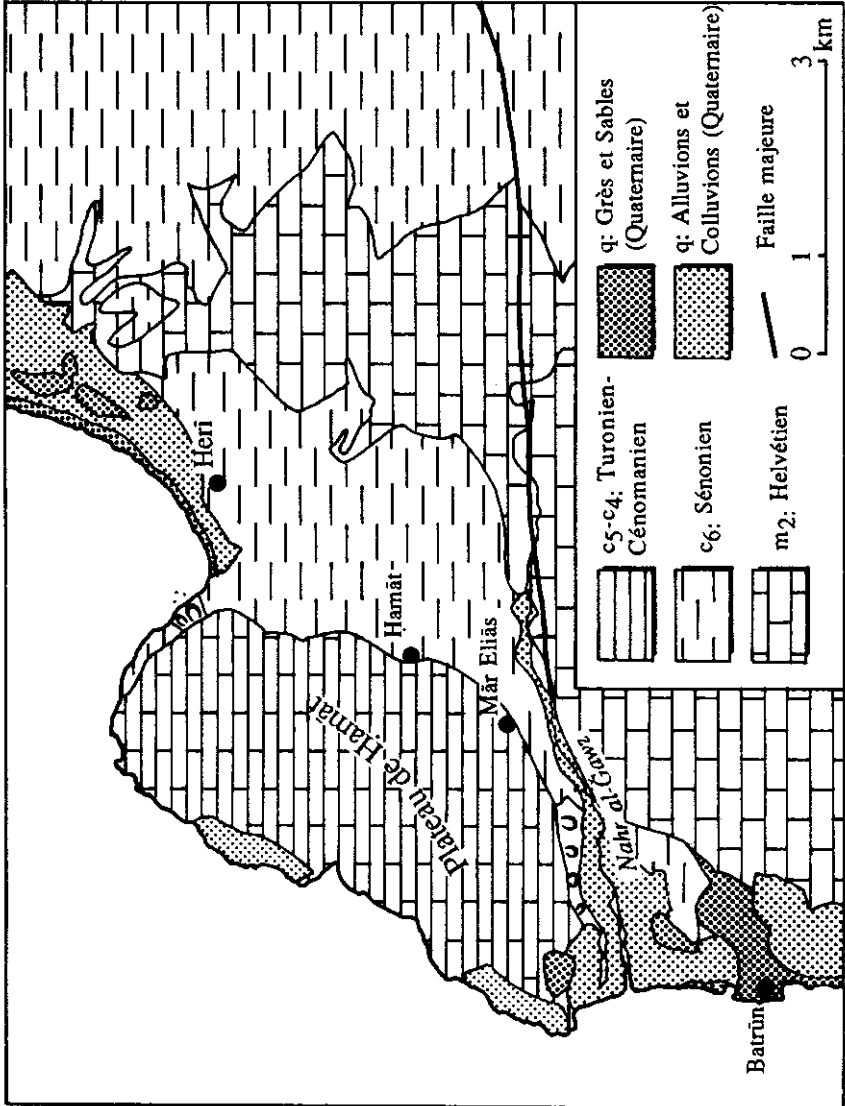


Fig. 3: Croquis géomorphologique.

d'eau, conséquence de sa lithologie, ici calcaire. Cette déficience pouvait être comblée par l'aménagement de citernes destinées à recueillir l'eau de pluie, qui ont permis l'implantation (mais ce n'est là qu'une hypothèse!) du village de Hāmāt.

CADRE	MOUVEMENT			EAU	
	<i>Aisé</i>	<i>Diff.</i>	<i>Impos.</i>	<i>Oui</i>	<i>Non</i>
Plaine alluviale (Batrūn, Herī, N. al-Ġawz)	x			x	
Plateau Calcaire	x				x
Replats marins à l'W du Plateau	x				x
Escarpement majeur du Vindobonien			x		x
Autres escarpements du Vindobonien			x		x
Glissements majeurs			x		x
Versants des vallées		x			x
Bad-lands			x		x
Plateau de Bednayel		x			x

Tableau 1: Le terrain et les difficultés de mouvement.

Il apparaît ainsi clairement que la région est formée de deux secteurs, l'un à mouvement aisé (plaines littorales et une portion du plateau de Hāmāt), l'autre à mouvement malaisé, voire impossible (zones des escarpements, des glissements ou des *bad-lands*). Le problème qui se pose dans ces conditions au voyageur est celui de rechercher les surfaces planes et les chemins qui y mènent, de trouver le moyen de passer d'un ensemble aisé à un autre et de profiter au maximum des possibilités offertes par les autres ensembles. Le tableau ou les cartes n'expliquent pas suffisamment les choix préférentiels des circuits ou, si l'on préfère, les raisons du choix d'une route au détriment d'une autre. S'il est évident que les routes sont déterminées par les conditions physiques, elles le sont aussi par le niveau technologique atteint au cours de la période examinée. Or, dans le cas qui nous occupe, il ne semble pas que le

niveau technologique ait tellement changé entre l'époque gréco-romaine et le milieu du XIX^e siècle.

L'analyse de l'ensemble des possibilités de communication entre les différents points ou sites qui cantonnent le Promontoire, à partir de la simple notion d'accessibilité, permet d'établir la matrice de données suivantes (Tableau 2):

	Batrūn	Musayliḥa	Herī	Ḥāmāt	B. al-Hawā	Somme
Batrūn	–	x	–	x?	–	2 ou 1
Musayliḥa	x	–	x	x	x	4
Herī	–	x	–	x	x	3
Ḥāmāt	x?	x	x	–	x	3 ou 4
Bāb el-Hawā	x	x	–	–	–	2
Somme	3 ou 2	4	2	3 ou 2	3	–

Tableau 2: Matrice des communications.

Cette matrice permet de constater que, s'il est possible de rejoindre, par exemple, Musayliḥa à partir de Batrūn, Herī reste inaccessible en ligne directe à cause de la topographie et des conditions physiques générales: l'accessibilité maximale s'exprime ainsi par les valeurs les plus élevées dans la matrice. Il paraît donc évident que le point à partir duquel il est possible d'atteindre le plus grand nombre de destinations est le Château de Musayliḥa et que, par conséquent, celui qui contrôle Musayliḥa contrôle l'essentiel des voies de passage à travers le cap de Šaq'ā. Le Château constitue de cette façon un point-clé de défense tout en étant un relais nécessaire pour tout mouvement en direction de Batrūn d'une part, ou de Ḥāmāt, de Herī et de Bāb al-Hawā de l'autre. A partir de Batrūn, le flux de mouvement se dirige vers Musayliḥa, et de là soit vers Ḥāmāt et la route des crêtes pour redescendre vers Herī, soit par la région des *bad-land* vers Bāb al-Hawā et Herī, avec la possibilité de faire un petit crochet vers Ḥāmāt qui apparaît comme le deuxième carrefour-relais important (Fig. 4a et b).

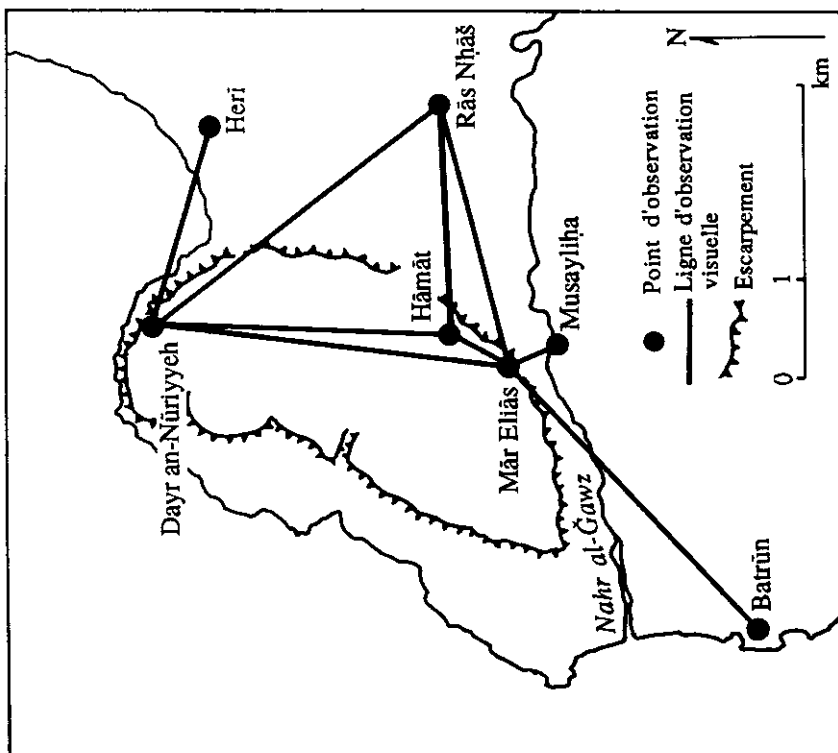


Fig. 4b: Croquis des communications visuelles.

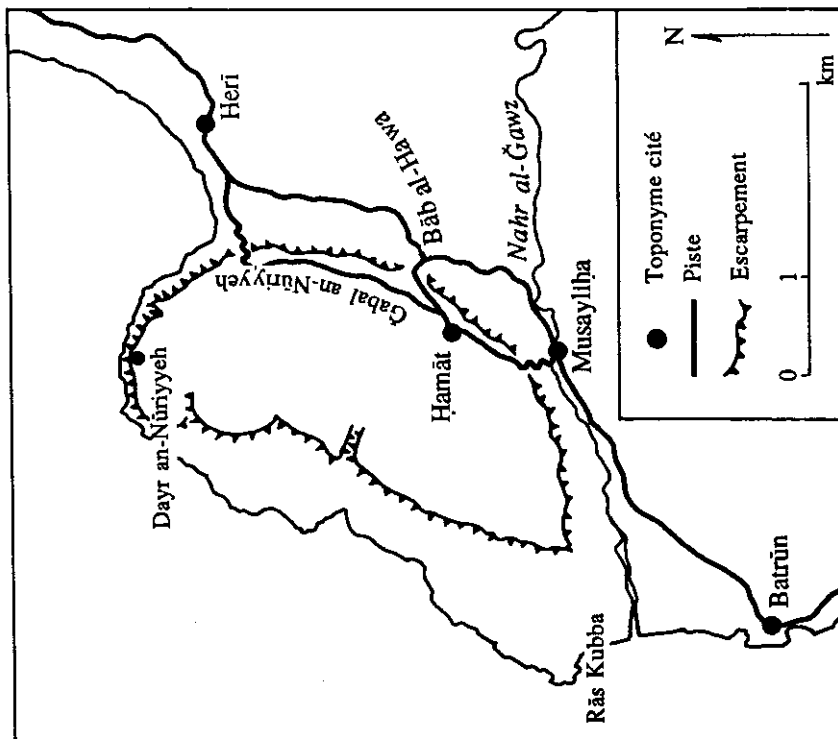


Fig. 4a: Localisation des pistes.

D'un autre côté, l'examen, sur matrice d'informations (Tableau 3), des sites possibles pour l'établissement des fortins ou de tours d'observation, et des possibilités d'inter-communication visuelle entre les différents points pour la surveillance et le contrôle de cet espace, montre que Mār Eliās se trouve être le point qui communique visuellement avec le plus grand nombre de sites (*Fig. 4b*). Il constitue de la sorte le point stratégique par excellence, suivi par Dayr an-Nūriyyeh, Ḥāmāt et Rās Nḥāš qui ont pu être transformés en postes de surveillance ou de relais pour la signalisation par feux:

	Batrūn	M. Eliās	Nūriyyé	Musayl.	Ḥāmāt	R. Nḥāš	Herī
Batrūn	-	x	-	-	-	-	-
Mār Eliās	x	-	x	x	x	x	-
Dayr an-Nūriyyeh	-	x	-	-	x	x	x
Musayliḥa	-	x	-	-	-	-	-
Ḥāmāt	-	x	x	-	-	x	-
Rās Nḥāš	-	x	x	-	x	-	-
Herī	-	-	x	-	-	-	-
Somme	1	5	4	1	3	3	1

Tableau 3: Matrice des communications visuelles.

Cet ensemble de données permet désormais d'envisager le tracé de la meilleure route à suivre pour franchir le massif de Rās aš-Šaq'a. Prenant la direction du Nord et après avoir traversé la plaine de Batrūn, on rencontre le Château de Musayliḥa. Le fortin contrôle le pont qui enjambe Nahr al-Ġawz à l'endroit où celui-ci est le plus aisément franchissable, du fait que ses berges ne sont ni trop encaissées ni trop éloignées les unes des autres. La construction du pont à cet endroit, permettait la traversée du Nahr en toutes saisons, tandis qu'ailleurs, à l'aval, toute construction, sinon toute traversée, étaient rendues quasiment impossibles, soit à cause de l'éloignement des berges, soit à cause des dangers de la traversée en gué en période de crue. L'on s'aperçoit, de la sorte, que le Château contrôle, sur sa rive droite, le point de passage obligatoire qui dessert trois pistes possibles (*Fig. 4a*): la première escalade

l'escarpement méridional du plateau vers Ḥāmāt, la seconde suit, *grosso modo*, les wādīs Ġamalūn et Musayliḥa vers Bāb al-Hawā, et la troisième longe la rive droite de N. al-Ġawz et revient vers l'Ouest, vers Kubba.

Dans le cas de la première piste, Ḥāmāt joue indubitablement le rôle de relais, et Mār Eliās celui de point d'observation. A partir de Ḥāmāt, on longe alors l'escarpement oriental en direction de Ġabal an-Nūriyyeh (situé sur l'escarpement bordier du versant nord), et l'on descend vers Herī en empruntant une piste dangereuse. La seconde piste conduit à travers les *bad-lands* vers Bāb al-Hawā; ses points de surveillance seraient alors Mār Eliās et Rās Nḥāš. Dans les deux cas, les sentinelles ont la possibilité d'observer aisément tout mouvement et de signaler à la garnison la plus proche (Ḥāmāt?) l'ampleur des effectifs ennemis en vue d'organiser la défense. Celle-ci paraît être aisée, étant donné que la présence de quelques hommes «tenant» les hauteurs devait suffir à empêcher l'adversaire de profiter pleinement des pistes d'accès (voir *infra* IV, 3, Texte 6).

Dans le cas de la troisième piste, on est obligé, après avoir longé le Nahr sur sa rive gauche, de le traverser à l'endroit du pont et de refaire son chemin en suivant la rive droite. Ce chemin est nettement plus aisé sur le tronçon Musayliḥa-Kubba et jusqu'aux premières élévations du plateau: il permet en effet de monter vers Ḥāmāt à travers Wādī as-Sūrī et d'éviter ainsi la piste côtière trop périlleuse du cap de Rās aš-Šaq'a, soumise aux vagues de la mer, aux éventuels glissements de terrain de la face septentrionale, et de toute façon trop escarpée.

Quoique intéressante et plus «confortable», cette troisième piste pose un certain nombre de problèmes. Elle est d'une part trop longue, du fait du détour par les deux berges du Nahr, ce qui constitue une perte de temps non négligeable pour des voyageurs pressés de retrouver le prochain relais. Elle est d'autre part dépourvue de haltes ou de points d'eau sur toute la longueur du parcours ou dans ses parages immédiats. A ces deux problèmes capitaux, s'ajoute un troisième non moins important, celui de l'absence de points de surveillance indispensables en période de brigandage chronique, par exemple. Il semble donc exclu que les voyageurs aient systématiquement utilisé cette

voie, et les cartes du 19^e siècle (dont la *Carte du Liban* dressée par le Corps Expéditionnaire Français en 1862) n'en font, d'ailleurs, aucune mention.

Cette analyse géographique se révèle précieuse pour l'explication de certains passages de chroniqueurs et permet en outre de proposer des localisations de sites restés jusqu'à présent problématiques. Précisons toutefois que la difficulté, voire l'impossibilité actuelle, d'effectuer un *survey* systématique de la région en vue d'y relever d'éventuelles ruines de relais, de citernes, ou de tours, interdit la vérification de ces hypothèses par d'autres approches que celles de la cartographie. Malheureusement, la pauvreté notoire en toponymes de la carte libanaise au 1/20 000^e ne permet pas de pousser plus loin les analyses.

IV. LE PROMONTOIRE DANS LES TEXTES

Du fait de sa position, le Promontoire de Râs aš-Šaq'a ne pouvait manquer d'être signalé par des historiens, des chroniqueurs, des géographes ou des voyageurs qui, à partir de l'époque classique, se sont intéressés d'une manière ou d'une autre à cette région de la côte. Son nom, contrairement à ceux d'autres sites qui ont joué parfois un rôle bien plus marquant dans l'histoire de la région, figure dans un bon nombre de textes qui couvrent pratiquement toutes les périodes comprises entre l'époque hellénistique et l'époque actuelle. Par contre, nous n'en possédons aucune mention dans les documents antérieurs à l'époque classique, et c'est seulement à titre d'hypothèse de travail que l'on peut souscrire à l'idée d'E. Renan (1864: 145) qui a voulu reconnaître, au-delà de la forme grecque du toponyme (*Théou prosopon* = *Face de Dieu*), une forme sémitique originelle (*Pene El* ou *Pene Ba'l* = *Face d'El* ou *Face de Ba'l*).

Cette absence du toponyme dans les sources pré-classiques s'explique d'une part par l'extrême rareté des documents locaux, d'autre part par l'absence quasi totale de textes descriptifs remontant à ces époques et enfin par l'inutilité des précisions topographiques dans les documents privés ou les rapports officiels. Il est d'ailleurs évident que, dans ce dernier cas du moins,

toute précision de ce genre s'avère particulièrement superflue compte-tenu de l'éloignement du destinataire et de ceux à l'édification desquels ces rapports étaient destinés. C'est ainsi que nous n'avons, par exemple, aucune trace du Promontoire dans les *Lettres d'El-'Amārna* qui nous informent suffisamment sur la situation des villes de la région dans le courant du XIV^e s. av. notre ère, ni dans les *Annales* des rois d'Assyrie qui ont si souvent parcouru la région dans le courant du I^{er} millénaire, ni non plus dans les annales et récits des grands conquérants de l'histoire qui ont pourtant laissé de nombreux et prolixes documents relatant leurs hauts faits et gestes, tels les Thoutmosis, les Ramsès, les Alexandre, et d'autres. Mais peut-être faudrait-il excuser les chroniqueurs de ces grands hommes d'avoir commis cette négligence, étant donné que le Promontoire a pu être, pour ainsi dire, en dehors de leur circuit, d'une part à cause des dangers que présentait sa piste côtière, d'autre part parce que la route devait le plus souvent l'éviter en s'engouffrant dans les défilés de la vallée qui en longe l'escarpement oriental. La mention du site ne pouvait donc trouver place que dans des récits de géographes ou des voyageurs soucieux d'étonner leurs lecteurs par la précision ou par la richesse de leurs informations.

1. Les textes de l'époque classique

La mention la plus ancienne du Promontoire figure dans le récit qu'a fait l'historien grec Polybe (205/200-120/118 av. J.-C.) des péripéties de la IV^e Guerre de Syrie qui opposa, entre 223 et 217 av. J.-C., Ptolémée IV d'Égypte et Antiochos III de Syrie. Il est dit dans ce récit (*Histoire* V, 68, 7-8) que le roi Antiochos, après avoir mis fin aux dissensions qui partageaient les Aradiens,

poursuivit sa route en longeant le lieu dit Théou prosopon [Face de Dieu] et arriva près de Beryte [Beyrouth] après avoir pris au passage Botrys [Batrūn] et incendié Triéris [Héri?] et Kalamos [Qalamūn]¹.

Μετὰ δὲ ταῦτα ποιησάμενος τὴν εἰσβολὴν κατὰ τὸ καλούμενον Θεοῦ πρόσωπον ἦκε πρὸς Βηρυτόν· Βότρυν μὲν ἐν τῇ παρόδῳ καταλαβόμενος, Τριήρη δὲ καὶ Κάλαμον ἐμπρήσας.

1. Sauf indication contraire dans le texte, toutes les traductions en français des textes grecs, latins arabes ou vieux français sont de H. S-S.

Bien plus tard, le toponyme réapparaît dans le passage que consacre le géographe grec ou hellénisé Strabon (64/63 av.-24/25 ap. J.-C.) dans sa *Géographie* (XVI, 2 18) à la situation de la Phénicie lors de la campagne de Pompée au printemps de 63 av. J.-C. Strabon y fait allusion aux brigands ituréens qui faisaient des raids contre les villes de la côte à partir de leurs places-fortes de la montagne ou du littoral,

ainsi que d'un poste fortifié qu'ils avaient installé sur le Théou prosopon.

...καὶ τὸ ἐπὶ τῷ Θεοῦ προσώπωνι φρούριον ἐπίτεθεν...

Vers le milieu du 1^{er} s. de l'ère chrétienne, le Ptomontoire est de nouveau cité dans un traité de géographie composé, vers 43-44, par le géographe romain d'origine espagnole Pomponius Mela. Dans son *De situ Orbis*, également connu sous le titre de *De Chorographia* (Ch. XII), Mela réserve un paragraphe à la Phénicie dans lequel il cite les noms des villes qui la cantonnent en partant de Tyr jusqu'à Marathos ('Amrît). Parmi ces noms, on trouve situé entre Sidon et Tripoli le *promontoire de la Bonne Face* (*promontorium Euprosopon*), appellation qui n'apparaît plus ailleurs dans les textes à notre connaissance.

Le contemporain de Mela, Pline l'Ancien (23/24-79 ap. J.-C.), généralement attentif aux particularités des régions qu'il étudie, ne relève même pas, dans son *Histoire Naturelle* (V, XVII, 19-20), le nom du Promontoire parmi les sites de Phénicie, alors qu'il cite le Promontoire Blanc, *Promontorium Album* (=Râs al-Biyyāḍa), au Sud de Tyr.

Au 11^e s., le géographe grec d'Égypte, Claude Ptolémée, mentionne, dans sa *Géographie* (V, 14), le nom du Promontoire sous sa forme traditionnelle de Théouprosopon dans son inventaire des sites de Phénicie en précisant les coordonnées géographiques:

Θεουπρόσωπον, ἄκρον	ξζ'	γ'	λδ'	γ'
Promontoire du Théouprosopon	67°	20'	34°	20'

Si certains auteurs, particulièrement les géographes, se sont intéressés d'une manière ou d'une autre au Promontoire, celui-ci, par contre, est totalement absent des documents officiels. C'est ainsi, par exemple, que *La*

Table de Peutinger (éd. Miller 1916: 803-804), dont l'original daterait de la 1^{re} moitié du III^e s., l'*Itinéraire des Provinces d'Antonin Auguste*, qui date du II^e-IV^e s. (éd. Miller 1916: LVIII) ou le *Synekdémos* d'Hiéroclès (éd. Honigmann 1939: 40-41), qui date du début du règne de Justinien I (527-565), l'ignorent totalement. Ces documents, en effet, ne pouvaient s'arrêter sur des informations, somme toute anecdotiques, puisque leur but était de dresser l'inventaire des Provinces de l'Empire et de faire état des distances qui séparaient les étapes ou relais du Courrier officiel. Il est d'ailleurs fort probable que la route habituellement empruntée par ce Courrier devait éviter le Promontoire et relier Tripoli à Batrun à travers la vallée de Musayliḥa. Il en devait être de même pour les pèlerins et les voyageurs de l'époque qui suivaient généralement les routes « officielles », ne s'égarant que rarement sur des pistes inconnues ou dangereuses. C'est ainsi que le Pèlerin de Bordeaux (éd. Miller 1916: LXX), qui visita la région vers le 2^e quart du IV^e s., ou les compagnons d'Antonin de Plaisance (éd. Geyer 1898: 159), qui la visitèrent entre 560 et 570, ne le mentionnent jamais.

Le souvenir déformé du Théouprosopon semble pourtant s'être conservé jusqu'au milieu du XI^e s. En effet, entre 437 H. et 444 H. (1045-1052 de l'ère chrétienne), le persan Nāṣiri Ḥosraw entreprend un voyage qui le conduit en Syrie, en Palestine, en Égypte et en Arabie. Dans sa *Relation du Voyage* (éd. Schefer 1881: 43 et n. 1), Ḥosraw signale la présence, entre Tripoli et Ġbayl, d'un endroit nommé Ṭaraberzen. Constatant cette « aberration » topographique, son éditeur-traducteur Ch. Schefer propose de « substituer le nom de Batrūn à celui de Tharaberzen qui se trouve dans tous les manuscrits (qu'il a eu à sa) disposition », étant donné, ajoute-t-il, que « le nom de Tharaberzen s'applique à une place forte qui relevait d'Antioche; les Arabes l'ont corrompu et en ont fait Darbessak... ». Or, comme le toponyme en question ne procède pas d'une erreur de copiste, puisque *tous les manuscrits* le donnent comme tel, et comme d'autre part il n'y a aucune raison de soupçonner N. Ḥosraw, et dans ce seul endroit, d'avoir commis une erreur d'identification, d'autant plus que notre voyageur se distingue par la précision et l'exactitude de ses informations, nous sommes obligés de lui faire confiance,

de rejeter la proposition de Schefer et de considérer *Taraberzen* comme une déformation par une longue transmission orale de l'antique *Théouprosopon*.

Au cours de l'époque byzantine, et à la faveur de la christianisation de la région, le Promontoire change de nom, et de *Face de Dieu*, il devient *Face de la Pierre* ou *Lithoprosopon*. Cette désignation se propage aussi bien chez les auteurs de langue syriaque, tels le Pseudo-Denis ou Michel le Syrien, qui la rendent par *Parsup Kipa*, que chez les auteurs de langue arabe, tels Idrīsī, Yāqūt ou Dimašqī, qui la rendent par *Anf al-Haḡar* ou *Waḡh al-Haḡar*: les deux dénominations signifiant d'ailleurs également *VeZ* ou *Face de la Pierre*.

2. Les textes d'époque byzantine

Toutefois, ce n'est point dans ces variantes sémantiques que réside l'originalité des récits des chroniqueurs syriens ou byzantins d'origine syrienne, puisque le Promontoire est mis en relation avec des événements d'une très grande importance sur le plan régional.

En effet, dans sa *Chronographie* (XVIII, 485), le chroniqueur byzantin d'origine syrienne Jean Malalas (491-578) rapporte ce qu'il a ouï-dire du grand tremblement de terre qui a secoué la région le 9 juillet 551 (Plassard, 1968) et qui a provoqué la destruction d'une centaine de villes côtières. Dans sa chronique, le récit le plus extraordinaire au sujet de cet événement concerne précisément la région de Batrūn et le Promontoire du Lithoprosopon:

Dans la région de Batrūn, une partie de la montagne qui borde la mer et que l'on appelle «Face de la Pierre» fut arrachée et précipitée dans la mer et constitua un port, de sorte que plusieurs gros bateaux pouvaient mouiller l'ancre dans ce port formé par l'éboulement de la montagne, puisque la ville n'avait point de port auparavant.

Ἐν δὲ τῇ πόλει Βότρουσ ἀπεσπάσθη ἀπὸ τοῦ παρακειμένου τῇ θαλάσση ὄρους τοῦ ἐπίκλιν Λιθοπροσώπου μέρος καὶ κατηνέξθη εἰς τὴν θάλασσαν, καὶ ἀπετέλεσε λιμένα, ὡς δύνασθαι ὄρμεῖν ἐν τῷ λιμένι τοῦ ἀποσπασθέντος ὄρους πλοῖα παμμεγέθη· οὐκ εἶξε γὰρ ἡ αὐτὴ πόλις τὸ πάλαι λιμένα.

Au IX^e s., le Pseudo-Denis reprend le récit dans sa *Chronique*, mais l'amplifie à tel point que le «morceau de montagne» projeté dans la mer par l'effet du séisme devient, par un extraordinaire «glissement» géographique sur près de 7 km. de distance, le fameux *mur de mer* (voir *infra*) qui borde le littoral de Batrūn.

Now Botrys of Phoenicia, which is on the coast of the sea, fell in the severe earthquake. The great rock which was adjacent to it, which was called 'Face of Stone', was suddenly shaken and broken apart from the force of the earthquake; and a great part was broken off from it and fell into the sea; and the earthquake threw it a great distance into the middle of the sea. It lodged there and made a barrier over against the sea for a great distance, and the sea remained inside it. And there was left for it an intrance on one side; thus became a great and perfect harbour.

(Trad. J.P. Brown)

Trois siècle plus tard, Michel le Syrien, Patriarche jacobite d'Antioche entre 1166 et 1199, reprend lui aussi l'événement dans sa *Chronique* (Liv. IX, Ch. XXIX) dans un style d'apocalypse:

Botrys, ville de Phénicie, située sur le bord de la mer, s'écroula dans ce violent tremblement; la grande montagne qui dominait la ville, et qu'on appelle «Masque de pierre», fut ébranlée, soulevée subitement par la violence de la secousse, et une grosse fraction tomba dans la mer; elle fut projetée au loin dans la mer par le tremblement de terre; elle s'y enfonça et forma un barrage en face de la ville sur une grande longueur; la mer se trouva à l'intérieur; (il resta une entrée) du côté de la mer, de sorte qu'il y eut un vaste et merveilleux port, capable de contenir les grands navires

(Trad. J.B. Chabot)

A la lecture de ces documents, deux évidences s'imposent qui permettent d'aborder le problème du port de Batrūn et de ses rapports avec l'éboulement du Lithoprosopon. D'une part, aucun des trois chroniqueurs, y compris Malalas contemporain du grand séisme de 551, n'a été un témoin oculaire des

événements qu'il décrit, et ce qu'ils rapportent, ils l'ont appris par ouï-dire; d'autre part, aucun des trois ne connaît la région qu'il décrit, et leurs «précisions» topographiques procèdent d'informations orales qui font abstraction de la longueur réelle des kilomètres! A partir de là, il est possible de soumettre ces textes à la critique et d'en dégager les éléments de discussion suivants:

a) Le texte de Malalas, le plus sobre des trois, situe le Lithoprosopon (ἐν δὲ τῇ πόλει Βότρυος). Or, la préposition (ἐν), avec le datif de lieu sans mouvement et avec l'idée d'un lieu déterminé et de ses environs immédiats, signifie «dans la région de» ce qui est parfaitement conforme à la réalité géographique, puisque le Lithoprosopon est situé à environ 7 km. au Nord de la ville. C'est d'ailleurs ainsi que l'éditeur de Malalas, L. Dindorf, a compris le texte qu'il traduit en latin par «*ad urbem Botrym*» (= près de la ville de Batrūn).

b) Le même Malalas, et quels que soient l'importance de l'éboulement, la dimension du port et le nombre de bateaux qui pouvaient y jeter l'ancre, tourne sa phrase de telle sorte qu'il affirme à deux reprises que le port de Batrūn est le résultat du tremblement de terre, et affirme encore avec plus de vigueur que *Batrūn n'avait point de port avant l'éboulement du Lithoprosopon*.

Dans un ordre de priorité, il nous semble que c'est la dernière assertion qui importe le plus. Car, si la ville avait été dotée d'un port de quelque importance (et il ne s'agit nullement ici de la crique rocheuse au Sud de la ville), Malalas ne se serait point engagé dans une erreur aussi grossière qui pouvait facilement être rejetée par ses lecteurs avertis ou du moins par ses utilisateurs. Ceci nous amène donc à considérer l'information de Malalas comme hautement plausible, en ce sens que le tremblement de terre a pu déclencher un éboulement qui a affecté les roches marneuses tendres, peu résistantes, fracturées et humides (nous sommes en effet au début de l'été!) de la face Nord du Lithoprosopon. Les éboulements ont dû ainsi créer une sorte de digue ou de jetée naturelle abritant un port d'une certaine importance. Cette installation portuaire inespérée a dû «fonctionner» tant que la digue était encore en place, en attendant de disparaître, emportée par les vagues, du fait de la fragilité de ses constituants.

c) Si nous nous tournons du côté des successeurs de Malalas, nous constatons, malgré leur style exagéré, qu'ils ont conservé la trame du récit, à savoir que le port magnifique de Batrûn est bel et bien un résultat de l'éboulement du Promontoire. Ce fait est d'autant mieux « assuré » que rien ne permet de déceler dans leurs récits une quelconque « critique » contre l'affirmation de Malalas au sujet de l'inexistence de port avant le milieu du VI^e s.

Entre Malalas et ses successeurs, toutefois, le temps semble avoir bien fait son œuvre: ce qui permet au Pseudo-Denis (IX^es.) et à Michel le Syrien (XII^e s.) de commettre quelques contre-sens de lecture et quelques « glissements » topographiques! Il a suffi, en effet, qu'ils aient lu *dans la ville* au lieu de *dans la région de Batrûn* pour que le Lithoprosopon changeât de place dans leurs esprits! Il a de même suffi que des voyageurs ou des témoins leur aient rapporté que la ville de Batrûn est protégée du côté de la mer par un mur de grès long de quelque 220m pour que nos chroniqueurs transformassent les deux criques médiocres, à peine utilisables par des embarcations de pêcheurs, en un formidable port, et de considérer cette digue comme *le* morceau de montagne arraché par le fantastique tremblement de terre!

Ce *mur de mer* n'a jamais cessé, depuis, d'exciter l'imagination fertile des chroniqueurs anciens et modernes: il n'est cependant rien d'autre qu'un vestige d'une gigantesque carrière de grès exploitée depuis l'Antiquité (Sanlaville 1977: 418) et plus particulièrement sous la dynastie sévérienne, époque durant laquelle Batrûn acquit une certaine importance (Droit italique? Droit de battre monnaie?) (Salamé-Sarkis, 1989a). De toute façon, il n'a jamais été question de port à Batrûn avant le VI^e s., et l'état des lieux montre malheureusement que le trottoir situé derrière le *mur de mer*, du côté de la ville, a toujours été situé *au-dessus* du niveau de la mer, ce qui interdit toute spéculation au sujet d'une éventuelle installation portuaire d'une certaine importance à cet endroit.

A la lumière de ces données, il convient de rechercher l'emplacement dudit port dans une région qui puisse remplir les conditions exigées tant par les sources que par la géomorphologie, à savoir une zone où le Lithoprosopon est susceptible de subir des éboulements importants, et un endroit suffisamment

propice à l'installation d'un port auquel ne manquerait, pour ainsi dire, que la digue protectrice, dût-elle n'être que le résultat d'un tremblement de terre. Or, sur le plan géomorphologique, le seul endroit qui puisse répondre à ces exigences est la baie de Herī, au Nord du Promontoire, comme l'a montré l'approche géographique et géologique de la première partie de cet article. Cette approche théorique va se trouver confirmée par les sources de l'époque des Croisades.

3. Le Promontoire dans les chroniques des Croisades

Les historiens et chroniqueurs des Croisades semblent avoir totalement ignoré l'appellation locale du site, bien qu'ils lui consacrent chacun quelques lignes dans leur description ou évocation de la marche de la Première Croisade en 1099. Nous donnons ci-dessous l'ensemble de ces textes et leur traduction, en réservant pour une étape ultérieure la discussion des problèmes qu'ils suscitent. La description parfois si précise des lieux, comme par exemple chez Albert d'Aix (Texte 6), ne laisse la place à aucun doute possible sur l'identification du site ou de l'itinéraire suivi.

En effet, après avoir conclu un accord avec le Qāḍī de Tripoli, Faḥr al-Mulk Abū 'Alī Ibn 'Ammār, les Croisés s'engagent à quitter son territoire moyennant une forte somme d'argent, des chevaux et du ravitaillement. Craignant toutefois que cette foule ne se perde en chemin, dans les défilés de Wadi al-Musayliḥa, et ne s'attarde inutilement et dangereusement dans ses états, le Qāḍī lui offre les services d'un guide expérimenté qui la conduit, en près de vingt-quatre heures, jusqu'à la frontière Sud de son Émirat, située sur le Nahr Ibrāhīm.

1) Pierre Tudebœuf:

...Postea discesserunt a civitate in secunda feria medii Maii, transiverunt per artam viam et arduam tota die et nocte, pervenerunt ad castrum cui nomen Bethoron...

[Après avoir conclu un traité avec l'Émir de Tripoli, Raymond de Saint-Gilles et les autres chefs de la Croisade] quittent la ville le 2^e dimanche de la mi-mai, s'engagent durant une journée et une nuit entière dans un

chemin étroit et difficile et parviennent à une place forte nommée Batrûn...

2) **L'abrégiateur de P. Tudebœuf** reprend le récit avec pratiquement les mêmes termes que son prédécesseur:

...Nos autem discessimus ab urbe, IIa feria mensis Maii, transivimusque per viam artam et arduam quotidie et tota nocte, et pervenimus ad castrum cui nomen Bethelon, deinde ad urbem quæ dicitur Zebar, secus mare, in qua passi sumus nimiam sitim, et si defessi pervenimus ad flumen cui nomen Braym...

...Nous quittâmes la ville [de Tripoli] le 2^e dimanche de mai et nous nous engageâmes durant une journée et toute une nuit dans un chemin étroit et difficile et nous parvînmes à une place forte nommée Batrûn puis à une ville que l'on appelle Zebar [= Ğbayl] située au bord de la mer, dans laquelle nous eûmes à souffrir d'une soif intolérable; et c'est ainsi épuisés que nous arrivâmes au fleuve nommé Braïm...

3) **Robert le Moine** précise que le chemin difficile est un chemin de montagne:

...Erat autem Maii dies quartus quum de Tripoli exierunt, et per quædam ardua montana ascendentes ad castrum cui nomen Betelon pervenerunt...
 ...Le quatrième jour de mai, ils quittent Tripoli et, après avoir escaladé une montagne abrupte, parviennent à une place forte nommée Batrûn...

4) **Baudri, évêque de Dol:**

...Itaque discesserunt a civitate, Maio mediante. Eundum illis erat, et iverunt tota die per artam et arduam atque inviam viam; et sero pervenerunt ad castrum cui nomen Betheron...

...Ainsi donc quittèrent-ils la ville [de Tripoli] au milieu du mois de mai. Ils s'en allèrent et s'engagèrent durant toute une journée dans un chemin étroit et extrêmement difficile. Le soir, ils parvinrent à la place forte de Batrûn...

5) **Guibert de Nogent:**

...Abea ergo urbe digressi, in secunda Maii mensis die transiere per horridam

et angustam nocte dieque viam; castrum denique quod Betholon vocabatur attingunt...

...S'étant éloignés de cette ville [= Tripoli] le second jour du mois de mai, ils s'engagèrent durant une nuit et un jour dans un chemin difficile et étroit et atteignirent finalement une place forte appelée Batrūn...

- 6) **Albert d'Aix** donne de ces événements le récit le plus développé et le plus précis:

Præses autem civitatis Triplæ, gloriosæ ac divitiosæ, intelligens legiones Fidelium ante muros et portas civitatis multo intervallo consedissee, ad primos exercitus, Godefridum ducem, Reimundum comitem, Robertum Flandriensem, Robertum Nortmannorum principem, misit, quatenus dona ab eo susciperunt, et pacifice terram suam obtineret a facie ipsorum, et civitatem Gibiloth et præsidium Archas. Tandem inito foedere, præses in magna amicitia processit ad tentoria procerum, quibus satisfaciens donis et verbis pacificis, ductorem viæ, quoniam per montana, juxta litora maris, loca semitarum perplexa et ignota erant, virum ætate senem concessit, qui eos a litore maris via reflexa per angustas fauces montis tam arcta semita duxit, ut vix homo post hominem, animal post animal incederet.

Hic mons a montanis procera longitudine usque in mare porrigitur. Hujus in summitate turris, per portam quandam imminens, trans viam ædificata erat, cujus in habitaculo viri sex consistere poterant, quorum defensione omnibus qui sub coelo vivunt via contradici poterat; sed a facie exercitus, et conductu præsidis Triplæ, nemo nunc transeuntibus resistebat.

His faucibus artis et difficillimis superatis notitia ductoris et conviatoris sui Sarraceni, viam ad litora maris repetentes, ad civitatem Gibiloth, pro qua præses urbis Tripolis intercesserat, prevenerunt. Qua relicta juxta promissionem suam ne ei noceret exercitus, peracto tantum ab hac miliario, super flumen cujusdam dulcis aquæ pernoctaverunt: ubi et sequenti die remanerunt, operientes debile vulgus, præ lassitudine viæ per ardua scopulosa fatigatum.

L'Emir de Tripoli — ville prestigieuse et riche — apprenant que les troupes chrétiennes avaient pris position à quelque distance des murs et

des portes de la ville, envoie demander aux chefs de l'armée — le duc Godefroi, le comte Raymond, Robert de Flandre et le prince Robert de Normandie — de lui fixer la somme à payer afin qu'ils laissent en paix son territoire, y compris la ville de Ğbayl et le poste fortifié de 'Arqa. Une fois l'arrangement conclu, l'Émir vint très amicalement dans les tentes des chefs de l'armée, leur offrit des présents et leur fit de grands *salāmu 'alaykum* [text. = paroles de paix]. Et comme le tracé des sentiers qui traversent la montagne jouxtant la mer était compliqué et inconnu d'eux, il leur donna pour guide un vieil homme robuste qui, après avoir pris une bifurcation à partir du bord de la mer, les conduisit à travers des défilés et des sentiers si étroits qu'à peine s'avançaient-ils homme après homme et animal après animal.

Au sommet de cette proéminence rocheuse, qui constituait une énorme avancée de la montagne dans la mer, on avait construit une tour qui surveillait la route à travers un défilé. Ce réduit, qui logeait à peine six hommes, pouvait interdire le passage de la route à tout être vivant sous le ciel. Toutefois, grâce au guide de l'Émir, nul ne s'opposa au passage de l'armée.

L'expérience que le guide et son compagnon musulman avaient de ces défilés étroits et extrêmement difficiles à traverser permit de retrouver la route côtière et de parvenir à Ğbayl, ville pour laquelle l'Émir de Tripoli avait demandé l'*amān*. L'armée, conformément à son engagement de ne point lui nuire, quitta la ville et s'en éloigna de quelque mille et alla passer la nuit auprès d'un fleuve à l'eau agréable. On demeura dans cet endroit les jours suivants à attendre la masse des trainards épuisés par une route difficile et semée d'écueils.

Bien qu'ils hésitent sur la date du départ de Tripoli, nos chroniqueurs s'accordent à décrire les difficultés que l'armée franque eut à affronter dans les défilés de la montagne et la ligne des crêtes de l'escarpement orientale du Plateau, seule route possible pour contourner la barrière du Promontoire. Albert d'Aix souligne d'ailleurs que le guide qui, depuis Tripoli et jusque là avait suivi la route côtière normale, fit faire à l'armée un «virage à gauche» (a

litore maris via reflexa) pour la conduire de la côte vers l'intérieur et l'engager dans les défilés de la montagne. C'est d'ailleurs grâce à l'expérience du vieux guide que l'armée pût parvenir à la place forte de Batrūn et «rejoindre la route côtière», celle justement qui lui permettait d'atteindre Ġbayl et Nahr Ibrāhīm.

En tenant compte d'un certain nombre d'éléments contenus dans les différents textes que nous avons passés en revue, et en combinant ces données avec celles de l'analyse géographique, il est possible de suivre pas à pas les troupes de la Première Croisade et de dresser un croquis montrant son cheminement dans cette région du Liban :

- a) de Tripoli à Herī, l'armée suit la route côtière;
- b) dans les environs de Herī, elle s'éloigne de la mer, bifurque à gauche et s'engage dans les premiers défilés de Bāb al-Hawā;
- c) «escalade d'une montagne abrupte» (*ver quædam ardua montana ascendentes*, de Robert le Moine, Texte 3), au sommet de laquelle Albert d'Aix place «une tour» qui surveille le défilé;
- d) traversée du plateau jusqu'à Hāmāt ou Mar Eliās et descente sur Musayliḥa;
- e) l'armée traverse Nahr al-Ġawz à la hauteur du rocher de Musayliḥa, parcourt la plaine et arrive à la place forte de Batrūn où elle «retrouve la route côtière» qui la mène vers Ġbayl (*Fig. 5*).

A partir de 1109 et jusqu'en 1282, le Promontoire de Rās aš-Šaq'ā est désigné dans les textes de l'époque des Croisades sous le nom de *Puy du Connétable* (Röhricht, 1893: doc. 55 et 1444). Cette montagne, ou *puy*, jouait un rôle stratégique de premier ordre dans la défense du Comté de Tripoli: elle surveillait et protégeait une portion de route parmi les plus difficiles et les plus dangereuses de la région et dominait une baie des plus propices aux débarquements: la baie de Herī. Aussi est-ce pour ces raisons que le Promontoire fut soustrait aux deux grands fiefs de Nephin (Anfeh) au Nord et du Boutron au Sud, et constitué en une seigneurie qui fut donnée en fief au Connétable de Tripoli. Il semble d'ailleurs «qu'il y (avait) un lien entre la possession de la forteresse du Puy et celle de la charge de Connétable» (Richard 1945: 49-50). Or, sans vouloir chercher à localiser à quelques mètres

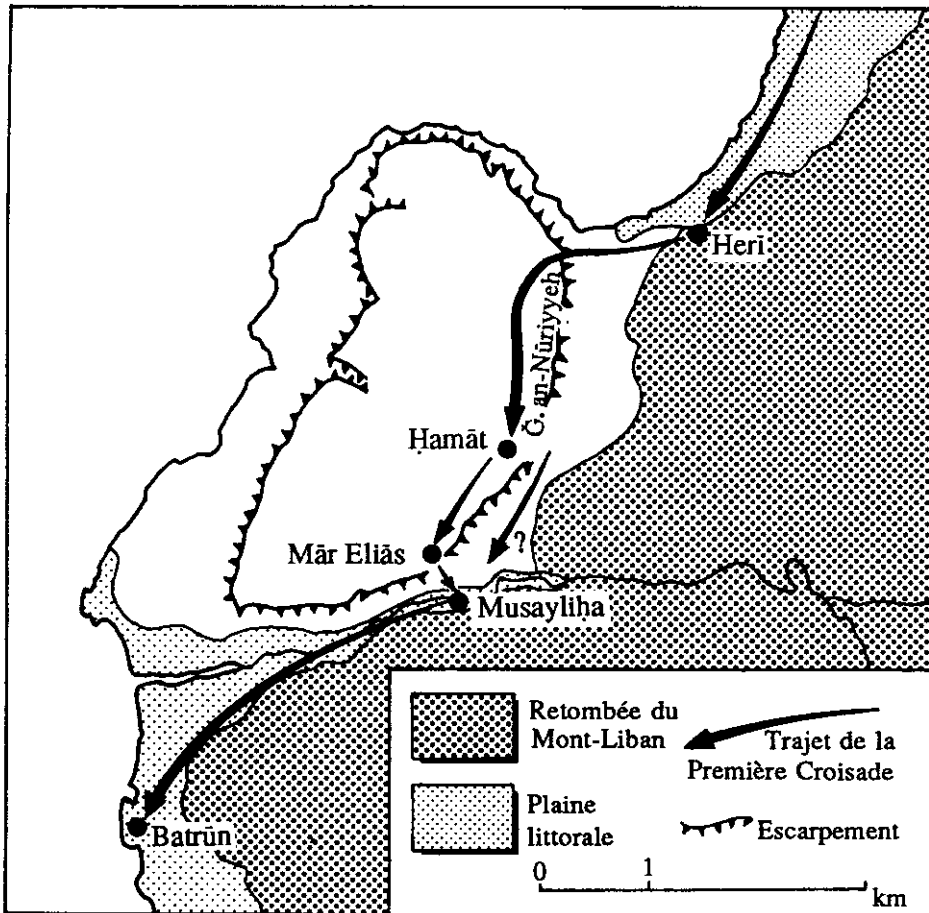


Fig. 5: Traversée du Lithoproson par la Première Croisade.

près l'emplacement exact du Puy, comme l'ont tenté E. Rey (1883: 371) ou H. Lammens (1906: 268-270), il nous semble que l'appellation a dû couvrir l'ensemble du Promontoire dont le sommet était occupé par une forteresse, le «Castrum Constabularii» cité dans un document de 1109 (Röhricht 1893: doc. 55), qui a dû remplacer la tour décrite par Albert d'Aix (*supra*, Texte 6), et qui pouvait être située sur le sommet de Ġabal an-Nûriyyeh à un endroit qui permet de surveiller la piste et la baie de Heri.

4. La baie de Herī et le débarquement croisé de 1231

Nous avons déjà évoqué la baie de Herī comme l'un des endroits les plus propices aux débarquements, étant donné que partout ailleurs, entre Tripoli et Batrūn, la côte est en grande partie rocheuse. Or, si les textes de l'époque byzantine se contentent d'une description insuffisamment précise sur le plan géographique, les textes de l'époque des Croisades se caractérisent par une précision qui permet de résoudre le problème du fameux port de Batrūn et de son emplacement exact qui ne peut être que dans la baie de Herī au Nord du Lithopropon-Puy du Connétable.

Nous possédons en effet le récit d'une campagne maritime qui a été menée par les Croisés de Chypre, sous le roi Henri I^{er} et dont le but était de porter l'aide à Jean d'Ibelin, Seigneur de Beyrouth, afin qu'il puisse recouvrer son autorité sur sa ville. L'événement eut lieu en 1231 et se trouve rapporté par le Continuateur de Guillaume de Tyr, dans son *Estoire de Eracles Empereur* (XXXIII, XXVII-XXVIII), de la façon suivante :

...Si porchacerent vaisseaus et firent armer galees et se assemblerent a Famagoste, et la attendirent le tens, tant que il murent le premier jor de quaresme et passerent a moult soef tens, et arriverent au Pui do Conestable, qui est entre Nefin et le Botron, et la descendirent tuit ensemble. Lors avint que Haimeri Barlais et Amouri de Besan et Hue de Gybelet et eaus et lor compaignons se partirent do pui, et laisserent lor herberges et lor harnas, et s'en alerent a Triple. Et la lor envoia li mareschaus Richart une galee en la quel il s'en alerent a Barut...

...Après ce se parti Johan d'Ybelin d'en qui et enmena le roi et son ost, et passa le Pui, et s'en alla devant le Botron et Gibelet, et tant que il vindrent devant Baruth en un tertre que l'en apele Senesfil ; et la se herbergerent sur le flum.

...Ils se procurent ainsi des bateaux, font armer des galères et s'assemblent à Famagouste, attendant le beau temps, si bien qu'ils embarquent le premier jour du Carême. Navigant par une mer très calme, ils arrivent au Puy du Connétable, qui se trouve entre Anfeh et Batrūn, où ils débarquent tous ensemble.

Il arrive alors qu'Aymeri Barlais, Amaury de Bessan, Hugues de Gibelet et leurs compagnons abandonnent leurs tentes et leurs bagages et quittent le Puy pour Tripoli où le Maréchal Richard leur fournit une galère qui les emmène à Beyrouth...

...Après cela, Jean d'Ibelin quitte les lieux, conduit le roi et son armée à travers le Puy, passe devant Batrûn et Ġbayl jusqu'à ce qu'ils arrivent sur une colline en face de Beyrouth appelée Sinn al-Fil où ils établissent leur camp au bord du fleuve...

A la lecture de ce texte, il apparaît évident que la baie de Herī est le seul endroit de la région de Batrûn susceptible d'une part d'accueillir une flotte d'une certaine importance et d'autre part de répondre positivement aux exigences du texte. En effet, en débarquant à Herī, l'armée pouvait profiter d'une vaste plage pour y établir son camp, dresser ses *tentes* et étaler ses *bagages* en attendant la suite des événements. Or, à partir de cet endroit, la route de Tripoli est tout à fait libre, et c'est ce qui permet à Aymeri Barlais et à ses compagnons de quitter le camp sans tapage et de parvenir dans cette ville où le maréchal Richard leur fournit un bateau qui les emmène à Beyrouth et leur évite la traversée pénible du Puy.

A ce moment, Jean d'Ibelin, qui connaît les lieux, va conduire l'armée royale «à travers le Puy», en empruntant soit la route des crêtes, soit les défilés de la vallée de Bâb al-Hawâ-Musayliḥa, débouche sur la plaine de Batrûn, et poursuit son chemin au pied des contreforts du Liban jusqu'à Beyrouth, ce qui lui permet de passer «en face» de Batrûn et Ġbayl, autrement dit de les éviter (*Fig. 6*).

Si la baie se prêtait au mouillage à l'époque des Croisades, elle devait s'y prêter aussi tout au long de l'histoire. Protégée des vents et des courants du secteur Sud par la barrière du Promontoire, dotée d'une plage favorable à toute opération de débarquement, il ne lui manquait qu'une digue pour améliorer une situation déjà favorable et devenir un port magnifique et une grande cité maritime. Celle-ci lui fut octroyée pour la durée d'une chronique par le tremblement de terre de 551 pour être démantelée ensuite par le travail de sape de la mer.

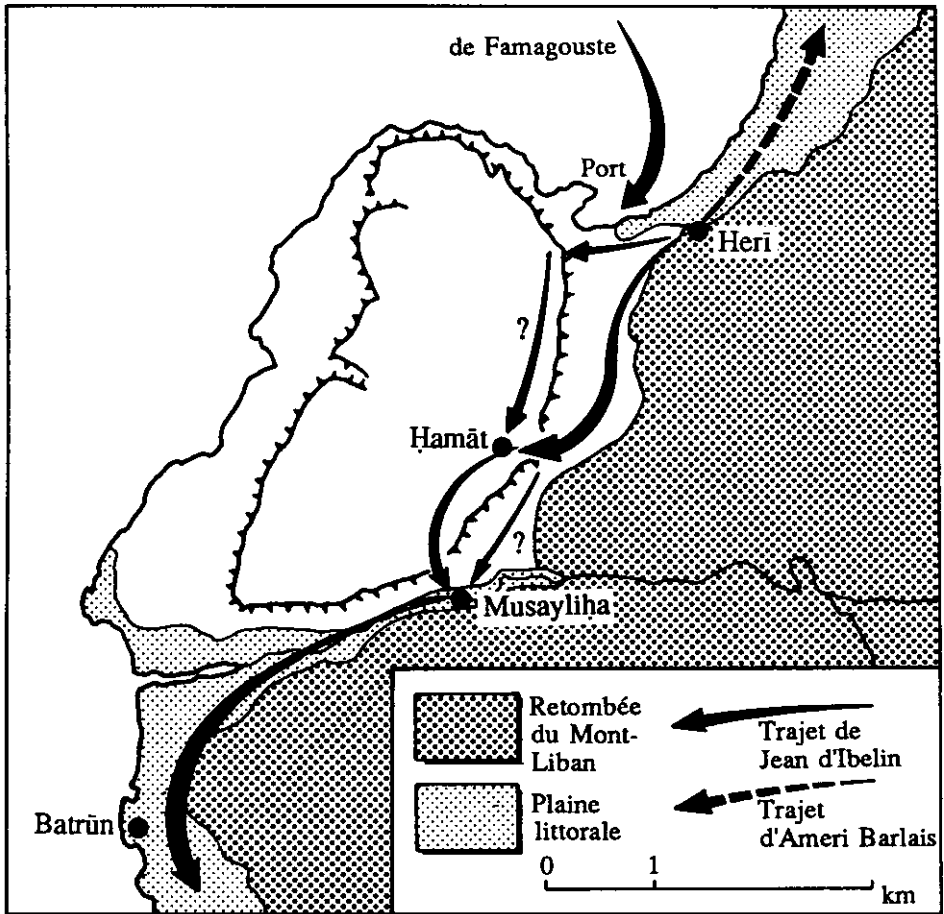


Fig. 6: Campagne d'Henri I^{er} de Chypre.

5. Le promontoire dans les chroniques arabes

Les chroniqueurs et géographes de langue arabe donnent au Promontoire le nom de Wağh al-Ḥağar, qui n'est autre, comme nous l'avons vu, que la traduction de Lithoprosopon, directement ou à travers le syriaque Parsup Kipa. Il est du reste intéressant de noter que cette appellation s'est conservée jusqu'à nos jours dans le nom du village de Wağh al-Ḥağar situé au Sud du plateau, à l'Est des deux villages de Sal'ātā et de Ḥannūš (Dussaud

1927, s.v.). Or, si Idrīsī (1100-1165) dans *Nuzhat al-Muštāq* Gildemeister 1885: se contente de donner une variante du toponyme sous la forme *Anf al-Ḥaġar* (Nez ou Saillie de la pierre, à comparer avec le nom du village d'Anfeh) et si Yāqūt (1179-1229) dans *Mu'ġam al-Buldān* (éd. Wüstenfeld 1866: s.v.) se contente de le citer, Dimāšqī (+ 1327), dans *Nuḥbat ad-Dahr* (éd. Mehren 1874: 188-189), fait état à son endroit de l'existence d'un animal marin qui semble devoir être identifié à une espèce de phoque. Cet animal existait certes dans la région jusqu'au milieu du XIX^e s. et même sur les côtes de Beyrouth, au lieu dit Rawšeh, mais le détail d'Idrīsī vaut la peine d'être cité².

D'après les naturalistes, il y a dans la Méditerranée un poisson de grandeur d'homme, de couleur rouge et d'un volume considérable; sa tête ressemble à une courge, mais elle est blanche comme la tête d'un homme rasé; sa figure est longue, la barbe arrondie comme celle d'un singe; depuis le menton jusqu'à la partie inférieure de la nuque deux veines apparaissent comme des agrafes. Il n'a pas de pieds, mais deux petites pattes de devant. La partie inférieure de son corps est comme celle d'un poisson à queue aplatie, mais il ne montre que la partie supérieure de son corps au-dessus de la surface de la mer, mouvant la tête à droite et à gauche; ses yeux sont gros et ronds comme ceux d'un bœuf; il plonge de la tête dans la mer, comme s'il faisait une culbute. On trouve cet animal près des côtes, où il y a des cavités et des récifs, surtout à un endroit, appelé Wadj-al-Hadjar (Face de pierre) près de Tripoli de Syrie.

6. Le Promontoire dans les récits des voyageurs modernes

Tout au long de l'époque mamlūke et de l'époque ottomane, le Promontoire conserve, sur le plan local, son nom de Waġh al-Ḥaġar, tandis

2. Des pêcheurs de Ġūniyeh affirment même qu'il existait un couple de phoques dans une grotte marine dans la région de Tabarġa, détruite lors de l'aménagement du centre balnéaire de l'Aquamarina au début des années 70.

qu'il reçoit des appellations diverses dans les écrits des chroniqueurs et des voyageurs étrangers qui sillonnent la région à partir du XVII^e s. L'un des premiers voyageurs à l'avoir mentionné fut le Chevalier Laurent d'Arvieux (1735: II, 381) qui a visité la région en 1669 et nous a laissé de sa traversée entre Ġbayl et Tripoli un récit intéressant, malgré une erreur d'identification qui a dû se glisser dans sa rédaction. En effet, écrit-il:

...Nous couchâmes au Gibeil, et le lendemain nous passâmes devant Patron [= Batrûn], autre Ville ou Village aussi ruiné que Gibeil, et nous arrivâmes à un Village appelé Amphe, où il n'y a rien de considérable, Nous côtoyâmes ensuite le pied du Cap Rouge, qui est taillé naturellement à plomb comme un mur, et dont le dessus est plat. Il y a un petit Hermitage fait comme une tour.

On appelle vulgairement ce Promontoire Capponie. Les Francs le nomment Cap Rouge par corruption du mot Arabe Ouege, qui signifie Face. Les gens du Païs l'appellent Ouegel Hhiar, c'est à dire, Face de pierres, à cause qu'il paroît ainsi quand on le voit de la mer.

Nous vîmes à demie lieue de là un monastère des Grecs à mi-côte d'une montagne, et nous arrivâmes à Tripoli sur les six heures du soir...

Deux remarques s'imposent à la lecture de ce récit:

a) Le voyageur effectue le trajet de Ġbayl à Tripoli en une journée: il quitte Ġbayl «le matin» et arrive à Tripoli vers «six heures du soir», ce qui signifie qu'il a dû emprunter une piste plus courte que celle qui traverse Wādī al-Musayliḥa ou celle qui emprunte la ligne des escarpements orientaux du Plateau, autrement dit il a dû emprunter une piste côtière qui justifie l'utilisation du verbe «côtoyer» au début du 2^e paragraphe.

b) Le voyageur commet une grave erreur de localisation en situant le village d'Anfeh *après* Batrûn et *avant* le Cap Rouge, ce qui l'amène à situer le «monastère des Grecs», qui n'est autre que le Monastère de Balamand, le Belmont des Croisés, juste *après* Wağh al-Ḥağar, alors qu'il se trouve en fait *après* Anfeh.

Cette erreur topographique mise à part, le texte nous livre un certain nombre d'informations qui méritent d'être examinées. Il nous apprend d'une

part que les «gens du pays» appellent le Promontoire «Wağh al-Ḥağar» alors que les Français l'appellent «Cap Rouge», et de nous expliquer que ce nom provient d'une «corruption du mot arabe»: hypothèse intéressante à retenir. Le nom «Capponie» qui lui est donné «vulgairement» — sans qu'il soit possible de préciser de quel *vulgus* il s'agit — garde tout son mystère, à moins de le considérer comme un vestige, à peine modifié par la transmission orale, de l'ancienne fonction du Promontoire comme emplacement d'un poste fortifié d'intérêt stratégique. «Capponie», dans ce cas, pourrait bien dériver de «capponière» qui désigne une certaine catégorie militaire. L'on sait d'ailleurs que la langue parlée, au Liban, conserve le mot «coppaniyyeh» pour désigner «un groupe», «une troupe» ou d'autres nuances suggérées par le mot «compagnie». Quant à «l'Ermitage en forme de tour», il est difficile de savoir s'il correspond aux vestiges du «Château du Connétable» ou à quelque installation religieuse fortifiée ayant précédé l'actuel Dayr an-Nūriyyeh.

Vers le milieu de l'année 1688, le français Jean de La Roque entreprend son *Voyage de Syrie et du Mont-Liban* (1722: 207); et bien qu'il ne s'attarde pas sur la description du Promontoire, il nous en livre deux noms supplémentaires par lesquels ce dernier était connu à cette époque:

...[Batroun] est située, comme j'ai dit, sur le bord de la mer, entre Gebeil et Tripoli, tout auprès du promontoire nommé par les anciens géographes (par Stabon et par Méla), la Face de Dieu, par les pilotes modernes Capo Pagro, et par les matelots de Provence de Cappouge.

Si le «Cappouge» de de La Roque peut être rapproché du «Cap Rouge» du Chevalier d'Arvieux et peut être considéré comme une «corruption» de «Ouege, qui signifie Face», il nous paraît important de signaler que l'origine de cette appellation est attribuée aux «matelots de Provence» qui fréquentaient les lieux. Cette assertion, dans ce contexte, permettrait de laisser de côté les étymologies populaires, du type de celle de d'Arvieux, pour une autre plus conforme à la langue de la mer et à la réalité géographique du site et de son environnement. En effet, en l'absence de documents explicites, on peut supposer que la baie de Herī, à défaut d'être

un port véritable, a dû continuer de servir de place de débarquement. Or, il ne fait aucun doute qu'en l'absence de toute installation portuaire adéquate, il existe un danger réel à contourner le Promontoire sans être fortement secoué par les vents Sud-Ouest ou par les courants marins qui le longent. Ces conditions, on l'a vu, ont amené les Anciens à donner au Promontoire le nom euphémique d'Euproson, «Bonne Face» ou «Cap Bon», comme pour se le rendre favorable. Ne pourrait-on pas, dans cet ordre d'idées, imaginer les matelots provençaux ou italiens lui donner le nom, plus réaliste, de «Cap (qui) bouge» ou «Cappo poggia», c'est-à-dire le «Cap qui se trouve sous le vent»? Cette proposition ne nous paraît nullement téméraire puisqu'à proximité du Promontoire, le défilé qui inaugure la route qui traverse Wādī al-Musayliḥa s'appelle justement «Rās Bāb al-Hawā», autrement dit «*Cap de la Porte des Vents*».

«Cappouge» pourrait aussi provenir de «Capo poggio» et signifier «Cap de la Colline ou du Monticule», appellation qui traduit exactement le nom arabe actuel du Promontoire, «Rās aš-Šaq'a», qui signifie «Cap du monticule de pierre». Quant à l'appellation «Capo Pagro», attribuée par de La Roque aux «pilotes modernes», nous croyons qu'elle doit aussi se référer aux choses de la mer, et plus spécialement à une espèce de poisson qui devait être particulièrement fréquente dans les environs du Promontoire et qui aurait donné son nom à l'endroit. Capo Pagro ou Cap du pagre, le *Pagrus Vulgaris*.

Quelques années plus tard, en mars 1696, le voyageur anglais H. Maundrell (1732: 32), descend de Tripoli, contourne le Promontoire, s'engage dans la vallée de Musayliḥa et parvient ainsi à Batrūn. La description qu'il a laissé de son passage rappelle, par certains de ses détails, le récit d'Albert d'Aix au sujet de la traversée des Croisés de 1099 (*supra*, Texte 6), sauf que le Château de Musayliḥa n'existait pas encore à cette époque (Salamé-Sarkis: 1989b):

The Promontory which terminated our Journey, seems to be that called by Strabo (to tou Theou prosopon), or the face of God assign'd by that Author for the end of Mount Libanus. Between this place and Tripoli he mentions

likewise a City called Trieris: But of this we saw no footsteps, unless you will allow for such, some Sepulchers which we saw cut in the Rocks, about one hour and a half before we arrived at Promontory

Tuesday, Mar. 16.

We were no sooner in motion this Morning, but we were engaged in the difficult work of crossing over the foremention'd Cape. The Pass over it lies about a mile up from the Sea. We found it very deep and rugged, but in an hour or thereabout master'd it, and arrived in a narrow Valley on the other side, which brought the Sea open to us again. Near the entrance of the Valley stands a small Fort, erected upon a Rock perpendicular on all sides, the Walls of the Buildings being just adequate to the sides of the Rock, and seeming almost of one continued piece with them. This Castle is called Temseida [= Musayliḥa] and commands the passage into the Valley.

Vers le milieu du XIX^e s., le Promontoire change une nouvelle fois de nom, et E. Renan (1864: 145) le connaît sous le nom de «Cap Madone», appellation qui le désigne aussi sur les cartes de l'époque, et plus particulièrement sur la *Carte du Liban* dressée par la Brigade Topographique du Corps Expéditionnaire Français de Syrie en 1862.

Si l'interprétation du savant explorateur au sujet du nom «Madone» et de ses rapports éventuels avec le souvenir de quelque Ba'lat, en l'occurrence Tanit Pene Ba'l. est exacte, il serait intéressant de reprendre les attributions de Tanit et de suivre sa transformation en Saydet-an-Nūriyyeh (= N.D. des Lumières).

Quand à l'origine de Dayr an-Nūriyyah, elle devrait être mise en rapport avec quelque installation antérieure à l'établissement du Monastère et qui aurait pu jouer le rôle de poste d'observation ou de signalisation par les feux, destiné à guider les bateaux et les marins vers la baie de Herī. La piété des marins ou des rescapés des naufrages a dû favoriser la dédicace de la falaise à la Vierge des Lumières. «Comme au Carmel, les moines allumaient des feux par les nuits de tempête» (Goudard 1955: 174) et les récits imaginaires ou vrais ne manquaient pas pour asseoir et justifier le nouveau toponyme (voir deux de ces récits en annexe).

CONCLUSIONS

L'analyse géographique du secteur de Rās aš-Šaq'ā a donné un support à l'analyse historique. Nous avons pu montrer que le seul passage possible entre les plaines de Batrūn et de Šakka-Herī était celui qui contournait le Promontaire, à l'Est. La voie littorale a presque toujours été évitée à cause de dangers évidents: précarité des pistes taillées dans la roche tendre, risques d'éboulements, absence d'eau et de moyens de défense.

Par contre, les différentes pistes parallèles au Wādī al-Musayliḥa ont été choisies à cause de leur facilité relative. En effet, mise à part l'ascension pénible des deux versants nord-est et sud-est, le sommet du Promontoire est relativement plat et permet une halte. Ce passage est, de plus, relativement plus sûr, du fait de la présence de tours d'observation et de fortins. Les accès au plateau sont eux aussi bien défendus, et le fortin de Musayliḥa en constitue la preuve.

Le problème de la localisation du port du Batrūn, créé par le tremblement de terre de 551, est maintenant résolu: des pans entiers de la face septentrionale du cap ont été projetés dans la mer, formant par là une jetée «naturelle». Ces éboulements ont été facilités par la présence de séries épaisses de marnes, de surcroît fracturées, humides et soumises à un sapement à leur base. Ce port, formé en quelques instants, a disparu au cours des siècles suivants, la jetée ayant été facilement érodée par les vagues et les courants de la baie de Herī. Les matériaux d'érosion furent en partie rejetée vers le littoral et la plage engraisée, favorable aux futurs débarquements.

Pené-El ou Pené Ba'l au cours de l'époque phénicienne (?), Eu-Prosopon ou Théou-Prosopon à l'époque classique, Litho-Prosopon, Parsūph-Kipha ou Waḡh al-Ḥaḡar à l'époque byzantine et arabe, Puy du Connétable à l'époque des Croisades, Cap Rouge, Cappouge, Capponie ou Cap Madone au cours de

l'époque moderne, Râs aš-Šaq'a, enfin, à l'époque contemporaine: un inventaire qui retrace une longue histoire... Rares sont les sites qui peuvent prétendre à un tel privilège!

 ANNEXE

1) Récit «étiologique» d'origine liturgique (Goudard 1955: 173-174):

Un roi, de naissance païenne et récemment couverti, avait fait, l'an 530 (?), escale en Chypre. Il continuait son voyage et approchait de Tripoli, quand son bâtiment, pris par la tempête, se jeta sur des brisants devant l'île des Lapins et coula. Lui pourtant avait pu s'accrocher à une épave, et celle-ci, poussée par les courants, le portait à Enfé. Il aperçut alors de l'autre côté du golfe comme un corps lumineux, la main levée. Et une voix lui disait: «n'aie pas peur, je suis avec toi».

Or un solitaire chrétien, d'origine ghassanide, avait en ce temps-là son ermitage sur la petite presqu'île d'Amatour. On l'appelait Abd-al-Massih al-Enfâwi. Saïdé [= N.-D.] dirigea son cœur vers la mer. Il courut au rivage, vit cet homme en détresse et le sauva.

Il l'avait ramené chez lui, et s'efforçait de le reconforter. Mais le roi ne songeait qu'à voir de plus près cet être lumineux. Quelle que soit au large la violence des flots, la baie de Chekka, bien abritée, reste calme; ils purent donc monter tous deux dans une barque, et vinrent vers où nous sommes. Le roi n'avait cessé de contempler l'apparition, qui restait cachée aux yeux du moine.

Ceux-ci s'ouvrèrent comme ils touchaient terre. Abd-al-Massih à son tour discerna, devant une grotte à mi-hauteur de la falaise, la forme brillante d'une femme debout, levant le bras. Il lui dit: «Nous n'avons pas coutume de voir la Mère de Dieu sans l'Enfant qui est son signe». Alors la vision disparut, mais pour réapparaître aussitôt, portant Jésus dans les bras. Ce que voyant l'ermite s'écria:

*«A la Mère de Dieu, Mère des Lumières,
Par des psaumes de louange, nous célébrons ses grandeurs»*

Ce récit est intéressant à plusieurs égards: il indique d'abord que l'ermite est «d'origine ghassanide», ce qui est une façon d'affirmer l'origine grecque orthodoxe du monastère, d'autant plus que les chroniqueurs modernes locaux s'attardent sur les origines ghassanides de cette communauté. Nous y apprenons ensuite que la Vierge honorée dans ce lieu est «La Vierge au Signe», autrement dit la Vierge orante avec l'enfant dans un médaillon sur la poitrine, une variante de la *Vlachernitissa*, la célèbre icône miraculeuse de Constantinople. Quant à la fin du texte, elle reproduit la proclamation du diacre au début de la IX^e Ode de l'Office des Matines du Rite byzantin:

Τὴν Θεοτόκον καὶ μητέρα τοῦ φωτός, ἐν ὕμνοις τιμῶντες μεγαλύνωμεν.

2) Récit moralisant sur fond historique (Goudard 1955: 174):

Vers 1650, le Jésuite Greslon, naviguant de Saïda à Tripoli en compagnie de huit Turcs et de deux marchands français, fut assailli au Râs-Chekka par une brusque tempête. Pendant deux heures, la barque fut projetée dans toutes les directions. On était perdu. Déjà le pilote songeait à s'échapper à la nage. Alors le missionnaire et les marchands invoquèrent Notre-Dame, et firent vœu de jeûner tous les samedis de leur vie. Les deux (laïcs) y ajoutèrent la promesse d'entrer dans la Congrégation des Marchands, dédiée à la Vierge. Aussitôt le calme se fit, au grand étonnement des Turcs.

On pourrait retenir ici la distinction entre l'affirmation du premier texte («Quelle que soit au large la violence des flots, la baie de Chekka, bien abritée, reste calme») et l'assertion du deuxième texte au sujet des tempêtes de *Râs Chekka* [= Râs aš-Šaq'a].

BIBLIOGRAPHIE

- Abréviateur de P. TUDEBEUF, *Gesta Francorum et Aliorum Hierosolymitanorum*, *RHC. Occ.* III, 1866, p. 158.
- Albert d'AIX, *Historia Hierosolymitana*, *RHC. Occ.* IV, 1879, p. 457.
- Antonin de Plaisance (*Itinéraire d'-*), voir GEYER, P.
- ARVIEUX, L. d', 1735: *Mémoire du Chevalier* — recueillis et mis en ordre par J.B. Labat, 6 Vols., Paris.
- BAUDRI, Évêque de Dol, *Historia Jerosolimitana*, *RHC. Occ.* IV, Paris 1879, p. 94.
- BROWN, J.P., 1969: *The Lebanon and Phœnicia, vol. I: The physical setting and the forest*, AUB, Beirut 1969, p. 132.
- Claude PTOLÉMÉE, *Claudii Ptolemæi Geographia*, éd. C. Müllerus, «Coll. Scriptores Græci», vol. 63, F. Didot, Paris 1883, 961-953.
- DAVIE, M.F. 1977: Linéaments décelables sur des images LANDSAT du Liban, *Rev. Instit. Franç. Pétroles*, vol. 22, fasc. 3: 463-475.
- DIMAŠQĪ, *Nuḥbat ad-Dahr: Manuel de la Cosmographie du Moyen Age*, éd. A.F. Mehren, Copenhague 1874.
- DUSSAUD, R., 1927: *Topographie historique de la Syrie antique et médiévale*, Geuthner, Paris.
- Estoire de Eracles Empereur et la Conqueste de la Terre d'Outremer*, *RHC. Occ.* II, 1859, 392-393.
- GEYER, P., 1898: *Itinera Hierosolymitana Sæculi IIII-VIII*, Prague-Vienne-Leipzig.
- GOUDARD, J., 1955: *La Sainte Vierge au Liban*, 2^e édition, Imprimerie Catholique, Beyrouth.

- Guibert de NOGENT, *Gesta Dei per Francos*, *RHC. Occ.* IV, 1879, p. 222.
- HIÉROCLÈS, *Le Synekdémós d'Hiéroclès et l'Opuscule géographique de Georges de Chypre*, Texte. Introduction, Commentaire et Cartes par E. Honigmann, éd. de l'Institut de Philologie et d'Histoire Orientales et Slaves, Bruxelles, 1939.
- HONIGMANN, E., voir HIÉROCLÈS.
- IDRÏSI, *Nuzhat-al-Muštāq: Palæstina et Syria*, éd. J. Gildemeister, Bonn 1895.
- Iohannis Malalæ Chronographia*, éd. L. Dindorf, *Corpus Scriptorum Historiæ Byzantinæ*, XVIII, Bonn 1831, p. 485, et J.-P. Migne, *Patr. Gr.* XCVII, *Traditio Catholica Sæculum VII, Anni 675-680*, Paris 1865, col. 703-704.
- Itinerarium Antonini Piacentini*, voir GEYER, P. 1898.
- Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti*, voir MILLER, K., 1916: LVIII.
- Jean MALALAS, *Chnographie*, voir *Iohannis Malalæ Chronographia*.
- La ROQUE, J. de -, 1722: *Voyage de Syrie et du Mont-Liban*, Paris,
- LAMMENS, H., 1906: Notes de Géographie syrienne, *Mél. de la Fac. Orientale*, I.
- MAUNDRELL, H., 1732: *A. Journey from Aleppo to Jerusalem at Easter, A.D. 1697*, Oxford.
- Michel le SYRIEN, Patriarche jacobite d'Antioche (1166-1199), éd. et trad. J.B. Chabot, *Chronique de-*, t. II, E. Leroux, Paris 1901, pp. 246-247, col. de g.
- MILLER, K., 1916 *Itineraria romana: Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, Streker und Schröder, Stuttgart.
- Nassiri ḤOSRAW, voir *Sefer Nameh*.
- Pèlerin de Bordeaux*, voir MILLER, K., 1916: LXX.
- Pierre TUDEBŒUF, *Historia de Hierosolymitano Itinero*, *RHC. Occ.*, vol. III, 1866, p. 101.
- Plassard, J., 1968: Crise séismique au Liban du IV^e au VI^e s., *MUSJ* 44: 10-20.
- Pline, *Histoire Naturelle*, F. Didot, Paris 1860, p. 222.

- Polybe, *Histoire* V, 68, 7-8, *Polybii Historiarum Reliquiæ*, F. Didot, Paris 1859, 308.
- Pomponius MELA, *Description de la Terre*, éd. M. Nizard, «Coll. des Auteurs Latins», Dubochet et Cie, Paris 1845, 612-613.
- Pseudo-DENIS, *Chronique*, éd. J.-B. Chabot, *Corpus Scriptorum Christianorum Orientalium, Scriptorum Syri*, série III, t. 2, Paris 1933, 132-136,
- Pseudo-DENIS, voir BROWN, J.P.
- RENAN, E. 1864: *Mission de Phénicie*, Imprimerie Impériale, Paris.
- REY, E., 1883: *Les Colonies franques de Syrie aux XII^e et XIII^e siècles*, Picard, Paris.
- RHC, *Occ: Recueil des Historiens des Croisades, Historiens Occidentaux*, Imprimerie Impériale, Paris.
- RICHARD, J., 1945: *Le Comté de Tripoli sous la Dynastie Toulousaine (1109-1187)*, Geuthner, Paris.
- Robert le Moine, *Historia Iherosolymitana*, RHC. *Occ.* III, 1866, p. 858.
- RÖHRICHT, R., 1893: *Regesta Regni Hierosolimitani, MXCVII-MCCXCI, Āniponti*.
- SALAMÉ-SARKIS, H, 1989a: Matériaux pour une histoire de Batrūn, *Berytus* XXXV, 1987, 101-119.
- , 1989b: Le Château de Musayliḥa, *Annales d'Histoire et d'Archéologie*, 5, 1986, 45-63.
- SANLAVILLE, P. 1977: *Étude géomorphologique de la région du Liban*, 3 vols., Publications de l'Université Libanaise, Section des Études Géographiques, I, Beyrouth.
- SCHEFER, Ch., 1881 voir *Sefer Nameh*.
- Sefer Nameh. Relation du voyage de Nassiri Khosrau*, publié, traduit et annoté par Ch. Schefer, E. Leroux, Paris 1881.
- STRABON, *Géographie*, XVI, 2, 18, *Strabonis Geographica*, F. Didot, Paris 1853, 645.
- Table de Peutinger, La-*, voir Miller, K., 1916: 803-804.

VAUMAS, E. de 1954: *Le Liban, étude de géographie physique*, 2 vols., Firmin-Didot, Paris.

YAQŪT, *Mu'ğam al-Buldān: Jaqut's Geographisches Wörterbuch*, éd. F. Wüstenfeld, Leipzig 1866.