

D'abord le tracé général du port romain.

J'ai cru voir quatre ports — peut-être ne sont-ils pas contemporains.

En partant de l'Est un premier port protégé par une jetée que le Commandant Quémard avait signalée en 1932¹ et où il avait fait plonger un scaphandrier. L'existence de ce port est contestée et elle demeure peut-être contestable. En effet, outre qu'en certains points de cette zone la profondeur n'est pas grande, un mouillage situé en cet endroit peut être considéré comme un médiocre abri par vent d'ouest qui est ici le vent dominant. Quant à la profondeur, elle est surtout faible parce que tout ce fond est encombré de pierres taillées et de débris de construction dont je n'ai pu établir formellement l'époque mais qui me semblent antiques. Leur présence indique au moins qu'il y avait là « quelque chose ». On en voit d'ailleurs encore les traces sur le rivage sous forme de blocs de béton adhérent à la falaise littorale. Quant à la jetée même je crois bien, comme le scaphandrier de 1932, en avoir retrouvé les restes dans l'eau si le massif de béton que j'ai touché, à une centaine de mètres de la rive, est bien la substructure d'un quai. Il m'a semblé, à en juger par une ligne de matériaux immergés, que cette construction tournait à angle presque droit, assurant ainsi la protection voulue par vent d'Ouest. Il faut tenir compte également du fait que le tracé de la jetée médiane, celle partant de la pointe dite pointe des Marabouts, n'était pas le même qu'aujourd'hui et obliquait nettement vers l'Est. Enfin des brise-lames, placés à l'extérieur du port et dont nous reparlerons constituaient une protection avancée qui modifie les données du problème.

Il faut bien avouer que ce site du premier bassin Est n'est pas clair. Il est trop riche en ruines de toute sorte et dont la plupart

1. Cf. Lacoste et Quémard, *Les ports antiques d'Algérie*, Revue Maritime, déc. 1932. Le Commandant Quémard a dressé à cette époque la carte marine de la côte à bord du bâtiment hydrographe *BeautempsBeaupré* et a recueilli à cette occasion des indications précieuses.

peuvent provenir de terre, la falaise étant ici très proche du rivage¹. J'ai du mal à croire qu'il y avait là à l'époque romaine le port de commerce, comme l'ont supposé le Commandant Quémard et à sa suite Marcel Hérubel². Peut-être s'agissait-il simplement d'un port de pêcheurs. Peut-être n'était-ce qu'une jetée promenade où s'élevaient des constructions, ce qui expliquerait l'abondance de ces pierres dans l'eau. Un déblaiement assez facile, en faisant apparaître quelque vestige sculpté nous renseignerait peut-être.

Au centre de la baie, à la pointe des Marabouts, s'enracinait une jetée, qui, très large au départ, allait en s'amincissant jusqu'à l'îlot de la balise. Cette jetée dont j'ai suivi les traces est rompue en son centre : je ne saurais dire s'il s'agit d'une destruction postérieure à l'époque romaine ou si une passe avait été ménagée là dès l'origine. L'abondance des pierres, très remarquable à l'Ouest de cette jetée et au voisinage de la côte, autorise à penser que des bâtiments y avaient été édifiés. On retrouve d'ailleurs à la pointe même des Marabouts des restes de citerne et de construction que l'installation d'un blockhaus pendant la guerre de 1940 a achevé de ruiner. C'est là que se placerait logiquement le port antique : au plus près de la ville, à proximité des citernes et de la source qui coule toujours sur la plage, en un lieu où sans doute traditionnellement, avant les Romains, devaient venir se ranger les bateaux de commerce phéniciens, grecs³, puniques.

C'est au delà de ce bassin en se dirigeant vers l'Ouest que

1. Une partie de ces ruines immergées est peut-être post-romaine comme certains vestiges qui subsistent le long de la rive.

2. Marcel Hérubel, *L'homme et la côte*, p. 82.

3. J'ai ramassé dans l'eau de la poterie micassée.

commencent les véritables difficultés, car tout l'ensemble accroché à l'îlot Joinville, situé autour de lui, a été profondément modifié par les ingénieurs français des Ponts et Chaussées, au cours du XIX^e siècle et plus tard encore. Or c'est le nœud même du système portuaire de Cherchel. La passe qui commande cet ensemble et qui est délimitée à l'Est par l'îlot de la balise et à l'ouest par une jetée moderne a été modifiée dans son orientation et, quoi qu'on en ait dit, cette nouvelle jetée n'a pas la forme de l'ancienne qui était située plus au nord et devait s'incurver davantage. En outre nous avons retrouvé devant l'îlot Joinville des restes de béton immergé qui constituaient peut-être un vaste brise-lames défendant tout le front de mer.

Derrière ce brise-lames, l'îlot Joinville n'avait pas la forme massive que nous lui voyons aujourd'hui, surtout du côté de la terre. Dès qu'on avait franchi la passe, on trouvait à droite une première conque que les Ponts et Chaussées ont en partie comblée et qui se développait également derrière la jetée antique plus creuse, comme nous l'avons dit, que la jetée actuelle. Avant port ? Port de l'Annone ? Annexe du port militaire ? Bassin de radoub ? Navalia ? Je n'en sais rien, mais dans l'eau les vestiges abondent dans toute cette zone : pierres, blocs, linteaux et même une grande colonne sur laquelle se voit encore la cannelure d'extraction. Dans la passe même, au pied de la jetée est couché un élément d'arc monolithe dont la taille m'a paru considérable.

Quelle qu'ait été la destination de cet « avant-port », son ampleur ne paraît pas négligeable si l'on veut bien rectifier par la pensée les contours de l'îlot Joinville et retrouver sous le rhabillage moderne les indentations du port romain qui suivait sans doute un tracé antérieur.

Les aménagements modernes ont fait disparaître le passage entre l'avant-port et le port militaire qui occupait, comme on l'a supposé, l'emplacement du port actuel, mais là encore les deux tracés ne se superposent pas. L'ancienne entrée de ce bassin

et l'actuelle ne coïncident pas¹. Cela se lit dans l'eau, non pas à l'intérieur du port trop gratté et trop nettoyé, mais au pied du mur de l'Est où j'ai cru retrouver le tracé de l'ancien mur qui sur quelque dix mètres suit une direction plus oblique qui lui faisait dessiner un angle plus largement ouvert.

Si, dépassant le port moderne et franchissant le mur qui le protège à l'ouest, on se met à l'eau dans une région où se déversent les égouts et où s'accumulent les débris franco-musulmans de Cherchel, on sera récompensé de tant de courage en relevant là les traces de ce qui devait être un quatrième port. Sans doute était-il protégé tout au Nord par un brise-lames qui s'articulait avec celui qui couvrait l'îlot Joinville. Je n'ai pu acquérir de certitude sur ce point, en raison de l'état de la mer et du peu de temps dont je disposais. Des vestiges demeurés en place sur cette face ouest de l'îlot Joinville, bâtiments et citernes, ne s'expliquent que si des bateaux pouvaient jusque dans ce secteur venir se mettre à quai.

En revanche j'ai repéré et exactement situé à mi-chemin entre cet éventuel brise-lames et la côte une série de massifs immergés en béton qui m'ont paru être ce que Vitruve appelle des « *structurae* », gros blocs destinés à porter une jetée sur arches dont Pouzzoles offre le plus classique exemple². Ces blocs, aujourd'hui

1. Contrairement à ce qu'on a cru et dit elles ne peuvent pas coïncider, puisque le mur nord du port actuel est formé par le terre-plein aménagé par les Ponts et Chaussées à l'Est de l'îlot Joinville. L'ancienne passe devait être située sous ce terre-plein, mais l'occupation turque avait déjà bouleversé le site.

2. Cf. Daremberg et Saglio, *Art. Portus*. « Le plus souvent, surtout à l'époque romaine, ils établissaient leurs jetées sur des fondations en maçonnerie (*structurae*). Celles-ci pouvaient être faites, selon le cas, suivant plusieurs procédés que Vitruve décrit en détail. Quand on avait à sa disposition de la pouzzolane on fabriquait des bétons qui durcissaient sous l'eau. Deux parties de pouzzolane et une partie de chaux formaient un mortier dans lequel on noyait des pierres de tuf de très petite dimension. Le béton était versé dans la mer à l'intérieur d'encintes de madriers juxtaposés (*arcae*) dont on avait nettoyé et égalisé le fond. Les vestiges subsistant de ports antiques d'Italie nous attestent, malgré le silence de Vitruve sur ce point que les Romains construisaient presque toujours des jetées discontinues, composées de piliers espacés supportant des arches ; la

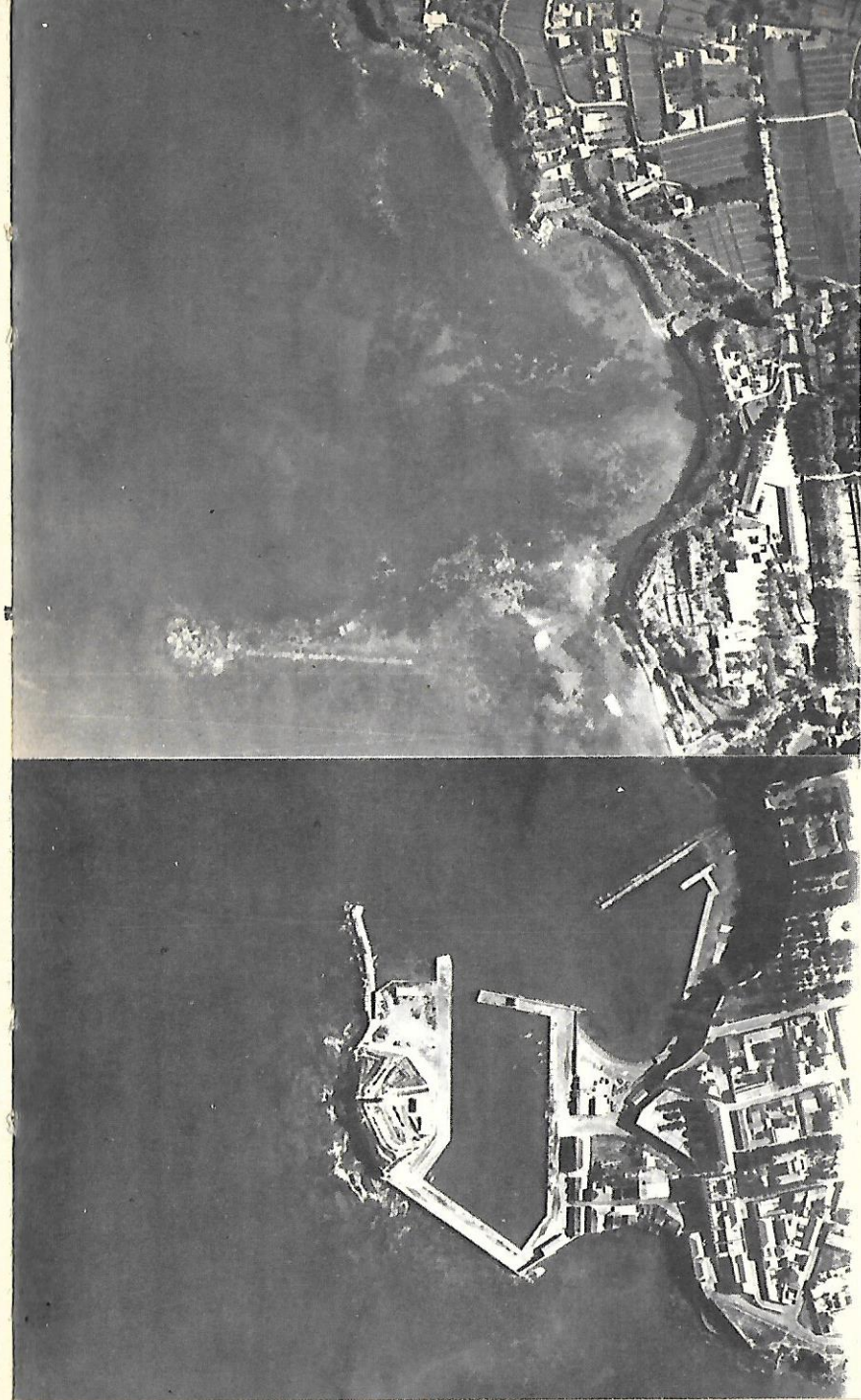


Photo L. Dessault

VUE AÉRIENNE DES PORTS DE CHERCHEL

envahis d'algues et couverts d'animaux marins sont disposés avec une régularité qui interdit de les considérer comme des récifs naturels. Leurs formes rectilignes, leurs parois verticales me persuadent qu'il s'agit d'un travail fait de main d'homme, et d'un travail romain¹. A la base de ces blocs, des pierres semblent bien être les vestiges des voûtes effondrées. Dans l'un d'eux Madame Monsenergue a découvert une pierre encastrée à faible profondeur, encore en place.

Entre ces blocs et la côte, le fond est comme pavé de vestiges, tout encombré de ruines. Je ne parle pas des cols d'amphores et des débris de céramique que nous étions las de ramasser, mais il y a là des fûts de colonnes, des dalles, un véritable champ de pierres de toutes dimensions dont la présence ne peut guère s'expliquer si on n'admet pas l'existence d'un quatrième bassin.

nécessité de lutter contre l'ensablement les y obligeait, les vagues pénétraient dans les bassins intérieurs et entraînaient les sables. Pour empêcher cependant les agitations du dehors de se propager dans les eaux des ports, on ne perçait les jetées que d'ouvertures étroites, très écartées les unes des autres ou on les opposait obliquement au vent dominant ou encore on élevait deux jetées parallèles, les arches de la première faisant face aux îles de la seconde et réciproquement. »

Notre source principale en la matière est Vitruve, V, 12, chapitre consacré à la construction des ports. M. Ch. Dubois en a donné un commentaire dans *Mélanges de l'Ecole Française de Rome*, 1902.

1. Nous ne saurions nous dispenser de signaler ici l'ouvrage de M. P. M. Duval, *Cherchel et Tipasa*, 1946, bien qu'il s'agisse d'une étude d'archéologie terrestre. Nous y cueillerons au moins cette remarque : « J'ai cru devoir m'attacher avec une minutie particulière à l'examen des modes de construction... Là encore les points de référence à l'intérieur de l'Empire romain m'ont fait parfois défaut. Trop souvent en effet les archéologues parlent de « grand », « moyen » ou « petit » appareil sans s'aviser que des deux derniers au moins, partout présents dans l'Empire, il existe de nombreuses variétés encore inaperçues... Il est certain qu'en ce qui concerne par exemple les appareils de petites dimensions, on est très loin d'avoir épuisé toutes les ressources de l'observation » (page 12). Ce qui n'a guère été fait sur le sol l'a été encore moins dans l'eau. J'ai noté dans les constructions immergées de Cherchel au moins deux variétés de « petit » appareil. Il nous manque une documentation photographique sous-marine sans laquelle il est à peu près impossible d'identifier les vestiges immergés. Il y aurait là pour les plongeurs qui cherchent du travail une besogne peut-être ingrate mais bien utile !

Je sais bien que ce port a contre lui le fait d'être ouvert à l'ouest, du côté des vents dominants, mais les jetées aujourd'hui démolies lui assuraient peut-être alors une protection suffisante et il n'est pas certain qu'il n'ait eu d'entrée qu'à l'Ouest : il communiquait peut-être avec le port central situé derrière l'îlot Joinville. Pendant des siècles c'est par là que les bateaux turcs sont entrés et sortis de Cherchel tout autant que par l'Est. Les trop rares dessins faits à l'époque de la conquête nous le montrent clairement : il existait dans le bassin occupé par le port actuel une brèche Ouest par laquelle on pouvait aussi bien que par l'Est gagner l'abri de l'îlot Joinville. Était-elle accidentelle ou bien était-ce une passe ménagée par les Romains eux-mêmes ? Il est difficile de le dire ¹.

Il existe bien des arguments en faveur d'un dispositif à deux entrées. D'abord les indications fournies par l'état du fond, par ces vestiges immergés et la disposition des lieux, mais aussi une solide tradition méditerranéenne en matière d'installation portuaire et nous savons que les Romains n'aimaient pas beaucoup innover en ces matières par rapport aux habitudes locales : partout où ils se sont installés, ils se sont généralement bornés à aménager plus solidement des systèmes qui avaient fait leurs preuves et dont beaucoup étaient d'origine phénicienne.

L'ancien nom de Césarée est Iol, dieu phénicien. Le site doit être plutôt phénicien que punique. Ce n'est pas un port à Cothon,

1. Sur une carte de Michelot, pilote du roi, dressée en 1713 et conservée à la Bibliothèque du Service central hydrographique de la Marine, l'îlot Joinville rattaché à la terre semble offrir un mouillage aussi bien à l'Ouest qu'à l'Est. Il est certain que l'été les vents soufflent du N.-E. (« Le vent de N.-E. qui souffle fréquemment en été... » A. Lieussou, *Études sur les Ports de l'Algérie.*)

En 1843, la Commission nautique pour le port de Cherchel préconisait un aménagement qui consistait « en un bassin elliptique de 15 ha. dont l'entrée regarde N.-O. 1/4 N., sa passe limitée par les deux rochers qui servaient de musoirs aux môles romains ». Malheureusement ces documents ne sont pas accompagnés des plans qui les éclaireraient. (Archives centrales de la Marine DD2. 1088-1089.) Je dois tous mes remerciements à M. Denizet, Directeur des Archives et Bibliothèques de la Marine qui a bien voulu m'apporter dans cette recherche son très précieux concours.

creusé dans l'intérieur des terres. Au milieu du IV^e siècle le Périple dit de Scylax le mentionne avec son port comme une possession de Carthage, mais l'activité du site devait être antérieure à cette occupation¹ car les lieux se prêtaient admirablement au dispositif cher aux Phéniciens constitué par une île à peu de distance de la côte et qu'on peut longéer par l'une ou l'autre de ses faces selon le vent : c'est la formule même de Tyr² et de Sidon respectée par les Romains dans leur réaménagement de ces deux ports.

Il n'est pas douteux que quels que fussent les vents dominants, les Anciens s'appliquaient à maintenir deux entrées dans leurs ports. On se bornera à rappeler ici les trois exemples classiques étudiés par K. Lehmann-Hartleben³ : Syracuse, Halicarnasse, Mytilène.

A Cherchel, la construction du port moderne a effacé pour partie les vestiges dans l'eau, de même que la persistance de la ville au même lieu a recouvert les traces des monuments antiques. Ce n'est pas l'abandon qui fait disparaître les marques du passé, c'est la vie qui continue. Mais peut-être y a-t-il plus à chercher dans la mer qu'on ne l'a fait jusqu'à présent⁴.

1. Bien qu'on en n'ait pas trouvé à Cherchel la preuve archéologique. On a repêché dans le port une cymbale en bronze avec inscription punique qui date vraisemblablement du II^e siècle. Signalons un fragment de sarcophage d'inspiration phénicienne et des scarabées égypto-phéniciens.

2. Entrée principale au Sud et une autre à l'Ouest, à l'abri des vents du Sud « brusques et violents ». R. P. Poidebard, *Un grand port disparu, Tyr.*

3. L'ouvrage fondamental en la matière est : K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*, Leipzig, 1923. Mais on trouvera en tête du livre de Poidebard et Lauffray, *Sidon*, Beyrouth, 1951, un aperçu historique sur les ports anciens dû au R. P. Mousterde et qui est un très précieux résumé de nos connaissances actuelles.

4. Cagnat dans son *Armée romaine d'Afrique*, a reproduit une lettre trouvée dans les papiers inédits de L. Rénier et simplement signée D. Il est surprenant de penser que c'est sur ce texte que depuis soixante ans repose tout ce qu'on a écrit sur le port de Cherchel sans que personne se soucie d'aller regarder dans l'eau (exception faite de la reconnaissance Quémard d'un caractère hydrographique). Voici ce texte : « Le port antique occupait le même emplacement que le port actuel : il était divisé en deux parties, un port extérieur et un port inté-

*
**

Dans son livre sur *Genséric, roi des Vandales*, E. F. Gautier a reproduit une photographie de Cherchel sous laquelle on lit : « Le port romain de Caesarea était le petit quadrilatère à l'abri de l'îlot qui porte le phare¹. Aujourd'hui il est trop petit puisqu'on construit une nouvelle jetée. Cherchell actuelle n'est pourtant qu'une bourgade insignifiante de quelque 6.000 habitants. Caesarea était une grande capitale opulente de 100.000 âmes peut-être. » On s'étonne que pareille réflexion n'ait pas inspiré des doutes à Gautier sur les dimensions accordées à ce port antique. Tel que les archéologues nous l'ont dessiné il paraît en effet bien peu en rapport avec ce que nous savons de Césarée.

Encore n'est-ce pas le nombre d'habitants qu'il faudrait comparer autrefois et maintenant, mais l'importance du trafic à deux mille ans de distance. Dans le port actuel ne séjournent que six ou sept chalutiers dont les dimensions sont inférieures à celles des bateaux antiques. Je n'y ai pas vu de cargos équivalant aux corbita qui venaient charger ici le blé et l'huile que Rome attendait de l'Afrique². S'il fallait établir quelque parallèle entre le

rieur qui communiquait avec le premier par un goulet fort étroit qu'on a retrouvé en 1847 lors de l'établissement du port actuel... Le port extérieur était formé par deux jetées, l'une celle de l'Est, partait du rivage en face du bureau arabe, se dirigeait au Nord-Ouest et allait s'appuyer à un massif rocheux ; l'autre, beaucoup moins longue, partait de l'îlot et courait au Nord-Est vers un autre massif qui sert aujourd'hui de musoir à la jetée nouvelle... A l'Ouest, vis-à-vis la propriété du Capitaine Thiery, des substructions encore très apparentes dans la mer font penser à beaucoup de personnes qu'il existait là un port destiné aux barques ou autres bâtiments légers, mais cela paraît fort obscur vu que cette partie de la côte ouverte aux vents d'Ouest et Sud-Ouest n'a jamais pu offrir d'abri sûr aux marins. » Peut-être, mais certains mouillages d'Ostie non plus n'étaient pas sûrs, pourtant ils ont bien été utilisés. C'est en tout cas la dernière phrase de cette lettre anonyme qui a toujours fait nier l'existence d'un port à l'Ouest. De l'avis des marins, l'entrée de Cherchel est actuellement très délicate par vent d'Est.

1. C'est-à-dire l'îlot Joinville.

2. Quelle était l'importance réelle de ce trafic ? Moins grande qu'on ne l'a

trafic maritime d'Afrique du Nord, dans l'Antiquité et celui qui existe actuellement, il serait plus équitable de comparer Césarée à Alger ou Oran, grands ports modernes d'exportation des produits algériens, comme devait l'être Césarée sous l'Empire romain.

Ce grand port, cette place économique était aussi une capitale politique, un centre de civilisation. Cet éclat, Césarée le devait à Juba II dont elle était l'œuvre, comme Juba II lui-même était l'œuvre d'Auguste. L'évocation de ce prince berbère n'est pas déplacée ici, car elle nous permet de mieux mesurer l'importance d'un port dont nous ne voyons plus que la vase et les pierres éparses dans l'eau.

Roi par la grâce de Rome d'un territoire qui s'étendait sur tout le Maroc et l'Algérie, ce fils d'un monarque numide dont César avait confisqué les Etats connaissait les bons auteurs grecs et latins et se mit en devoir de renchérir sur la civilisation romaine de ce premier siècle dans ce qu'elle offrait de prétention scientifique et littéraire. Il avait épousé sur l'ordre d'Auguste la fille de Cléopâtre et d'Antoine, la jeune Cléopâtre Séléne, élevée dans la maison d'Octavie. C'était joindre aux grâces alexandrines la plus raffinée des éducations romaines. Il y avait de quoi enfler la tête d'un berbère dont le sort de vaincu aurait pu être plus misérable.

Cela ne l'empêchera pas à la mort de cette adorable personne

dit sans doute, mais pourtant considérable. « Le grenier de Rome, écrit M. Ch. A. Julien dans *Histoire de l'Afrique du Nord*, demeure un de ces confortables lieux communs qui sont la providence des orateurs officiels et des publicistes. » Les deux récoltes de blé par an semblent bien être une légende dont Strabon fut dupe. La pénurie de terre végétale et la sécheresse étaient les mêmes qu'aujourd'hui, mais l'irrigation était extrêmement développée et dans des lieux actuellement désertiques. Il est acquis que l'Afrique fournissait à Rome le tiers de sa consommation en blé. Le reste venait d'Espagne, de Narbonnaise et de Sicile. La Maurétanie Césarienne ne tenait que le deuxième rang dans cette exportation où la première place revenait à Carthage. 200.000 citoyens de Rome consommaient gratuitement un million de boisseaux de céréales par mois. La production d'huile d'olives développée surtout dans la Tripolitaine, la Tunisie, les vallées de Kabylie, la vallée du Chélif, n'était pas destinée à la cuisine : elle servait à la toilette et à l'éclairage.