

Quelques données sur le port antique de Gunugu

Some data on the ancient harbor of Gunugu

Khellaf Rafik

Laboratoire LEHA, Centre universitaire de Tipaza. (Algérie)

. khellaf.rafik@cu-tipaza.dz

Reçu: 22 / 03 / 2023

Accepté: 01 / 06 / 2023

Publié: 10 / 06 / 2023

Résumé :

L'antique Gunugu se trouve à environ 30km à l'Ouest de la ville de Cherchell, l'ancienne Caesarea, capitale de la Maurétanie Césarienne. Comptoir phénicien puis colonie romaine, cette cité a connu une activité prospère à travers son port, qui a été cité dans les sources antiques. L'identification de ce dernier n'étant toujours pas précise, notre étude porte sur la recherche d'indices permettant de conforter l'hypothèse de l'emplacement du port qu'a connu Gunugu.

Mots-clés: *Abri, antique, Gouraya, Gunugu, Port.*

Abstract:

The ancient Gunugu is about 30km west of the city of Cherchell, the ancient Caesarea, capital of Mauretania Caesariensis. A Phoenician counter then a Roman colony, this city experienced prosperous activity through its port, which was cited in ancient sources. The identification of the latter still not being precise, our study focuses on the search for clues to support the hypothesis of the location of the port of Gunugu.

Keywords: *Shelter, Antiquity, Gouraya, Gunugu, Harbor.*

I. Introduction :

La ville antique de Gouraya « Gunugu » a longtemps suscité l'intérêt des archéologues et chercheurs. Gsell lui a consacré une fouille et beaucoup de recherches suivies de nombreuses publications, il dit : « au point de vue des antiquités phéniciennes, un des points les plus intéressants de la côte de l'Algérie est Gouraya » (Gsell, 1903). Cette ville antique fut l'objet de plusieurs autres études, dont celle d'Astruc (Astruc, 1954), Missonier (Missonier, 1933) et Camps (Morel et Camps, 1999), mais la plus part ne se sont intéressés qu'aux nécropoles et à leur mobilier funéraire. Ce dernier a néanmoins apporté des preuves tangibles de l'importance de la ville durant l'antiquité, et des échanges qu'a connue la cité de Gunugu à travers la céramique, mais aussi les œufs d'autruche décorés et les différents bijoux mis au jour durant plusieurs campagnes de fouille (Maurel, Camps, 1999).

L'étude du port de Gunugu rentre dans le cadre de nos études menées depuis 2020 sur les ports antiques de l'Algérie, au sein de l'équipe de recherche en archéologie côtière et maritime, du laboratoire d'études historiques et archéologiques. Gunugu faisait partie des premiers sites qui ont attiré notre attention.

Cette petite ville, surplombant un promontoire aux flancs abrupts portant le nom de Sidi Brahem, se trouve entre deux anses bienabritées contre les vents, protégeant un abri ou un petit port plusieurs fois cité dans les sources antiques (Pline l'ancien, S.D) et médiévales (Mac Guckin, 1859).

La question de l'emplacement du port de Gunugu est toujours restée ouverte. Lehmann le situe à l'Est du promontoire, quand à Gsell, il le place à l'abrides anses Ouest du promontoire. Les phéniciens ayant pour habitude d'utiliser toute baie abritée pour l'accostage, il reste difficile, à ce jour, de se prononcer sur la présence et l'emplacement du port.

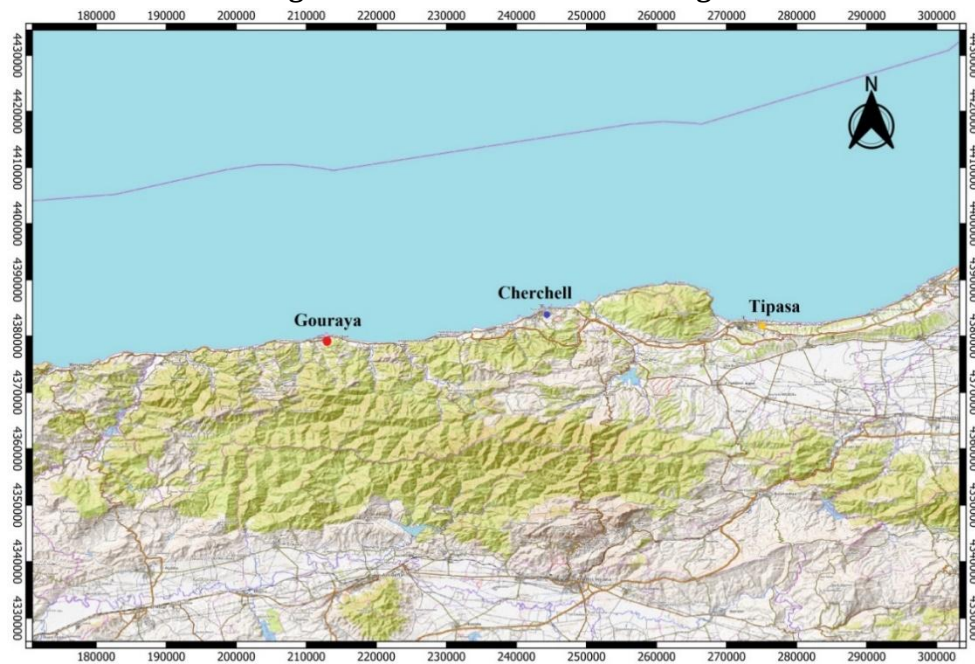
Quant au type du port, naturel ou artificiel « aménagé » il reste encore plus difficile à déterminer, les études sur ce dernier étant presque nulles. Bien que plusieurs campagnes de fouilles ont été réalisées (Cat, 1891) dont beaucoup sur les nécropoles, les vestiges de la ville n'ont reçu que peu d'intérêt, et encore moins sur la question du port.

Le but de cette étude est de répondre à la problématique de l'emplacement du port ainsi que son type. Y'avait-il un seul port ? Existait-il un embarcadère ? Ou bien, les habitants de Gunugu se sont-ils contentés d'avoir un mouillage naturel aussi longtemps que la durée de vie de la ville ?

II. Situation géographique :

Gouraya est une petite ville installée à environ 60 km à l'ouest du chef-lieu de la Wilaya de Tipasa, elle est éloignée de 30 km de la ville millénaire de Cherchell (Fig.01), et de 80 km de la ville de Ténès. Gouraya est perchée entre les bords de la mer méditerranéenne et les hauteurs du massif septentrional de Béni Menacer. Elle jouit d'un climat chaud et tempéré, qui favorise l'épanouissement de plusieurs cultures agricoles, et arboricoles.

Fig.01 : carte de situation de Gunugu



Source : Bourai.D

La ville de Gouraya se situe dans un espace organisé en une succession de cinq promontoires, formant des baies relativement protégées des vents et de la houle, qui ont su attirer les premiers hommes, depuis la préhistoire (Marchand, 1932). La période antique brille par l'émergence d'une ville Lybico-punique portant le nom de Gunugu sur l'un des promontoires, à l'emplacement de l'agglomération actuelle de « Sidi Brahem El Khouas » à environ quatre kilomètres à l'ouest du centre de la ville de Gouraya, et qui se voit promu au rang de Colonie sous l'empire romain (Fig.02).

Fig.02 : Plan de situation du port de Gunugu



Source : Bourai.D

III. Histoire antique de Gouraya :

Les promontoires constituant le littoral de la Ville de Gouraya semblent avoir été occupés bien avant les périodes historiques, où elle présente non pas uniquement des stations préhistoriques, mais un habitat préhistorique d'une importance non négligeable (Marchand, 1932, p. 469) avec une abondance d'industrie Moustérienne et néolithique pour trois promontoires, seulement, le promontoire de Sidi Brahem ne présente pas d'outillage préhistorique, sans doute l'installation de la ville antique a contribué à l'enfouir sous les couches historiques (Marchand, 1932, pp. 470-471).

Au VI^{em} siècle av J.-C, Une petite agglomération nommée Gunugu se forme sur le promontoire connu actuellement comme Ras Sidi Brahem El Khouas, à très forte influence néo-punique. En effet, les diverses fouilles archéologiques effectuée sur le dit site, ont dévoilées nombres d'objets à tradition puniques, dont une vingtaine de stèles néo-puniques (Lipinski, 2004). Les chercheurs tendent à promouvoir la fondation punique de la ville. Ceci dit, son nom antique apparaît dans la géographie de Ptolémée en tant que *Κανουκίς* (Ganugis) qu'on parallélise avec l'appellation latine de Gunugu, tandis que la légende d'une pièce de monnaie néo punique désigne la ville sous le nom de *GNGN*, fortement lié au nom propre *Gnwkn* avec la terminaison *kn*, d'une caractéristique Lybico-berbère (Lipinski, 2004, p. 407). Les infrastructures de la ville de Gunugu dévoilées durant les fouilles archéologiques nous laissent regarder la ville de Gunugu comme une ville Lybico-punique.

Quoi qu'il en soit, la ville connaît des échanges attestés avec la péninsule ibérique et l'Italie dès le V^{em} siècle Av. J.-C, et plus tard durant la période romaine, elle accueillit la colonie Gunugu fondée par Auguste (Pline, V, 2, 20), surveillée par la VII^e cohorte prétorienne (Leveau, 1977, p. 260) vu son emplacement stratégique entre Caesarea et Cartennae.

Touchée par la conquête musulmane, Gunugu changea de nom et fut appelée Breshk. Après l'effondrement de l'Empire almohade, la cité fut l'objet de dispute entre les Mérinides, Abdalwadides et les Hafsides (Morel et Camps, 1999). Cependant, la cité conserva son indépendance et connaît un épanouissement économique et agricole durant le moyen âge, jusqu'à l'établissement des corsaires turcs sur les côtes algériennes. Après la chute de Grenade, beaucoup de familles se sont installés dans la cité, cependant, il n'est plus fait mention de la cité après le 16^{em} siècle (Agabi, 1992).

IV. Quelques notions sur les ports antiques :

Le port est défini en général comme étant un espace d'eau protégé qui permet aux navires d'embarquer et de débarquer, à terre, des personnes et de la marchandise (Larousse, 2012, p. 855). Dans de nombreux ouvrages, le mot « port », est souvent attribué à n'importe quel abri, mouillage ou un emplacement présentant un aménagement portuaire. De ce fait, il est essentiel de faire la différence entre le port naturel non aménagé, et le port l'artificiel caractérisé des infrastructures définissant un port dans sa forme complète.

Plusieurs auteurs se sont intéressés à la typologie des ports antiques, se basant sur plusieurs critères distinct ; typologie en fonction des civilisations, de leurs taille ou de leurs fonctions. Plusieurs études, dont celle de Carayon, nous permettent d'apprécier une typologie basée sur une classification géomorphologique des ports naturels et de leurs modes d'organisation spatiale, ainsi qu'une typologie exhaustive des infrastructures.

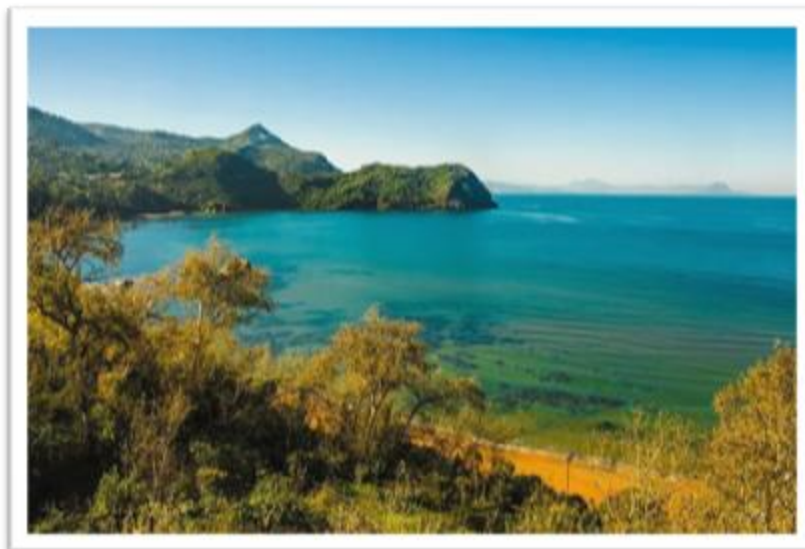
Carayon indique que « Les ports antiques se définissent principalement et en premier lieu par un plan d'eau naturel plus ou moins soumis aux dynamiques maritimes. Ces plans d'eau sont caractérisés par des critères tels que la situation géographique : ports en mer (*offshore*),

ports de front de mer, de marges littorales ou ports fluviaux ; par la configuration géomorphologique (golfe, baie, crique, estuaire) ; par le degré de confinement (ouvert ou confiné) et l'exposition aux flux météomarins (mode battu ou calme) ; ainsi que par la nature des berges (rocheuses ou meubles). C'est en fonction de ces différents critères que l'on a pu établir une première classification des ports phéniciens et puniques. » (Carayon, 2008).

Jean Rougé, dans son livre sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain, s'est intéressé à la terminologie grecque et latine, pour déterminer l'importance des ports (Rougé, 1966), le degré d'aménagement, allant du port naturel qui en est exempt aux ports.

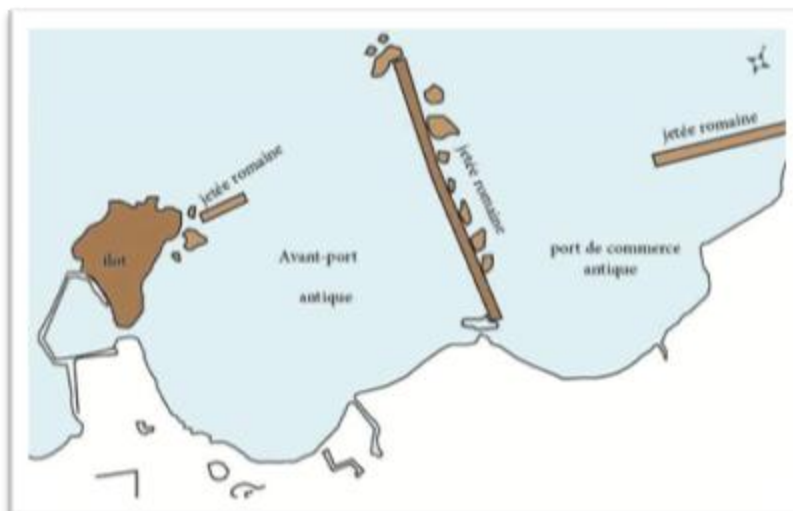
Il est difficile de faire la distinction d'un port naturel ou d'un port aménagé dans les sources antiques, pour ce fait, nous nous arrêterons à l'une des classifications de Vitruve pour une meilleure perspective contextuelle (Vitruve, 1676). Ce dernier distingue d'abord le port naturel (Fig.03), étant une baie profonde presque fermée, du port artificiel, fermé par des digues (Fig.04).

Fig.03 : La plage Aftis (Djidjel) exemple d'un port naturel



Source : Allioueche N.

Fig.04 : Port de Cherchell exemple d'un port aménagé



Source : Khellaf.R, Bensadani. Y, 2020

V. Le port antique de Gunugu à travers les écrits :

Les écrits classiques nous informent bien de l'existence de la ville de Gunugu durant la période antique. Outre Pline l'ancien, la ville apparaît dans la géographie de Ptolémée comme Ganugis (Ptolémé, 4, 2, 5), dans la cosmographie de Ravenne sous le nom de Ganubus et Gunagus (Géographie de Ravenne, pp. 10, 29, 40, 45, 88, 132), et plus tard un *episcopus Gunugitanus* est mentionné en 484 parmi les évêques envoyés en exil par Hunéric (Héron de Villefosse, 1887, p. 248), ceci dit, il n'est mentionné dans aucun des écrits la présence d'un port inhérent à la ville.

En effet, après l'île de Psamathos qu'on identifie à l'îlot de Joinville de Cherchell, antique Césarée, qui avait un port et un golf, le Pseudo Scylax mentionne un golf avec une île de Bartas ayant un port, cette dernière destination fut identifiée au site d'Arzew et au Portus Magnus (Lipinski, 2004, pp. 403-411).

Durant la période moderne, Gunugu devenue Breshk depuis le moyen âge, est mentionné dans plusieurs écrits et ne semble n'avoir pas eu de port à proprement parler, mais d'un mouillage relativement abrité. Piri Reïs affirme que Breshk n'avait pas de port, mais ses eaux étaient fort poissonneuses (Reference, page 632), Bérard relate qu'au nord-est de l'île se détachant du promontoire de notre site, les pêcheurs ont trouvé un petit havre peu profond (Reference page 104). Cependant, la ville avait un port (Lipinski, 2004, p. 406), car il est indéniable que la ville de Gunugu avait une relation maritime avec l'Italie et la péninsule ibérique, et une activité agricole qui lui aura permis de perdurer jusqu'au 16^{em} siècle.

Pour les travaux de la période contemporaine, Gsell signale la présence d'un port au pied du promontoire, au couchant, dans une anse étroite des traces d'une jetée qui se distinguait difficilement (Gsell, 1903, Fol 05), Cat pour sa part voit un escalier qui descend vers le port (Cat, 1891).

VI. Les prospections de terrain :

Lors de précédentes campagnes sur terrain (khellaf, 2020), la présence de plusieurs réservoirs a été constatée, ancrés aux parois de la falaise dominant l'emplacement du port supposé par Gsell (Fig.05). En contre bas de cette même falaise, un éboulement nous avait orientés vers une possible théorie de l'effondrement des quais dans ce même emplacement (Fig. 06).

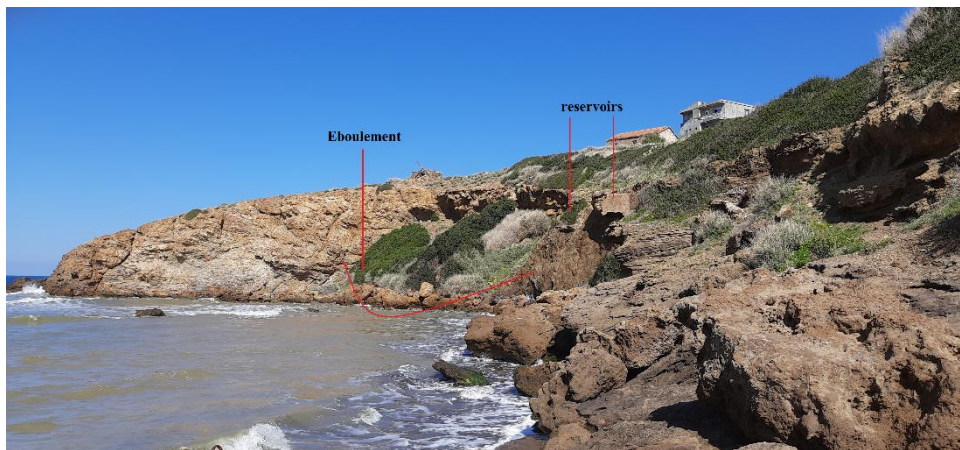
Fig.05 : Restes de réservoirs d'eau sur la falaise



Source : Khellaf.R

Cet éboulement serait situé à l'endroit de l'anse abritant le port selon Gsell, mais aussi des escaliers soulignés par Cat, par ailleurs, ce dernier avait timidement décrit, en quelque mots, que l'anse du côté Ouest du promontoire était « creusée en forme de demi-cercle ». Si ces structures étaient présentes, il n'en reste plus de nos jours à cause de l'érosion que subit la falaise et qui a conduit inévitablement au glissement de sa partie nord-ouest, qui avait dû abriter des monuments importants, car tout au long de l'espace effondré, plusieurs éléments architectoniques (Pierres de taille, colonnes de granit) s'éparpillent et se mêlent aux gravats. (Fig.04)

Fig.06 : L'éboulement vu du large



Source : Khellaf.R

Fig.07 : élément architectonique restes de l'éboulement



Source : Khellaf.R

VII. Discussion :

La région de Gouraya se distingue par la présence de plusieurs baies pourvue de plages sableuses, dont le potentiel avait encouragé l'homme à la prendre comme résidence depuis les périodes préhistoriques, et bien plus encore durant la période préromaine au vu des trois nécropoles qui entourent la ville, et qui ont dévoilé un mobilier daté pour la plus part au VI^{em} siècle av. J.-C. (Carayon, 2008, p. 501)

L'emplacement de la cité antique de Gunugu est stratégique pour le développement de la ville. Elle se présente sur la route reliant l'antique Cartennae à la capitale de la Maurétanie Césarienne Caesarea, et offre un paysage agricole riche qui a contribué son épanouissement économique, et même à frapper sa propre monnaie.

Cependant, la proximité de la cité de la capitale Caesarea pourrait avoir contribué à l'absence d'un port aménagé, le port antique de Cherchell étant connu depuis l'antiquité offrant un endroit de choix avec son îlot et sa baie, Gunugu pour sa part pourrait avoir abrité un port naturel ou un mouillage saisonnier de part et d'autre du promontoire de Sidi Brahem El Khouas.

En effet, le promontoire de Sidi Brahem El Khouas offre une protection face aux vents de l'Est et du Nord-Est à la baie ouest, tandis que le petit îlot nommé Ashak lui offre une quiétude face à la houle (Carayon, 2008, p. 501), jouant le rôle d'un brise lame naturel. La baie reste tout de même vulnérable sous le vent Ouest.

Dans le même contexte, la baie Est, est protégé des vents Ouest par le promontoire et le petit îlot qui émerge de son extrémité, et son vis-à-vis lui confère une protection face aux vents Nord-Ouest et la houle du large. La baie reste défavorable face au vent Nord-Est, mais elle offre un havre calme de tout danger le long de l'espace accolé au promontoire de Sidi Brahem El Khouas (Carayon, 2008, p. 502).

Les éboulements que connaît la falaise ouest du promontoire de Sidi Brahem El Khouas, rend impossible de confirmer ou d'infirmer les hypothèses de Gsell et de Cat, pourtant la présence de réservoirs nous renvoie à la possibilité de leur utilisation dans le ravitaillement des navires et bateaux qui y accostait dans la baie ou au large de celle-ci. Des cas similaires peuvent être observés à Tipasa, où le port antique était alimenté par la profusion de réservoirs présents tout au long de la côte qui le jouxte. Ceci dit, bien que le niveau des réservoirs étant très abaissé par rapport au promontoire, de plus amples explorations nous permettrait de mener plus loin cette hypothèse.

VIII. Conclusion :

La ville de Gunugu a été occupée à partir 6eme siècle Av-J, avec l'arrivée des phéniciens, qui pratiquaient le cabotage pour leur commerce maritime et terrestre. L'emplacement de la ville est typique aux traditions phéniciennes, une petite cité construite sur un promontoire, abritée par les deux baies qui la jouxte. Les deux baies abritant des plages sableuse, où s'y jeter plusieurs petits Oueds.

Les deux baies Est et Ouest, offrent un abri naturel saisonnier pour les navirs, il n'en reste pas moins que la baie Ouest, avec sa faible profondeur n'aurait pu accueillir que des embarcations à faible tonnage, les plus gros vaisseaux restent-t-il sûrement en retrait un peu au large de la baie. Ce phénomène n'est pas attesté dans la baie Est, la profondeur est relativement plus importante que sa consœur Ouest.

Nos prospection archéologiques tendent à appuyer l'hypothèse de l'emplacement du port à la baie Ouest, il nous reste néanmoins impossible de statuer sur sa véracité, au vu des dégâts importants causés par l'érosion sur la falaise, ni à dater une installation portuaire si elle a existé.

Ce qui nous apparaît évident, c'est que la petite cité de Gunugu avait un port sans doute pris dans la grandeur du port de Césarée, mais en adéquation avec les besoins de la cité, qui n'aurait pas vu l'utilité d'un aménagement portuaire conséquent, se contentant de deux ports naturels qu'appuient chacune des baies Est et Ouest épaulant le promontoire. De plus amples explorations archéologiques et sédimentologies pourraient nous permettre d'approfondir notre recherche, et éventuellement ouvrir le débat sur la présence d'un bassin portuaire.

Liste bibliographique :

- Agabi, C. (1992). Breshk/Barashk. *Encyclopédie Berbère*, 11.
- Astuc M. (1954). Supplément aux fouilles de Gouraya, Libyca, Arch. Ep., II, 1954, pp. 9-48.
- Bakr, Abd Allâh ibn Abd al-Azz Ab Ubayd al- (1040-1094). Description de l'Afrique septentrionale / par El-Bekri ; traduite par Mac Guckin de Slane. 1859. Aussi, Léon l'Africain (1496?-1548). Description de l'Afrique : tierce partie du monde / écrite par Jean Léon Africain, premièrement en langue arabesque, puis en toscane et à présent mise en françois ; nouv. éd. annot. par Ch. Schefer [et Henri Cordier]. 1896-1898.
- Cat E. (1891). Essai sur la province de Maurétanie Césarienne, Ed. Leroux, Paris.
- Carayon N. (2008), les ports phéniciens et puniques géomorphologie et infrastructures. thèse de doctorat en sciences de l'antiquité – archéologie. Université Strasbourg II. Marc Bloch. U.F.R. des sciences historiques. Strasbourg.
- De Graaw A. (2012), Abris et ports antique, Vol 1, catalogue des ports antiques, 3eme Edition. (S.E).
- Gsell St. (1903), Fouilles de Gouraya : sépultures puniques de la côte algérienne. Ed. Leroux. Paris. P.5.
- Héron de Villefosse, A. (1887). Note sur diverses inscriptions, latines et gauloises. *Comptes Rendus des Inscriptions de l'Académie des Belles Lettres*, pp. 244-255.
- L'Ancien, P. (s.d.). *Histoire Naturelle*. (E. Littré, Éd., & M. E. Littré, Trad.) Paris: Dubrochet.
- Larousse. (2012). *Le grand Larousse illustré*. Paris: Larousse.
- Leveau, P. (1977). Recherches historiques sur une région montagneuse de Maurétanie Césarienne : des Tigava Castra à la mer. *Mélange de l'école française de Rome*(89-1), pp. 257-311.
- Leveau Ph. (1984). Caesarea de Maurétanie. Une ville romaine et ses campagnes. Rome : École Française de Rome. P.391.
- Lipinski, E. (2004). *Itineraria Phoenicia*. Belgium: Peeters Publishers & Department of Oriental Studies Bondgenotenlaan.

Marchand M. (1932), Cherchell préhistorique, in bulletin de la société préhistorique française, tome 29, n°10, pp. 474-480.

Mazard, J. (1955). *Corpus Nummorum Numidiae Mauretaniaeque*. Paris: Art et Metiers Graphiques.

Missonnier F. (1933). Fouilles dans la nécropole punique de Gouraya (Algérie). In: Mélanges d'archéologie et d'histoire, tome 50, pp. 87-119.

Morel J.-P, Camps G. (1999). Gunugu, in Gabriel Camps (dir.), 21 | Gland – Hadjarien, Aix-en-Provence. Edisud Vol. 21.

Pline l'ancien. (S.D), Histoire naturelle de Pline l'ancien, Le periple de Syllax et autres. Livre 5.

Ptolémée, C. (s.d.).

vérifier, j. d. (s.d.).

Rougé J. (1966), Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain (École pratique des Hautes- Études, VIe section, Centre de recherches historiques. Ports, routes, trafics, n° XXI). P. 107.

Vitruve. (1673), Les dix livres d'architecture de Vitruve ; corr. et trad. nouvellement en François avec des notes et des figures. Ed. Coignard. Paris.

York.R.A, Davidson.D.P, (1968), Roman harbours of Algeria, report of the Maghreb Project.

خلاف رفيق، بن سعيداني يوسف، (2020)، دراسة المواقع الأثرية المغمورة بالمياه في منطقة شرشال وضواحيها الغربية، مجلة الدراسات الأثرية، المجلد 18، عدد 1، جامعة الجزائر 2، الجزائر.