



HAL
open science

Preservation et mise en valeur des ports antiques a Venaria Russicade (Skikda), Algerie

Amira Ghennaï, Said Madani

► To cite this version:

Amira Ghennaï, Said Madani. Preservation et mise en valeur des ports antiques a Venaria Russicade (Skikda), Algerie: ports antiques Skikda, port antique de Stora, Oued Bibi, Oued Tanji Conservation et mise en valeur du patrimoine architectural et paysagé des sites côtiers méditerranéens, Rencontres Internationales du Patrimoine architectural Méditerranéen RIPAM; Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Genova, Sep 2017, Genova, Italie. hal-04063677

HAL Id: hal-04063677

<https://hal.science/hal-04063677>

Submitted on 18 May 2023

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.

Copyright

Preservation et mise en valeur des ports antiques a Venaria Russicade (Skikda), Algerie.

Amira GHENNAI, Said MADANI

PUViT (Projet Urbain, Ville et Territoire), Université F.A SETIF 1

e-mail: ghennai.amira@yahoo.com; e-mail:saidmadani@gmail.com

Résumé. Le bassin méditerranéen est considéré comme le berceau de plusieurs civilisations côtières, et un musée à ciel ouvert de l'histoire des anciennes villes côtières, à l'égard de Skikda, ville du Nord-Est Algérien, composée de vestiges du comptoir phénicien, témoin jusqu'à aujourd'hui, de la prospérité de l'antique Venaria Rusicade. Les restes du port de Stora, sous forme d'une succession d'arcatures de pierres naturelles en voûtes, s'épanouissent sur les rochers où s'élève le phare, ainsi que d'autres vestiges de l'infrastructure portuaire, un passage en pierre naturelle, un quai rectangulaire et des formes cubiques bien magnées. A l'Ouest du port Stora, sur la plage Oued Bibi les phéniciens ont installé un autre établissement maritime, ce port est noyé sous l'eau, mais il reste encore un quai en forme de T au milieu d'un golf bien abrité par les montagnes. Dans le même endroit les romains ont laissé leurs traces d'occupation par un bâtiment en pierre, voûté et avec un sous-sol. Ces antiques infrastructures portuaires méditerranéennes sont, sans doute, un patrimoine architectural inestimable qui, subit des agressions urbaines et naturelles. Ce patrimoine se dégrade de plus en plus dû à l'exploitation anarchique par le tourisme. En d'autres termes, cet héritage portuaire est dévalorisé, ignoré, et marginalisé. A cet effet, l'objectif de cette recherche est de mettre en valeur cet héritage sans muséification. L'approche prospective est utilisée pour élaborer des stratégies par des scénarios pour aider à la prise de décision afin de résoudre les problèmes actuels de ces ports antiques. Le réaménagement de ce territoire urbain, à travers un projet urbain, lui assure un développement prospère et durable par la mise en valeur d'une façade maritime méditerranéenne de qualité au profit de cet atout patrimonial au service d'un tourisme durable, et de la culture.

Mots-clés: port, Méditerranée, projet urbain, patrimoine, Skikda.¹

1. Introduction

La relation entre la mer et la terre est une interface antique, dont le point d'intersection de l'interaction humide/sec qui sont les établissements maritimes, en tant que des aires attractives par l'élément liquide/solide, qui marque l'identité du territoire, tel que les nations méditerranéennes,

¹ English abstract is in D.Pittaluga, F.Fratini (eds.), *Conservation and promotion of architectural and landscape heritage of the Mediterranean coastal sites*, ed. F. Angeli, Milano, 2017, p.52.

où leur bassin maritime, était le berceau de nombreuses civilisations depuis l'antiquité jusqu'aux nos jours.

Le bassin méditerranéen était une scène de pluralité culturelle, dont le caractère reste unique, on parle de la particularité maritime méditerranéenne. Ces spécificités culturelles ont influencé l'architecture de la méditerranée, d'une part, grâce au fort contact culturel entre ces différentes nations, et d'autre part, à cause de la succession des civilisations qui ont régné sur le bassin, ce qui alimenta la richesse patrimoniale méditerranéenne, à l'égard de l'Afrique du nord, où l'Algérie conserve encore des témoins de son histoire maritime qui remonte à l'antiquité, traduite à travers ses villes portuaires.

En outre, de nombreuses villes historiques s'épanouissent sur la côte méditerranéenne Algérienne. Elles furent des points importants pour l'échange commercial et culturel depuis l'antiquité, à l'image des vestiges marins de la ville de Skikda, quoiqu' ils présentent une partie méconnue de la mémoire méditerranée.

2. Un patrimoine portuaire menacé

Skikda est une petite ville côtière de l'Est Algérien. Son histoire remonte à l'antiquité², elle possède des traces d' espaces portuaires phéniciens, romains, turques, et coloniaux, ces derniers édifiés durant la colonisation française sur des vestiges antiques.

De plus, Skikda, comme toute autres ville maritime, présente la matérialisation de la mémoire portuaire fondée selon des caractéristiques naturelles et stratégiques d'un site particulier, dont les fins sont économiques ou militaires, c'est pour cela que le retour de cette ville maritime vers son passé est fortement lié à son patrimoine portuaire. De ce fait on est sensé découvrir les legs côtiers de cette ville qui marquent son histoire et son identité maritime.

En effet, le patrimoine portuaire à Skikda est ignoré et continue de disparaître au fils des temps. Il est dans un état de dégradation au sein du milieu archéologique humide, et s'enfonce sous la montée du niveau de

² Musée de Rusicada.

la mer méditerranéenne³, auxquels, les ports antiques de Skikda sont majoritairement noyés sous les eaux de la mer, où la préservation et la mise en valeur de ces legs portuaire devint une nécessité. A cet effet, comment valoriser cette mémoire méditerranéenne oubliée qui met en péril les ports antiques de Skikda? Et quel sera l'avenir pour cette ville portuaire et antique?

3. Skikda, la ville antique

Les premiers navigateurs phéniciens ont créé des stations maritimes naturelles au sein des golfs abrités par des caps⁴. Ces ports ont évolué en ports artificiels, selon la mutation du commerce maritime et ces stations sont devenues presque closes, et plus sophistiquées que les ports naturels, équipés souvent par des docks, des quais, et des brise - vagues⁵.

En outre, les phéniciens se sont installés autour de la Méditerranée⁶, dont Skikda était l'une de leurs stations maritimes, créant le port de Stora, qui était le vecteur de la fondation de la ville de Ras Skikda⁷, qui n'avait pas probablement existée avant les phéniciens⁸.

Le nom Skikda, ou Ras Skikda est le nom donné par les puniques à la montagne de la baie de Stora. Ce nom est apparu dans le livre du Hassan al-Wazzan⁹. Par la suite ce nom était berbérisé et devint Tacigda du nom antique d'origine punique¹⁰ *Ras qadah*, un terme punique de la langue

³ Douglas, B.C., 2001. *Sea level change in the era of the recording tide gauge*, in *Sea Level Rise, History and Consequences*, edited by B.C. Douglas, M.S. Kearney, and S.P. Leatherman, 37-64, international geophysics series, volume 37 Academic press, San Diego, San Francisco, New York, Boston, London, Sydney, Tokyo.

⁴ Dumont Jacques, Jean Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, Presses Universitaires de France - PUF (1 octobre 1975), p.179.

⁵ Meirat (J.), *Marine antique en méditerranée*, éd. Finin Didot, Paris, 1964, p.72.

⁶ François Burdeyron, *Algérie terre de colonisation*, édition Aléna, France, p.359.

⁷ CH. VARS, *Les villes romaines d'Algérie Russicade et Stora ou Philippeville dans l'antiquité*, imprimerie Émile Ivarle, Constantine, 1896 ,p.45.

⁸ Idem p.7.

⁹ *Al-Hassan ibn Mohammad al-Zayyāfī al-Fāsī al-Wazzān* dit Léon l'Africain, un explorateur andalous né à Grenade, il est l'auteur du livre géographique «*Description de l'Afrique*» connu comme l'un des important livre de la renaissance.

¹⁰ Chaker Salem. *La langue berbère à travers l'onomastique médiévale : El-Bekri*. In: *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n° 35, 1983 , p.134.

arabe qui signifie le cap de flamme¹¹, désignant les flammes du phare phénicien, cap du phare ou du fanal¹².

Autrement dit, les phéniciens ont fondé le port de Stora, ou son nom désigne une des divinités phéniciennes¹³, *Ashtar*, *Ashtarut* ou *Eshtar*, chez les phéniciens et *Astrhate* chez les grecs¹⁴ qui désigne Vénus chez les romains¹⁵, une déesse de l'amour, de la maternité et également de la guerre¹⁶.

En outre, les phéniciens de Tyr ont diffusé ces croyances à travers la mer sur les littorales de Chypre, Malte, Sicile, Sardaigne et Carthage, dont le port de Skikda était l'un de leurs établissements maritimes dit *Ashtorate*¹⁷. En effet le port est nommé du latin *Astarté*, *Astoreth* ou *Astora*, *Astoreth* qui signifient tous une divinité phénicienne, dont les phéniciens avaient l'habitude de nommer ses stations maritimes par ce nom, et sculpter le visage divin sur la proue de leurs navires¹⁸.

Par la suite, Ras qadah est devenue un *Emporium* romain nommé *Colonia Venaria Russicade*, selon l'inscription de *Genio Coloniae Veneriae Rusicadis*, qui est déposée au musée du Louvre, indiquant que, sous le règne de l'empereur Hadrien, la voie nouvelle A Cirta Rusicadem fut réparée aux frais des habitants de Cirta¹⁹, mais les Romains ont créé également une importante station maritime²⁰ en addition avec les ports puniques au sein du Golf de Stora, Oued Bibi, et d'autres côtes de Skikda.

¹¹ Traduction de l'arabe vers le français par les auteurs.

¹² Louis BERTRAND, *Histoire de Philippeville (1838-1903)*, revue municipale, officier de l'instruction publique, imprimerie administrative et commerciale moderne, 18 rue Théophile Réguis, 1903 p.2.

¹³ CH. VARS, *Les villes romaines d'Algérie Russicade et Stora ou Philippeville dans l'antiquité*, imprimerie Émile Ivarle, Constantine, 1896, p.6.

¹⁴ Mohamed Biomi Mohran, *Les villes phéniciennes, histoire ancien de Liban*, Dar Enahda Arabya, Beirout, 1994, p.323, titre traduit de l'origine en arabe:

محمد بيومي مهران. المدن الفينيقية. تاريخ لبنان القديم. دار النهضة العربية للطباعة والنشر. بيروت. 1994, ص 323

¹⁵ Op.Cit.

¹⁶ Op.Cit., p.326.

¹⁷ Ibid, p.330.

¹⁸ CH. VARS, *Les villes romaines d'Algérie Russicade et Stora ou Philippeville dans l'antiquité*, imprimerie Émile Ivarle, Constantine, 1896, p.6.

¹⁹ Louis Bertrand, *Histoire de Philippeville (1838-1903)*, revue municipale, officier de l'instruction publique, imprimerie administrative et commerciale moderne, 18 rue Théophile Réguis, 1903 p.2.

²⁰ Op. cit. p.1.

alors que Les Romains vont intervenir aussi sur le plan de la ville pour qu'il devienne un plan urbain classiquement romain, descendant vers le port de Stora, prenant le nom latinisé du vieil emporium au Vénaria²¹.

Mais encore, César donna Rusicade à Sittus, pour la dominer au sein de la colonie de Cirta. C'était le temps florissant de Rusicade où elle est devenue elle-même une colonie, dont le droit romain était ouvert aux citoyens de Rusicade grâce à la similitude de la constitution administrative entre Rusicade et Rome.²²

4. Histoire du patrimoine portuaire à Skikda

Après la chute de Carthage, les Romains ont occupés tous les ports phéniciens²³, tel que le port de Stora, mais ils ont gardé les noms d'origine du port de Stora, et la ville du Ras Uquadah dont elle est devenue Rusicada²⁴vers l'an 186 J.-C.²⁵

En plus, ces deux colonies romaines ont été reliées entre elles²⁶ avec une série continue de villas et tombeaux romains, formant une seule masse urbaine entre la ville et son port²⁷. Cette intervention urbaine avait comme objectif d'établir la relation entre la ville et son port activant l'interaction ville/mer à Rusicade, dont ce port était bien une interface d'échange commercial, où les Romains avaient transporté à travers Stora le marbre blanc d'une grande qualité, du site de la montagne de Filféla à Skikda²⁸.

²¹ Ibidem, p.8.

²² Idem, p.45.

²³ *Al-hassan ibn mohammad al-zayyāfī al-fāsī al-wazzān*, description de l'Afrique, 2^{ème} édition dar gharbislami, Beyrouth, Liban, p.55. Un titre traduit de l'origine arabe:

محمد حسن الوزان , وصف افريقيا , الطبعة الثانية. دار الغرب الاسلامي. بيروت- لبنان, 1983, ص55 .

²⁴ CH. VARS, les villes romaines d'Algérie Rusicade et Stora ou Philippeville dans l'antiquité, imprimerie Émile Ivarle, Constantine, 1896,7.

²⁵ Louis BERTRAND, *Histoire de Philippeville (1838-1903)*, revue municipale, officier de l'instruction publique, imprimerie administrative et commerciale moderne, 18 rue Théophile Réguis, 1903 p.2.

²⁶ Ibidem, p.2.

²⁷ Ibidem p.2.

²⁸ John Ward Perkins, *Tripolitania and the Marble Trade*, The Journal of Roman Studies, Vol. 41, Parts 1 and 2 (1951), pp. 89-104, www.jstor.org/stable/298102.

En plus, le géographe andalous Hassan al-Wazzan²⁹ indique que Skikda avec ses ports de Stora et Chullo (Côl)³⁰, était une des régions riches grâce aux échanges commerciaux par voie maritime avec les Génois³¹, ces derniers qui avaient fréquenté³² Stora et Russicade pour leurs échanges commerciaux³³, basés principalement sur la transaction du blé et le cuir de Skikda avec la texture et les tissus de Gènes³⁴.

Le port de Stora était aussi le premier port à Skikda. Il est devenu le port de la seconde cité des III^e Colonies Cirtéennes³⁵, dont on peut estimer l'importance de ce port submergé tout au long du golf de Stora, où il ne reste aujourd'hui que peu de traces portuaires visibles témoignant la gloire de cet ancien port qu'au temps antiques et l'identité méditerranéenne de la ville de Skikda.

Par ailleurs, et vers l'ouverture du Sinus Numidicus des Romains³⁶, actuel golf de Stora, on peut bien apercevoir une succession d'arcature voûtée, construite en pierre mais dans un état dégradé, au point où quelques parties du mur sont tombées sur les rochers et sont dans un état de ruine. C'est pour cette raison qu'on s'interroge sur la nature de ce bâtiment avec trois portes ceinturées en arcades, un arc entre deux supports finis par colonnes carrées en pierre, surmené d'une forme pyramidale, et trois

²⁹ Al-Hassan ibn Mohammad al-Zayyāfī al-Fāsī al-Wazzān dit Léon l'Africain, un explorateur andalous né à Grenade, il est l'auteur du livre géographique «description de l'Afrique» connu comme l'un des importants livres de la renaissance.

³⁰ Al-Hassan ibn Mohammad al-Zayyāfī al-Fāsī al-Wazzān, Description de l'Afrique, 2^e édition Dar gharbislami, Beyrouth, liban, p54, Un titre traduit de l'origine en arabe :

محمد حسن الوزان , وصف افريقيا , الطبعة الثانية, دار الغرب الاسلامي, بيروت- لبنان, 1983, ص. 54.

³¹ Idem, p.55.

³² Louis BERTRAND, *Histoire de Philippeville (1838-1903)*, revue municipale, officier de l'instruction publique, imprimerie administrative et commerciale moderne, 18 rue Théophile Réguis, 1903 p.2.

³³ Ibidem p.2.

³⁴ Al-Hassan ibn Mohammad al-Zayyāfī al-Fāsī al-Wazzān, Description de l'Afrique, 2^e édition Dar Gharbislami, Beyrouth, liban, p55, Un titre traduit de l'origine en arabe :

محمد حسن الوزان , وصف افريقيا , الطبعة الثانية, دار الغرب الاسلامي, بيروت- لبنان, 1983, ص. 55.

³⁵ CH. VARS, *Les villes romaines d'Algérie Russicade et Stora ou Philippeville dans l'antiquité*, imprimerie Émile Ivarle, Constantine, 1896, p.4.

³⁶ Louis Bertrand, *Histoire de Philippeville (1838-1903)*, revue municipale, officier de l'instruction publique, imprimerie administrative et commerciale moderne, 18 rue Théophile Réguis, 1903, p.2.

3 espaces voûtés ainsi que des arcs aveugles de la même taille des autres arcs. Cet ensemble d'arcs voûtés nous mène à un grand espace bâti en pierre, surmené d'un phare en béton, construit par la colonisation française en 1846³⁷, et il y a aussi une série de constructions d'un style colonial et un restaurant contemporain.

Par ailleurs ce dispatcher de matériaux et style architecturaux est l'indice de l'origine du bâtiment voûté qui nous intéresse en premier lieu évidemment par ce qu'il s'agit d'une construction romaine bâtie au sein du port phénicien. Selon nos recherches, Vars³⁸ indique qu'ils ont trouvé au temps de la colonisation française une inscription du IV^{ème} siècle³⁹ découverte en 1865, sous forme d'un texte incomplet trouvé près d'une conduite des citernes de Stora⁴⁰. L'autre partie du texte était trouvée lors de l'occupation française et fut transportée au musée de Toulouse, là où l'épigraphiste M. Héron de Villefosse la trouva en 1881, tout on faisant la traduction de l'inscription entière qui dit :

« Pendant la magnifique époque des très grands princes, maîtres de l'univers, Valentinien et Valens, toujours augustes, ces greniers publics, pour la sécurité du peuple romain ainsi que des provinciaux, ont été construits entièrement et dédiés par Publius Caeionus Caecina Albinus, clarissime, consulaire à six faisceaux de la province de la Numidie Constantiniennne »⁴¹.

Alors, cette inscription était la preuve claire de la destination de ce bâtiment romain, qu'il s'agit des docks de l'anone⁴² de la Numidie

³⁷ Idem, p.248.

³⁸ Professeur de philosophie au lycée vice-président de la société archéologique adjoint au maire de Constantine lors de la colonisation française de Djazair.

³⁹ CH. VARS, Les villes romaines d'Algérie Russicade et Stora ou Philippeville dans l'antiquité, imprimerie Émile Ivarle, Constantine, 1896, 1896,14.

⁴⁰ Idem, p.15.

⁴¹ Ibidem, p.15.

⁴² Selon Ch. Vars, par ce mot d'annone, les Romains désignaient surtout les redevances en nature, prélevées sur la récolte annuelle de certaines provinces, telles que la Sardaigne, la Sicile, l'Égypte et l'Afrique Proconsulaire (la Tunisie actuelle). Elles comprenaient toutes les sortes d'approvisionnements alimentaires résultant de la culture ou de l'élevage: l'huile, le vin, le vinaigre, même la viande de porc, mais particulièrement les céréales. Celles-ci devaient être, en partie, distribuées gratuitement par un édile, plusieurs fois par mois, aux citoyens à peu près indigents de la capitale, inscrits sur des tables de bronze et porteurs d'un ticket nominal appelé tessère frumentaire. C'était au Portique de Minucius, du

Constantinienne⁴³, restant comme le témoin du port antique de Skikda, une trace visible jusqu'aux nos jours, mais malheureusement, déformée à cause de l'expansion urbaine, dans des conditions de dégradation aigue, dont on peut trouver des parties entières des murs sur les rochers et frappées par les vagues du golf, dans un état dramatique en ruine. Ce paysage antique méditerranéen est exposé parfois aux chutes montagneuses, et l'exploitation anarchique du lieu, sans compter l'anarchie urbaine des bâtis construits sans respect de la nature, l'âge ou la destination de ces docks de l'anone romain.

Au-dessus de la montagne se trouvent aussi des citernes d'une capacité de 3.000 mètres cubes d'eau datant de l'époque romaine⁴⁴. Elles servirent à l'alimentation du port de Stora par l'eau douce. C'est ainsi qu'elles avaient alimenté une antique fontaine disparue aujourd'hui⁴⁵. Il y a aussi la voûte du reste d'une citerne romaine qui est dans un état critique, où une partie de la voûte était démolie par les colons français lors de l'établissement du chemin qui mène du village de Stora au petit phare⁴⁶.

En outre, il y a un passage montagneux tout au long du Golf de Stora, qui n'est accessible que par la marche pédestre, laissant les docks de Stora derrière, traversant Molo et Miramar pour arriver au ravin des lions, là où on peut constater aussi le reste d'un port connu localement comme les ruines d'un port romain. Il ne reste de ce port qu'un passage de pierre lié à l'aide d'un mortier blanc et qui embrasse le rocher du pied de la montagne face à la petite île des lions, avec des quais renversés et un seul quai rectangulaire couvert par un tapis végétal. Ce quai résiste encore à la dégradation qui le met en péril, dans une plage sous forme d'un petit golf abrité par la montagne de Oued M'dini, ce qui explique

nom du consul à qui on devait l'existence des greniers publics, qu'avait lieu la distribution à la foule. Il avait quarante-cinq portes, correspondant à peu près au nombre des quartiers de Rome, par où s'effectuait la livraison, sur la présentation de la tessère dont les indications devaient être conformes à un tableau placé sous les yeux de l'agent municipal chargé de ce service dans chaque ostium.

⁴³ Idem p.15.

⁴⁴ Louis BERTRAND, *Histoire de Philippeville (1838-1903)*, revue municipale, officier de l'instruction publique, imprimerie administrative et commerciale moderne, 18 rue Théophile Réguis, 1903 p.192.

⁴⁵ Ibidem p.192.

⁴⁶ Ibidem p.192.

la localisation du port qui était probablement mi-circulaire ou circulaire, à la forme du golfe. Et encore, on trouve ces mêmes caractéristiques portuaires, au port romain de Oued bibi, qui c'est plutôt un port phénicien, construit dans un golf abrité d'une forme mi-circulaire, sous une cote montagneuse qui abrite un quai sous forme d'un T, qui fonctionne encore pour l'accostage des navires touristique. Par ailleurs, le port est entouré par une disposition de rochers naturels qui presque l'enferment grâce à une grande forme rocheuse allongée à l'ouverture du bassin portuaire. Mais au-dessus de la crête montagneuse il y a aussi un grand bâtiment romain, construit en pierre et disposant de trois chambres voûtées, avec un niveau en sous-sol, où la destination de ce bâtiment est définie en tant qu'une grande citerne romaine⁴⁷ qui alimenta le port de Ras Bibi. A sa proximité se trouve la plage de Oued Tangi qui possède aussi des traces de constructions romaines, qui sont probablement des maisons d'une ville antique à Oued Tangi. A travers ces ruines on peut lire une logique de continuité urbaine entre Ras bibi et Oued Tangi, c'est-à-dire, une intégration du port romain de Oued Bibi avec une ville à Oued Tangi, une autre image qui marque l'interface ville-port à Skikda, ce qui nous rappelle le cas du port de Stora et la ville de Russicade. Enfin, si on admet cette logique urbaine de l'équation ville/port à Skikda pendant l'antiquité c'est-à-dire, le jointement romain de la ville phénicienne avec son port, de ce fait, on peut repérer l'existence soit d'un port émergé, soit d'une ville disparue ou enterrée, au niveau des autres plages de la cote méditerranéenne à Skikda. L'exemple de Guerbez avec ses traces antiques, Lemsadjad et ses mosaïques romaines et les traces romaines à Sidi akacha peuvent nous aider à découvrir les ports de Skikda.

5. La redécouverte d'une ville portuaire

Le port est un espace vital et stratégique dans une ville portuaire, au point que son existence ou son déclin est bien lié à son port⁴⁸, En d'autres termes, le port représente la mémoire de la ville portuaire, ou la première

⁴⁷ M. D. LUCIANI, *Société archéologique, historique et géographique du département de Constantine*. Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique de la province de Constantine. 2^{ème} volume de la troisième série, 23^{ème} volume de la collection, 1883-1884, Imprimerie ADOLPHE BRAHAM, Rue du Palais, Alger JOURDAN, Lnuumi-ÉDITton Place du Gouvernement, PARIS A. BARBIER, LIBRAIRE, 182, Boulevard Saint-Germain, 1885, p.63.

⁴⁸ AOUISSI Khalil Bachir, *Le Clivage ville/port, Le cas d'Alger*, édition connaissances et savoirs, France, 2016, p.23.

cellule du développement urbain des villes côtières. A cet effet, la valorisation d'une ville portuaire commence depuis son port délaissé, qui nécessite une préservation urbaine sponsorisée par un push-up durable traduite à travers la dualité culturelle et économique du patrimoine, et surtout le tourisme au sein des espaces portuaires antiques, grâce à ses valeurs archéologiques et anthropologiques. Donc, les valeurs du patrimoine sont les clés de l'aménagement du territoire portuaire antique en pleins enjeux identitaires, et socio-économiques de ces legs architecturaux et urbains menacés par la dégradation naturelle et celle accordée à l'évolution de la vie socio-culturelle⁴⁹, constituant selon la convention du patrimoine mondiale, «un appriovissement néfaste du patrimoine de tous les peuples du monde⁵⁰». C'est pour cela que la redécouverte des espaces marins à Skikda est le premier pas pour la valorisation des infrastructures portuaires. Ces installations maritimes remontent à l'antiquité et méritent d'être conservées et transmises aux générations futures, où l'aménagement culturel de ce territoire avec une ambiance patrimoniale est l'un des outils de valorisation du territoire antique et d'animation de l'environnement historique oublié et écarté. De plus, les héritages portuaires de Skikda sont gravement marginalisés et dégradés sous la mer, les guerres et les séismes. Les ports antiques de Rusicada sont mis en péril, où le site de Stora, n'est plus reconnu sur le plan archéologique ou patrimonial en tant qu'un héritage marin antique et matérialisé, mais seulement dans la mémoire et l'histoire de la ville, malgré l'existence des magasins de l'anone et les vestiges des quais portuaires. En revanche, les sites de Oued Tangi, Oued Bibi et Guerbez sont des sites reconnus au niveau local, c'est-à-dire ils sont inscrits sur l'inventaire supplémentaire proposé pour le classement comme patrimoine national dans le cadre de la loi algérienne 98/04 relative à la protection du patrimoine national. En effet, la préservation et la valorisation de ces sites portuaires dispatchés sur la cote de Skikda, trouve sa clés dans le projet urbain, qui organise l'exploitation de ces sites sensibles. Il s'agit donc de valoriser et sauver cet héritage menacé dans un cadre urbain et paysager harmonieux, qui répond aux défis et aux enjeux de l'intégration des zones paysagères, patrimoniales et urbaines dans une masse imbriquée et unifiée selon les spécificités des villes portuaires patrimoniales. En proposant des scénarios de différentes

⁴⁹ Textes fondamentaux de la Convention du patrimoine mondial de 1972, p.11.

⁵⁰ Préambule de la Convention du patrimoine mondial, 1972.

stratégies afin d'aider à la prise de décision de l'aménagement culturel d'un territoire portuaire visant la revitalisation de ces vieux espaces délaissés, par la volonté de découvrir le passé maritime méconnu de Rusicade à la lumière de la protection patrimoniale au profits éducatifs, culturels et touristiques. A travers l'approche prospective, Skikda avec son histoire maritime sera bien au mesure d'avoir un centre de recherche où un important musée maritime au sein des magasins de l'anone du port de Stora afin de sensibiliser les citoyens de l'importance de cet héritage culturel et architectural et le protéger avec l'aide des plongeurs des clubs amateurs de Skikda, afin que l'actuel musée de Rusicade⁵¹ bénéficie de l'arrivée de ces différents témoins archéologiques et anthropologiques. Les fonds marins de la baie de Stora, prouvent qu'il y avait un important port d'échange commercial, dont l'exploitation archéologique marine de ces fonds est fortement recommandée. La découverte de beaucoup de chefs - d'œuvres patrimoniaux dans le port émergé de Stora, constitue une matière originale d'art et d'histoire pour enrichir l'établissement culturel du port antique. Par ailleurs, ce scénario qui penche vers la muséification, ne vise pas le fait de muséfier et geler ces sites portuaires entre les murs d'un musée, mais comme un outil de revitalisation du territoire, ou un objet de délectation nostalgique⁵², où ce musée maritime ou centre scientifique seront les conservateurs de la mémoire du patrimoine portuaires à la région antique, et une station touristique lors des déplacements sur le site historique. Et du fait que les ports de l'antiquité ont été un ensemble des réseaux maritimes complexes, on propose de revivre cette complexité dans la liaison des différents sites portuaires formant un réseau maritime entre la baie de Stora et le Veau Marin ⁵³ reliant Stora, Sérigina, Oued Tangi et Ras bibi, pour qu'ils soient non seulement un seul lieu de rencontre mais aussi une source de rayonnement culture, touristique et économique. De cette façon ces sites délaissés deviennent un composant actif dans l'équation de

⁵¹ Le musée de Rusicade, est un musée placé à l'intérieure des citernes romaines derrière le front de mer de Skikda. Il est riche par des traces préhistoriques, antiques, et du XIX^{ème} siècle.

⁵² Françoise Choay, pour une anthropologie de l'espace, édition du seuil, Grenoble, 2006, p.315.

⁵³ La région entre les plages de Oued Bibi et Oued Tangi est appelé communément le veau marin.

l'aménagement des territoires portuaires, et la mobilité urbaine qui assure la réouverture du site sur les ports antiques.

C'est pour cela que les anciennes infrastructures portuaires de Russicade doivent être un vecteur d'identité, de culture, de tourisme et d'économie, en tant qu'éléments attractifs dans la ville, et points culminants pour le retour de la ville non pas seulement vers son port, mais vers son histoire, son identité et sa mémoire partagée et héritée depuis l'installation phénicienne dans ces stations maritimes oubliées dans l'histoire de la méditerranée. D'ailleurs, ces vestiges des antiques infrastructures portuaires à Russicade, ont été le prélude de la fondation de la ville entière. A travers son histoire. Skikda était sans doute une des anciennes villes portuaires de l'Algérie, dont on peut bénéficier d'une façade maritime patrimoniale de qualité, grâce à la valorisation des anciennes infrastructures portuaires dans un mélange du paysage naturel. Ces deux entités peuvent créer une ambiance maritime exceptionnelle, entre la valeur des espaces portuaires antiques et les paysages naturels des petites îles à proximité de la baie de Skikda, profitant des phares du XIX^{ème} siècle, tels que le phare de Stora et le phare de Sérigina comme des stations touristiques au sein des réseaux maritimes entre les sites portuaires de l'antiquité. Ceci peut aller jusqu'au port de Côté⁵⁴ avec ses phares coloniaux et la tour maritime de l'époque ottomane. Par conséquent, cette stratégie qui ancre les zones portuaires patrimoniales ne s'arrête pas dans la revitalisation d'une façade maritime de l'antiquité, mais elle veut assurer aussi une relation spatiale entre le port et la ville créant une dynamique urbaine en faveur de la mobilité et le tourisme, afin de faciliter l'accès à cette zone touristique et patrimoniale qui reflète l'identité de la région depuis l'antiquité. Dans ce cadre on peut mentionner le passage piéton qui traverse les montagnes de la baie de Stora et offre une vue directement sur la mer dans une symphonie paysagère unique. Cette vision repose sur la logique de la réouverture et la récupération de la façade maritime au profit de l'activité pédestre qui facilitera la redécouverte du territoire portuaire.

⁵⁴ Al-Hassan ibn Mohammad al-Zayyāfī al-Fāsī al-Wazzān, Description de l'arfiq, 2^e édition Dar gharbislami, Beyrouth, Liban, p54, un titre traduit de l'origine en arabe :

. محمد حسن الوزان , وصف افريقيا , الطبعة الثانية , دار الغرب الاسلامي , بيروت- لبنان, 1983, ص54 .

6. Conclusion

Skikda est une ancienne ville portuaire qui remonte à l'installation d'un port phénicien. Son destin comme ville maritime est ensuite lié au ports de Russicade et Côt⁵⁵ qui ont évolué jusqu'à nos jours. Cependant, le déclin du port de Oued Bibi, avait causé selon cette logique le déclin de cette ville méconnue à Oued Tang, en tant que témoignage du patrimoine urbain qui marque l'importance du port dans la mémoire et l'identité de la ville. Néanmoins, ces premières infrastructures portuaires à Skikda sont aujourd'hui des vestiges délaissés dans un état dramatique. En effet, ces vieux établissements portuaires, sont mis en péril et tombent dans l'oubli de la mémoire méditerranéenne, quoique la revitalisation de la vie maritime dans les territoires portuaires de Skikda est une préoccupation qui peut changer carrément le visage de la ville afin que Russicade puisse retourner vers ses ports. C'est grâce à ces infrastructures maritimes que la ville a été fondée et grâce à eux que Skikda est l'une des anciennes villes portuaires méditerranéennes. Enfin, on peut dire que les ports de Skikda sont la base et le grain de la création de la ville dont ils sont les premiers lieux qui avaient jalonné les traits de la ville, et son identité méditerranéenne, ils représentent l'existence de Russicade. Ceci reflète l'importance de l'interface ville-mer à Skikda depuis les premiers siècles de l'histoire, affirmant l'identité maritime et méditerranéenne de la société et de la ville de Skikda, et son patrimoine architectural et urbain.

Bibliographie

- AA.VV. (1972) - *Textes fondamentaux de la Convention du patrimoine mondial de 1972*.
- AL-HASSAN ibn Mohammad al-Zayyāfī al-Fāsī al-Wazzān (1983) - *Description de l'Afrique*, 2^{ème} édition Dar gharbislami, Beyrouth, Liban, un titre traduit de l'origine en arabe:
محمد حسن الوزان , وصف افريقيا , الطبعة الثانية , دار الغرب الاسلامي , بيروت- لبنان, 1983
- AOUISSI K.B. (2016) - *Le Clivage ville/port, Le cas d'Alger*, édition Connaissances et savoirs, France, 2016.

⁵⁵ Idem, p.54.

- BERTRAND L. (1903) - *Histoire de Philippeville (1838-1903)*, Revue municipale, officier de l'instruction publique, imprimerie administrative et commerciale moderne, 18 rue Théophile Réguis.
- BIOMI MOHRAN M. (1994) - *Les villes phéniciennes, histoire ancien de Liban*, Dar enahdaarabya ,Beirutj, P323, titre traduit de l'origine en arabe : محمد بيومي مهران . المدن الفينيقية . تاريخ لبنان القديم . دار النهضة العربية للطباعة و النشر.بيروت 1994
- BURDEYRON F. (...) - *Algérie terre de colonisation*, édition Aléna, France.
- CHAKER S. (1983) - *La langue berbère à travers l'onomastique médiévale: El-Bekri*. In: Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée, n°35.
- CHOAY F. (2006) - *Pour une anthropologie de l'espace*, édition Du seuil, Grenoble.
- DOUGLAS B.C. (2001) - *Sea level change in the era of the recording tide gauge*, in *Sea Level Rise, History and Consequences*, edited by B.C. Douglas, M.S. Kearney, and S.P. Leatherman, 37-64, International Geophysics Series , volume 37 Academic press, San Diego, San Fransisco, New York, Boston , London, Sydney, Tokyo.
- DUMONT J. ROUGE' J. (1975) - *La marine dans l'Antiquité*, Presses Universitaires de France – PUF, Paris.
- LUCIANI M.D. (1885) - *Société archéologique, historique et géographique du département de Constantine. Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique de la province de Constantine*, 2^{ème} volume de la troisième série, 23^{ème} volume de la collection, 1883-1884, Imprimerie ADOLPHE BRAHAM, Rue du Palais, Alger JOURDAN, Lnuumi-ÉDITton Place du Gouvernement, PARIS A. BARBIER, LIBRAIRE, 182, Boulevard Saint-Germain.
- MEIRAT J. (1964) - *Marine antique en méditerranée*, éd. Finin Didot, Paris.
- PERKINS J.W. (1951) - *Tripolitania and the Marble Trade*, The Journal of Roman Studies, Vol. 41, Parts 1 and 2 (1951), pp. 89-104. www.jstor.org/stable/298102.
- VARS Ch. (1896) - *Les villes romaines d'Algérie Russicade et Stora ou Philippeville dans l'antiquité*, imprimerie Émile Ivarle, Constantine.