

Ways, Roads and Paths of medieval Morocco and al-Andalus:
Comparative approaches

**Voies, routes et chemins du Maroc médiéval et d'al-Andalus:
Approches comparées**

Présentation

Coord. Patrice Cressier
(CIHAM-UMR 5648, Lyon)

La raison d'être de ce dossier est – comme il est fréquent en archéologie et en toute autre discipline scientifique – le constat d'un manque. Il n'existe, en effet, à ce jour aucun travail de synthèse, monographie, atlas ou catalogue, traitant des voies médiévales du Maghreb et, *a fortiori*, du Maroc. Les articles sur le sujet, dispersés, se comptent sur les doigts de la main. Or en tout lieu, et au Moyen Âge comme en tout temps, quels qu'aient été les aménagements dont elle fut l'objet, la route est une infrastructure essentielle pour l'établissement et le maintien du pouvoir politique, le contrôle des populations et la gestion d'un territoire. Par elle se font la transmission de l'information, la circulation des personnes et des biens, la diffusion des idées et évidemment les échanges économiques; par elle aussi avancent les expéditions militaires et progressent les épidémies. Si elle a peu d'impact sur le paysage avant la révolution industrielle et si son tracé subit les contraintes de la topographie et de la distribution des noyaux de peuplement préexistant, elle n'en influe pas moins sur l'aménagement du territoire, générant l'implantation d'établissements spécifiques, qu'ils soient liés à l'hébergement et l'approvisionnement des voyageurs ou à la défense.¹

Comment expliquer, alors, qu'un élément primordial dans toute société, qu'elle fût sédentaire ou nomade, urbaine ou rurale, ait été à ce point négligé des historiens et plus encore des archéologues médiévistes, jusqu'à une époque toute récente en Europe et jusqu'à aujourd'hui encore au Maroc?

Pour les chercheurs s'intéressant au peuplement et à l'organisation territoriale au Moyen Âge en particulier, ce manque ne faisait pourtant aucun doute – non plus que l'urgence à y remédier –. Encore fallait-il, pour lancer un projet de réflexion collective sur le sujet, que se produise un événement déclencheur et que soient réunies les circonstances propices. En ce qui concerne le coordinateur de ce dossier, cet élément déclencheur fut la découverte dans les archives familiales de Charles

1. Même si le lien entre fortification et axe routier est loin d'être univoque.

Allain, archéologue français actif au Maroc dans les années 1950,² d'un article inédit de celui-ci ayant pour objet la route impériale de Marrakech à Salé, découverte suivie d'une publication dans la revue *Hespéris-Tamuda*.³ Les circonstances favorables furent, en amont, les échanges d'idées avec quelques collègues du CIHAM-UMR 5648,⁴ puis, peu après, l'offre généreuse faite par la rédaction d'*Hespéris-Tamuda*,⁵ de coordonner un dossier thématique dans un numéro à venir de cette revue.

Tel qu'il était envisagé initialement, ce dossier avait l'ambition d'embrasser toutes les formes de routes et de chemins médiévaux, ne prenant pas en compte seulement la question des réseaux et des itinéraires ou celles de leur fonction et du rôle du pouvoir dans leur mise en place, mais aussi leur dimension religieuse (les routes de pèlerinage bien sûr – *Hajj* et pèlerinage régionaux –, mais également à une autre échelle les parcours et circuits rituels), les spécificités fonctionnelles (ainsi les chemins d'estive ou de transhumance – drailles, carraires ou *cañadas*, sous d'autres cieux –), et même les voies d'eau (maritimes ou fluviales), qui dans certaines conditions peuvent se substituer aux voies terrestres, comme ce fut le cas des siècles durant le long de la chaîne rifaine au littoral difficilement praticable par terre. Les possibilités d'application de nouvelles approches relevant de l'archéographie se devaient aussi d'être discutées. En colophon, ce large éventail aurait pu s'ouvrir aux routes de mise en valeur ou muséalisation du patrimoine médiéval marocain, actuelles ou en projet.⁶ Il ne s'agissait pas vraiment de parvenir à une synthèse, bien impossible à réaliser du fait du nombre encore trop faible des travaux spécifiques en cours ou passés sur le Maroc, mais plutôt de proposer une vision "kaléidoscopique" de la question pouvant servir de base à un débat plus approfondi.

Très vite, un tel programme s'est révélé irréaliste et cela pour plusieurs raisons convergentes: aucun des archéologues ayant vocation à y participer n'était

2. Madame Catherine Bréhéret, fille aînée de Charles Allain, avait généreusement ouvert l'accès à ces archives, ce qui permit de rédiger et de publier ensemble une brève biographie de cet archéologue hors pair: Catherine Bréhéret et Patrice Cressier, "Charles Allain (1921-2001): Archéologue autodidacte et novateur au Maroc," *Hespéris-Tamuda* LVII, 2 (2022): 401-22.

3. Charles Allain, "La route impériale de Maroc à Sala au XI^{ème} et au XII^{ème} siècles," *Hespéris-Tamuda* LII, 1 (2022): 205-44; Patrice Cressier et Sophie Gilotte, "Note préliminaire à l'édition posthume d'un texte de Charles Allain (1920-2001) sur la route impériale de Marrakech à Rabat-Salé," *Hespéris-Tamuda* LII, 1 (2022): 197-204.

4. Principalement Sophie Gilotte (CNRS, CIHAM) et Yassir Benhima (Université de Paris 3, CIHAM), qui – conjointement avec Marie-Odile Rousset (CNRS, Archéorient) – avaient organisé les 30 et 31 mars 2021 une journée d'étude sur "Les structures matérielles de la route médiévale," rencontre qui fera prochainement l'objet d'une publication. Voir: <https://archeorient.hypotheses.org/16013> [Dernière consultation le 8 septembre 2023].

5. En la personne de monsieur Khalid Ben-Srhir, qui n'a ensuite ménagé ni ses conseils ni ses encouragements, ce dont je lui suis très reconnaissant.

6. On pense à l'initiative récente de la "Route des empires," pilotée par le Centre Jacques Berque, inspirée peut-être des "*Rutas de El Legado andalusi*" développées en Espagne dans les années 90 du siècle dernier, adaptant le projet aux technologies apparues depuis et l'ouvrant à l'interactivité. Mais la route ainsi tracée n'est que virtuelle, reliant quelques sites majeurs de l'histoire du Maroc.

spécialiste des routes, ni de l'aménagement de l'espace en général (quoiqu'ayant tous été confrontés à cette thématique dans le cadre de leurs propres travaux); aucun des archéographes consultés pour une éventuelle collaboration n'avait travaillé au Maghreb ni ne disposait de données inédites exploitables sur le Maghreb; l'éventail des sous-thèmes était trop large pour permettre une réflexion comparatiste entre ceux-ci puisque certains d'entre eux n'avaient jamais été abordés dans une perspective archéologique ou l'avaient été par des chercheurs ayant depuis lors abandonné ce champ d'étude. Je reviendrai plus avant sur les choix finalement opérés qui, quoique limités, rendent bien compte je crois – et c'était le but recherché – de l'état de l'art sur cette question.

En ce qui concerne le Maroc, dire que celle-ci n'a été qu'à peine effleurée est un euphémisme, en contraste avec la production scientifique sur le réseau viaire d'époque romaine.⁷ Hors la littérature profuse et inégale sur les voies sahariennes, je ne connais en effet que trois articles explicitement consacrés à une route médiévale, la même dans deux des cas, celle reliant Marrakech au détroit de Gibraltar, l'un selon une approche avant tout textuelle,⁸ l'autre principalement archéologique.⁹ Le troisième aborde la question de l'axe Fès-Taza.¹⁰ Par ailleurs, un article ambitieux et utile s'est intéressé à la permanence des itinéraires routiers à une échelle plus large (le Nord du Maroc, de la Moulouya au Rif) et sur la longue durée.¹¹ Il serait juste enfin d'inclure dans ce bref survol quelques publications particulièrement éclairantes ayant trait à la sécurisation des routes par le biais de la *zīāta*.¹²

Le Maghreb central et l'Ifrīqiya (l'Algérie et la Tunisie) n'ont guère été mieux lotis. Là encore, on constate un faible intérêt au cours des décennies successives pour la route médiévale comme objet de réflexion et d'étude, en fort contraste avec l'abondance des travaux sur les voies romaines.¹³ Les quelques chercheurs

7. Voir dans ce volume la contribution d'Aomar Akerraz, "Itinéraires et voies antiques au Maroc: tracés et réalités matérielles."

8. Moulay Driss Sedra, "Sur les traces de l'itinéraire Marrakech-le détroit aux V^e-VII^e/XII^e-XIII^e siècles: note sur quelques villages et localités d'après les sources arabes," *Al-Andalus-Magreb* 16 (2009): 249-81.

9. Allain, "La route impériale de Maroc à Sala." Cet article novateur était prêt pour publication en 1956, mais ne put atteindre son public que 66 ans plus tard.

10. Aboulkacem Chebri, "Les descriptions géographiques et les récits de voyage au service de l'archéologie. Le cas de l'itinéraire Fès-Taza," *L'Africa Romana* 13 (2000): 825-33.

11. Caterina Maria Coletti et Liliana Guspini, "Gli itinerari terrestri della regione del Rif (Marocco settentrionale) tra l'Antichità e il Medioevo: un'ipotesi di lavoro in base ai documenti geografici di età moderna," *Antiquités Africaines* 53 (2017): 9-52.

12. Abdelahad Sebti, "*Zīāta* et sécurité du voyage, un thème de pratique judiciaire marocaine," *Hesperis-Tamuda* XXX, 2^{ème} fascicule (1992): 37-52; Abdelahad Sebti, "Insécurité et figures de la protection: la *Zīāta* et son vocabulaire," *Bulletin économique et social du Maroc. Signes du présent* 47-69 (1992).

13. Un témoignage de ce déséquilibre numérique nous est donné par un intéressant essai de réflexion commune sur les réseaux routiers antiques et médiévaux de Tunisie: Abdelatif Mrabet [éd.]. *Le réseau routier dans le Maghreb Antique et Médiéval*. Actes du deuxième colloque international du Laboratoire de Recherche: Occupation du sol, peuplement et modes de vie dans le Maghreb antique et médiéval (Sousse: Université de Sousse-OSPMVMAM, 2016).

faisant exception se sont penchés sur des réseaux routiers à échelle régionale¹⁴ ou des itinéraires précis,¹⁵ voire sur un unique ouvrage d'art au rôle particulièrement important.¹⁶

Je dois ouvrir ici une parenthèse pour rappeler que, depuis plus d'un siècle et pour l'ensemble du Maghreb, un cas particulier de voies médiévales a échappé au dédain des chercheurs et a même focalisé l'intérêt de certains: ce sont les pistes transsahariennes par lesquelles se sont effectués très tôt les échanges entre les pays de la Méditerranée et ceux de ce qu'il est convenu d'appeler le Sahel. Du XIX^{ème} au XX^{ème} siècle la fascination du grand désert amena nombre d'explorateurs romantiques à emprunter les routes du centre et de l'ouest aboutissant aux ports sahariens marocains (de René Caillé et Tombouctou à Michel Vieuchange et Smara cent ans plus tard).¹⁷ Routes historiques de l'or, du sel et des esclaves vers le nord, chemins du cuivre et de l'islamisation vers le sud, elles devinrent vite l'objet d'étude privilégiée d'aventuriers et de savants de toutes disciplines, dont beaucoup n'étaient pas sans points communs avec les précédents (de Camille Douls¹⁸ à Odette du

14. Martin Forstner, *Das Wegenetz des zentralen Maghreb in islamischer Zeit: ein Vergleich mit dem antiken Wegenetz* (Wiesbaden: Otto Harrassowitz, 1979); Saïd Dahmani, "Essai d'établissement d'une carte des voies de circulation dans l'Est du Maghrib central du IX^e au XII^e siècles," in *Actes du III^e colloque international sur l'histoire et l'archéologie de l'Afrique du Nord*, réunis dans le cadre du 110^e Congrès national des sociétés savantes, Montpellier, 1-15 avril 1985 (Paris: CTHS, 1986), 338-50; Bakhta Moukraenta, "Essai sur le réseau routier de l'Ouest du Maghreb Central d'après les géographes arabes (9^e-12^e siècles)," *L'Africa Romana XVI* (2004), 1-36. Agnès Charpentier, "Villes et campagnes du pays tlemcénien islamisé: permanences et évolutions," *Topoi. Orient-Occident* Supplément 12 ["Villes et campagnes aux rives de la Méditerranée ancienne. Hommages à Georges Tate"] (2013): 472-5; https://www.persee.fr/doc/topoi_1764-0733_2013_mel_12_1_272; Agnès Charpentier, "Défense et voies de communication du pays tlemcénien, l'apport du SIG," in *Villes et campagnes dans l'émirat de Tlemcen au Moyen Âge*, UMR 8167 Orient et Méditerranée – Institut Méditerranéen – Université de Tlemcen, Tlemcen, 2017. Inédit. (hal-02019351)

15. Faouzi Mahfoud, "Les relais sur la route Tunis-Kairouan," *Africa Romana XIV*, t. 3 (2002): 2023-46.

16. Prévost, Virginie. "La chaussée d'al-Qantara, pont entre Djerba et le continent," in *Autour de la géographie orientale... et au-delà. En l'honneur de J. Thiry*, éd. L. Denooz et X. Luffin (Louvain: Peeters, 2006), 135-88; Mohamed Ali Hbaieb, "À propos des voies entre l'île de Djerba et la presqu'île de Zarzis: de nouvelles données sur la chaussée romaine et *ṭarīq al-ġimāl*," in *Le réseau routier dans le Maghreb antique et médiéval. Actes du deuxième colloque international du Laboratoire de Recherche: "Occupation du sol, peuplement et modes de vie dans le Maghreb antique et médiéval"* éd. Abdellatif Mrabet (Sousse: Université de Sousse-OSPMVMAM, 2016, 139-58), 139-58; Mohamed Ali Hbaieb, "À propos des voies entre Djerba et le continent: *Tarīq al-Qantara* et *Tarīq al-Jimāl* d'après les données des sources classiques," *Cahiers de Tunisie* 218-219 (2018): 11-41 [en arabe].

17. À un siècle d'intervalle: René Caillié, *Journal d'un voyage à Temboctou et à Jenné, dans l'Afrique centrale, précédé d'observations faites chez les Maures Braknas, les Nalous et autres peuples; pendant les années 1824, 1825, 1826, 1827, 1828 [avec une carte itinéraire, et des remarques géographiques, par M. Jomard, de l'institut]* (Paris: Imprimerie nationale, 1830); Michel Vieuchange, *Smara. Carnets de route* (Paris: Plon, 1932).

18. Entre autres exemples, en 1887, Camille Douls (1864-1889) séjourna durant plusieurs mois au Sahara occidental [Camille Douls, *Voyages dans le Sahara Occidental et le Sud Marocain* (Rouen: Imprimerie de Espérance Cagniard, 1888)]; il dressa une carte des pistes parcourues (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8439734w>) améliorant celle qu'avait proposée Émile Masqueray peu avant "d'après trois pèlerin de l'Adrar" pour la même région (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53065049g>).

Puigaudeau¹⁹ et Théodore Monod²⁰), tous apportant au dossier une cartographie des pistes parcourues. Au tournant des XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, l'expansion coloniale – et les bénéfices économiques qui en étaient espérés – avaient amené d'ailleurs à intensifier ces recherches. Les préoccupations scientifiques n'étaient pas toutes innocentes. Le grand projet du *Chemin de fer transsaharien*, jamais abouti, joua un rôle certain dans le développement de ces travaux sur les pistes sahariennes, travaux d'ailleurs souvent réduits à de simples observations.²¹ C'est aujourd'hui dans un tout autre cadre géopolitique qu'est envisagée la réalisation d'une *Route transsaharienne*²² ou que sont étudiés et cartographiés les nouveaux phénomènes migratoires.²³ À grands traits, la production relative aux pistes sahariennes pourrait paraître aussi abondante que redondante, faisant peu de place aux données archéologiques, achronique et principalement axée sur la reconstruction des itinéraires ou les flux commerciaux (en particulier la nature des marchandises échangées)²⁴. Mais cette bibliographie demanderait à être passée au crible pour aboutir à une synthèse équilibrée et actualisée, ce qu'il n'est pas lieu de faire ici. En attendant celle-ci, les articles – anciens eux-aussi – de Jean Devisse restent toujours un excellent guide.²⁵

19. Ainsi l'un des nombreux ouvrages d'Odette du Puigaudeau (1894-1991) est-il intitulé *La piste*: Odette du Puigaudeau, *La piste* (Paris: Plon, 1954).

20. Théodore Monod (1902-2009), concevait les déplacements sur les pistes du Sahara comme une véritable navigation, au sens maritime (Emmanuel Nantet, "Théodore Monod et la navigation transsaharienne," in *Mer et désert de l'Antiquité à nos jours: Approches croisées*, dir. Thierry Sauzeau et Gaëlle Tallet (Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2018). C'est ainsi qu'il qualifie les reste d'une caravane médiévale enfouis dans le sable comme ceux d'une "épave caravanière" (Théodore Monod, "Le 'Maden Ijâfen', une épave caravanière ancienne dans la Majâbat al-Koubrâ," in *Actes du premier colloque international d'archéologie africaine (Fort-Lamy, République du Tchad, 11-16 décembre 1966)*, Études et Documents Tchadiens, Mémoire n° 1 (Fort Lamy: Institut national tchadien pour les sciences humaines, 1969), 286-320.

21. Adolphe Duponchel, *Le chemin de fer transsaharien, jonction coloniale entre l'Algérie et le Soudan: études préliminaires du projet et rapport de mission* (Montpellier: Typographie et lithographie De Boehm et fils, 1878); Ministère des travaux publics. *Organisme d'études du chemin de fer transsaharien. Carte d'ensemble des tracés du transsaharien* (Paris: Service géographique de l'armée); Lakroum, Monique. "Les projets français de Transsaharien (XIX^e-XX^e siècles). Un challenge pour l'industrie," *Culture technique* 19 (1989): 295-302.

22. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). *Le corridor de la route transsaharienne. Vers un corridor économique: Commercialisation et gestion de la route transsaharienne* (s. l.: UNCTAD, 2022).

23. Lucie Bacon, Olivier Clochard, Thomas Honoré, Nicolas Lambert, Sarah Mekdjian et Philippe Rekacewicz, "Cartographier les mouvements migratoires," *Revue européenne des migrations internationales* 32, 3 et 4 (2016): 185-214 (voir carte fig. 3).

24. Un ouvrage intéressant à plus d'un titre et au titre évocateur comme celui édité récemment par Stéphanie Guédon laisse finalement peu de place à la route en elle-même: Stéphanie Guédon (éd.), *Pistes, circulation et échanges sur la bordure septentrionale du Sahara (Antiquité-Époque moderne)* (Bordeaux: Ausonius, 2020).

25. Jean Devisse, "Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée: un essai sur le commerce africain médiéval du XI^e au XVI^e siècle," *Revue d'histoire économique et sociale* 50, 1 (1972): 42-62 et 50, 3 (1972): 357-97; Jean Devisse, "Commerce et routes du trafic en Afrique occidentale," in *Histoire Générale de l'Afrique*, III, *L'Afrique du VII^e au XI^e siècle*, dir. Muhammad El Fasi et I. Hrbek. 397-463 (Paris: Éd. UNESCO), 1990.

Pour en revenir au seul Maroc, des publications ponctuelles s'ajoutent récemment au faible corpus utile; on citera parmi celles-ci une étude, encore sous presse, portant sur les aménagements en haute époque de la voie Tāmdult-Awdaghust,²⁶ ou encore un article méthodologique sur le repérage de ces pistes transsahariennes à partir de la télédétection satellitaire.²⁷ J'en oublie probablement d'autres.

Le long désintérêt pour les routes médiévales n'est donc pas propre au Maroc; il est général pour l'Afrique du Nord comme il l'a longtemps été pour l'ensemble de l'Europe. Au nord comme au sud de la Méditerranée, c'est le réseau routier romain, considéré comme l'une des réalisations exemplaires de l'empire, qui a monopolisé l'attention du monde savant dès le XIX^{ème} siècle.²⁸ Depuis l'ouvrage de Pierre Salama,²⁹ les articles se sont multipliés, mais seul un très petit nombre d'entre eux évoque la question de la perdurance des voies antique au long du Moyen Âge.³⁰ On admet souvent que, au Maghreb, la science coloniale a privilégié les vestiges de Rome aux dépens de l'empreinte des dynasties médiévales dans un but plus ou moins conscient de légitimation du projet colonisateur. Mais on peut tout aussi bien voir dans ce phénomène le résultat combiné de l'inertie du monde académique et de la fascination pour la monumentalité des aménagements dont l'Empire romain pourvoyait ses routes. En effet, en France aussi, comme dans les autres pays d'Europe, les chemins du Moyen Âge ne sont devenus sujet d'étude à part entière que très progressivement au long du XX^{ème} siècle et ce n'est même qu'au cours des vingt dernières années, avec le renouvellement du questionnement et le développement de nouvelles techniques, que le nombre des publications a cru de façon sensible, comme j'essaierai d'en rendre compte plus loin.³¹

26. Alba San Juan Pérez, "Une route commerciale omeyyade à l'époque d'al-Hakam II: eau et pouvoir dans le Sahara occidental médiéval," in *Les structures matérielles de la route médiévale*, éd. Yassir Benhima, Sophie Gilotte et Marie-Odile Rousset, en préparation.

27. Max Guy, Rabia El Mehdaoui et René Delfieu, "Les pistes transsahariennes vues par les images de satellites," in *Sijilmassa et le commerce transsaharien*. Actes du colloque international. Rissani-Erfoud 21-22 octobre 2016, coord. Bidaouia Belkame, Hakim Ammar, Rahma El Hraiki, Zara Qninba et Mohamed Saïd El Mortaji (Rabat: Faculté des Lettres et Sciences humaines, 2021), 83-118. Malheureusement son apport est notablement réduit par la mauvaise qualité de la reproduction des illustrations.

28. Par exemple Charles Tissot, "Itinéraire de Tanger à Rbat," *Extrait du Bulletin de la Société de Géographie* (septembre 1876): 3-72; Antonio Blázquez [y Delgado-Aguilera], "Via romana de Tānger a Cartago," *Boletín de la Real Sociedad de Geografía* XLIII (1901): 324-51. Voir une bibliographie détaillée dans la contribution de Aomar Akerraz dans ce dossier.

29. Pierre Salama, *Les voies romaines de l'Afrique du Nord* (Alger: Imprimerie officielle du Gouvernement de l'Algérie, 1951). Notons que cet ouvrage précède de beaucoup celui de Raymond Chevallier, *Les voies Romaines*, Collection "U" Série Histoire ancienne (Paris: Armand Colin, 1972).

30. Par exemple Jean-Pierre Laporte, "Notes sur le réseau routier de Maurétanie tingitane," in *Le réseau routier dans le Maghreb antique et médiéval*. Actes du deuxième colloque international du Laboratoire de Recherche: "Occupation du sol, peuplement et modes de vie dans le Maghreb antique et médiéval" éd. Abdellatif Mrabet (Sousse: Université de Sousse-OSPMVMAM, 2016), 227-67.

31. Voir par exemple: Marie-Hélène Corbiau, Baudouin Van den Abeele, Jean-Marie Yante et Anne-Marie Bultot-Verleysen (éd.). *La route au Moyen Âge. Réalités et représentations* (Turnhout: Brepols, 2021).

On ne peut prétexter, en tout cas, du silence des auteurs médiévaux pour justifier cette absence de curiosité des historiens et plus encore des archéologues, car ces auteurs ne sont pas avares d'information, à commencer par les géographes, décrivant par le menu les itinéraires reliant les villes principales du Maghreb et d'al-Andalus et qui en énumèrent les étapes. Pour l'Occident musulman, au sein d'une production littéraire foisonnante, les ouvrages les plus connus, ceux auxquels les archéologues eux-mêmes ont le plus souvent recours en quête d'autres informations, sont dus à al-Bakrī (*Kitāb al-Masālik wa-al-Mamālik*)³² ou à al-Idrīsī (*Nuzhat al-Mushtāq* et *Uns al-Muhaj wa-Rawḍ al-Furaj*),³³ ce dernier texte constituant un véritable guide dont l'analyse est l'objet de l'une des contributions à ce volume. On ne peut négliger non plus les auteurs orientaux ayant étendu leur intérêt à l'Occident de la *Dār al-Islam*, parmi lesquels émerge la figure d'Ibn Khurdābeh³⁴ ou celle d'Ibn Hawqal.³⁵ Mais, quoique de grande utilité, ce vaste corpus n'est pas suffisant pour qui veut approfondir le sujet car, outre de poser les problèmes d'interprétation de toute source textuelle (reconnaissance et localisation des toponymes, anachronisme des données), son apport reste très limité pour la connaissance de la route en elle-même, de sa réalité matérielle ou des circonstances de son émergence.³⁶

D'autres sources documentaires, porteuses d'informations nécessitant une analyse beaucoup plus serrée, peuvent également être mobilisées. Elles sont utiles à des degrés divers: récits de voyages (*riḥla-s*)³⁷ qui renvoient surtout, encore une fois, à des itinéraires, recueils de chroniques historiques (en particulier dans leurs comptes rendus de campagnes militaires), textes hagiographiques, ouvrages juridiques. Certaines contributions à ce dossier montrent tout l'intérêt d'une exploitation systématique de ces différents types d'ouvrages. Mais sauf exception, la matérialité de la route, le quotidien et les aléas de la circulation, comme bien d'autres aspects pratiques, nous échappent presque totalement.

32. Al-Bakrī, *Description de l'Afrique septentrionale*, éd. et trad. Baron de Slane (Paris: Maisonneuve, 1965).

33. Al-Idrīsī, *Le Magrib au 6e siècle de l'hégire (12 après J.C.) Nuzhat al-Mushtaq*. éd et trad Mahamad Hadj-Sadok (Paris: Publisud, 1983); Jean-Charles Ducène, *L'Afrique dans le Uns al-muhaj wa-rawḍ al-furaj d'al-Idrīsī* (Louvain: Peeters, 2010).

34. Ibn Khurdābeh, *Kitāb al-masālik wa al-mamālik*, éd. et trad. Michael Jan de Goeje, *Bibliotheca geographorum arabicorum* 6 (Leyde: Brill, 1889).

35. Ibn Ḥawqal, *Configuration de la terre (Kitāb Sūrat al-Ard)*, trad. Johannes Hendrik Kramers et Gaston Wiet (Beyrouth: Commission internationale pour la traduction des chefs d'œuvre – Paris: Maisonneuve et Larose, 1964).

36. Ainsi que le souligne, par exemple, Faouzi Mahfoud, "Les relais sur la route Tunis-Kairouan."

37. La plus ancienne pour l'Occident serait celle d'Ibn al-Qallas (m. 948) [Manuela Marín, "*Riḥla*" y biografías de Ibn al-Qallas (m. 337/948) (Grenade: Universidad de Granada, 1995)], mais les plus connues sont probablement celles d'Ibn Ḡubayr (m. 1217) [Ibn Ḡubayr, *Ibn Ḡubayr. A través del Oriente (Riḥla)*, éd. et trad. Felipe Maíllo Salgado (Madrid: Alianza editorial, 2007)] ou d'Ibn Baṭṭūta (m. 1368 ?) [Ibn Baṭṭūta, *Voyages d'Ibn Battuta*, trad. C. Defrémey et B. R. Sanguinetti, préface et notes Vincent Monteil (Paris: Éditions Anthropos, 1968) (I^{ère} éd. 1853-1858)].

On ne peut espérer beaucoup non plus des quelques exemples qui nous sont parvenus de cartographie arabe médiévale (et des copies tardives): les mappemondes d'al-Idrīsī ou d'Ibn Ḥawqal, négligent ainsi totalement la représentation des routes au profit de celle des villes et localités censées être reliées par celles-ci, ainsi qu'aux fleuves, montagnes et lignes littorales.³⁸ Cette absence est d'autant plus curieuse que ces cartes viennent en complément de textes qui, eux, rendent compte d'itinéraires.

J'ai évoqué plus haut le relatif engouement que connaissent, depuis quelques années, les recherches sur la route médiévale au Nord de la Méditerranée, conséquence lointaine du développement de l'archéologie médiévale,³⁹ et conséquence plus directe encore de l'émergence de l'archéogéographie comme discipline attentive aux formes du paysage habité et en particulier à la morphologie des parcellaires. Ce bond en avant de la méthodologie et des connaissances est rendu possible par les progrès de la télédétection, mais aussi par le renouvellement des questionnements. La route est perçue comme élément structurant du paysage et appréhendée sur la longue durée. Progressivement l'attention croît également sur la nature et le tracé des chemins antérieurs à l'Antiquité tant en Europe du Nord que – et peut-être surtout – en Égypte et au Proche Orient.⁴⁰ Pour la France, il est impératif de consulter les travaux de Sandrine Robert, Nicolas Verdier et Magali Watteau.⁴¹ Pour les régions d'Espagne et

38. Jean-Charles Ducène, "L'Afrique dans les mappemondes circulaires arabes médiévales. Typologie d'une représentation," *Cartes et géomatique* 210 (2011): 19-35; Emmanuelle Tixier Du Mesnil, "Représentations de l'Afrique par Bakrī (XI^e siècle) et Idrīsī (XII^e siècle)," *Cartes et géomatique* 210 (2011): 53-61; Franco Sánchez, Francisco. "Les deux chemins opposés de la cartographie arabo-islamique médiévale: la mappemonde "islamique" ("l'école d'al-Bahlī," X^e siècle) ou le monde en sa diversité (al-Šarīf al-Idrīsī, XII^e siècle)," in *Parcourir le monde: Voyages d'Orient*. éd. Dominique de Courcelles (Paris: Publications de l'École nationale des chartes, 2013). <https://books.openedition.org/enc/953> [Dernière consultation 10 septembre 2023]. Voir aussi l'"Atlas catalan" de 1375: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002481n> [dernière consultation 18 août 2023].

39. Dont il faut bien constater qu'elle n'acquiert ses lettres de noblesse que dans les années 70 du siècle passé.

40. Entre de nombreux exemples: Imela Herzog, "Least-cost Networks," in *Archaeology in the Digital Era. Papers from the 40th Annual Conference of Computer Applications and Quantitative Methods in Archaeology (CAA)*, Southampton, 26-29 March 2012, éd. Graeme Earl, Tim Sly, David Wheatley, Iza Romanowska, Konstantinos Papadopoulos, Patricia Murrieta-Flores et Angeliki Chrysanthi (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2013), 237-48; Louis Manière, Maël Crépy et Bérangère Redon. "Geospatial Data from the "Building a Model to Reconstruct the Hellenistic and Roman Road Networks of the Eastern Desert of Egypt, a Semi-Empirical Approach Based on Modern Travelers' Itineraries." *Journal of Open Archaeology Data* 8 (2020): article 7; Alvise Matessi, "The ways of an empire: Continuity and change of route landscapes across the Taurus during the Hittite Period (ca. 1650-1200 BCE)," *Journal of anthropological Archaeology* 62 (2021): <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S027841652100026X?via%3Dihub>; etc.

41. Sandrine Robert et Nicolas Verdier, "Pour une recherche sur les routes, voies et réseaux...", *Les Nouvelles de l'archéologie* 115 [*Du sentier à la route. Archéologie des réseaux viaires*, éd. Armelle Bonis et Sandrine Robert] (2009): 5-8; Magali Watteau, "La grille rhomboïdale. Une méthode d'analyse des trames routières," site web *Formaginaire*: <http://www.formesdufoncier.org/pdfs>, 2010; Magali Watteau, "The Road Network in the *Longue Durée*: A Reading Key of the History of Territories," *Open Archaeology* 3 (2017): 149-74; Sandrine Robert, "Vers un nouveau modèle analytique en archéologie routière," *Revue Archéologique de Narbonnaise* 49 [*Actes du colloque Voies, réseaux, paysages en Gaule, en hommage à Jean-Luc Fiches*] (2021): 477-91. Il s'agit là d'une simple sélection.

du Portugal ayant constitué al-Andalus, ce type d'approche n'en est encore qu'à ses balbutiements,⁴² fait d'autant plus regrettable que l'intensité des liens établis entre les deux rives du détroit durant tout le Moyen Âge, imposerait d'engager des études comparatives.⁴³

Au regard des pays de l'Europe chrétienne, ceux relevant de la *Dār al Islām* – et plus concrètement ceux d'Occident – présentent un certain nombre de caractéristiques devant impérativement être prises en compte pour toute étude approfondie des réseaux viaires médiévaux. Tout d'abord, l'implication du pouvoir politique du moment dans la construction, l'entretien et le maintien de la sécurité des routes ne répond pas seulement aux nécessités de contrôle du pays, des populations et des flux commerciaux, mais aussi à des impératifs religieux. En effet, les allusions aux chemins sont nombreuses dans le Coran où ils sont considérés comme œuvre de Dieu destinée à éviter l'égarément des croyants.⁴⁴ Le calife (ou son représentant) est donc tenu de tenir ce rôle pour le bien de la communauté. On ne s'étonnera pas, cependant, que le premier bénéficiaire des aménagements réalisés soit très souvent le souverain lui-même. Pour al-Andalus, ce n'est pas un hasard si les quelques mentions de ce type de travaux dans les sources écrites ont trait aux chemins et aux ponts des

42. Comme en témoigne Eneko López de Marigorta, "La vía califal entre Córdoba y Toledo. Propuesta metodológica de integración de la ruta a su entorno físico mediante SIG," *Arqueología y Territorio Medieval* 19 (2012): 33-58.

43. Dès le milieu du siècle dernier, des travaux plus conventionnels ont cependant porté leurs fruits depuis la reconstitution des principaux itinéraires par Félix Hernández jusqu'à ceux de Francisco Franco Sánchez sur les routes en elles-mêmes: Félix Hernández Jiménez, *Estudios de geografía histórica española. Tomo I* (Madrid: Ediciones Polifemo, 1994), Félix Hernández Jiménez, *Estudios de geografía histórica española. Tomo II* (Madrid: Ediciones Polifemo, 1997). Il s'agit de réédition d'articles initialement publiés entre 1958 et 1973); Francisco Franco Sánchez, "La responsabilidad de los cadíes en la reparación y mantenimiento de los 'espacios viales' de Al-Andalus," *Anuario Jurídico y Económico Escorialense* XXVI, I [*Homenaje a Fray José López Ortiz, O.S.A. (1898-1992)*], (San Lorenzo de El Escorial: Ediciones Escorialenses, 1993), 343-60; Félix Hernández Jiménez, "La caminería en al-Andalus (ss. VIII-XV J.C.): Consideraciones metodológicas, históricas y administrativas para su estudio," *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 9 (2005): 34-64. On pourra consulter également de nombreux articles d'intérêt plus ponctuel, par exemple: Alfonso Carmona, "Las vías murcianas de comunicación en época árabe," in *Caminos de la Región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica* (Murcie: Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, 1989), 152-66; Maribel Fierro et Luis Molina. "Caminos de al-Andalus," *Al-Andalus y la Historia*, 2020 <https://www.alandalusylahistoria.com/?p=1743>; Carlos Gozalbes Cravioto et Enrique Gozalbes Cravioto. "Los caminos almohades hacia las Navas," in *Las Navas de Tolosa 1212-2012*, éd. Patrice Cressier et Vicente Salvatierra Cuenca (Jaén: Universidad de Jaén, 2014), 171-82; María Jesús Rubiera Mata, "El vocablo árabe *sikka* en su acepción de vía y de sus posibles arabismos en la toponimia hispánica: Aceca, Seca y Villa Seca," *Sharq Al-Andalus. Estudios Árabes* 3 (1986): 129-32; Jesús Zanón, "Un itinerario de Córdoba a Zaragoza en el siglo X," *Al-Qantara* 7, 1 (1986): 32-52; Juan Zozaya, "Caminería en época omeya," in *Atlas de caminería hispánica. I. Caminería peninsular y del Mediterráneo*, éd. Manuel Criado del Val (Madrid: Fundación de la Asociación Española de la Carretera, 2012), 142-7; etc. Plus récemment et plus ambitieux à échelle régionale: Joan Negre, *Calçades, camins i carreres. Beu historia sobre l'origen de la xarxa viària de les comarques Centrals Valencianes* (Gandia: CEIC Alfons el Vell, 2018).

44. Voir par exemple Franco Sánchez, "La responsabilidad de los cadíes."

environs de Cordoue et plus précisément du territoire s'étendant entre cette vieille métropole et la ville nouvelles de Madīnat al-Zahrā'.⁴⁵

Au Maroc, où le pouvoir s'est exercé durant de longues périodes de façon itinérante (plus particulièrement sous les califes almohades et les sultans mérinides),⁴⁶ le contrôle et la praticabilité des routes constituaient plus que jamais une nécessité absolue. En témoignent encore les vestiges d'aménagements almohades reconnus sur l'itinéraire Marrakech-Rabat-Détroit (reprenant d'ailleurs ceux déjà mis en place par les Almoravides). Mais une autre spécificité des sociétés du Maghreb médiéval est le poids des structures tribales et, en chaque moment, l'équilibre des forces entre l'État et ces différents groupes: les routes deviennent alors un enjeu essentiel.

Enfin un trait commun à toutes les régions de l'Afrique du Nord est la disparition du transport par traction animale à la fin de l'Antiquité au profit du seul animal bâté. Grosso modo, cet abandon de la roue a correspondu chronologiquement avec l'introduction du dromadaire, ce qui a encouragé Richard W. Bulliet à voir en cette coïncidence un processus de cause à effet.⁴⁷ Les faits sont sans doute plus complexes, ne serait-ce que parce que le dromadaire n'est guère adapté aux sentiers des montagnes de l'Atlas ou du Rif et que, comme le rappelle Aomar Akerraz dans ce volume, même en époque maurétanienne et romaine, l'usage de véhicules à roues (chars ou charrettes) était, au mieux, limité aux seules villes et à leurs proches périphéries. En ce qui concerne la matérialité des routes, en tout cas, il n'y a donc pas de rupture avec la conquête arabo islamique qui a sans doute favorisé l'expansion géographique du "vaisseau du désert."⁴⁸

45. Ibn Ḥayyān, *Crónica del califa 'Abderrahmān III an-Nāṣir entre los años 912 y 942 (Muqtabis V)*, trad. María Jesús Viguera et Federico Corriente (Saragosse, Madrid: Anubar, Instituto Hispano Árabe de Cultura, 1981), 317. L'archéologie a fourni un nombre considérable d'informations sur ce réseau viaire "princier" local: Antonio Vallejo Triano, *La ciudad califal de Madīnat al-Zahrā'. Arqueología de su arquitectura* (Cordoue: Editorial Almuzara, 2010), 81-92; repris en partie par Desiderio Vaquerizo Gil, "Infraestructuras viarias y de comunicación," in *Arqueología de Madinat Qurtuba. Reflexiones, novedades, historias*, éd. Desiderio Vaquerizo Gil et Javier Rosón Lorente (Cordoue: Casa Árabe - Diputación de Córdoba, 2022), 127-35.

46. Voir, par exemple: Jocelyne Dakhliā, "Dans la mouvance du prince: la symbolique du pouvoir itinérant au Maghreb," *Annales ESC* 3 (1988): 735-60; Maribel Fierro, "Algunas reflexiones sobre el poder itinerante almohade," *e-Spania* 8 (2009): <http://journals.openedition.org/e-spania/18653>; Mehdi Ghouirgate, *L'ordre almohade (1120-1269). Une nouvelle lecture anthropologique* (Toulouse: Presses universitaires du Midi, 2014) 311-55; Yassir Benhima, "Gouverner en mouvement: le pouvoir itinérant dans le Maghreb mérinide (milieu du XIV^e siècle)," in *Gouverner les hommes, gouverner les âmes. XLVI^e Congrès de la SHMESP* (Montpellier, 28-31 mai 2015) (Paris: Éditions de la Sorbonne, 2016) <http://books.openedition.org/psorbonne/28744>.

47. Richard W. Bulliet, *The camel and the wheel* (Cambridge: Harvard University Press, 1975). L'idée est reprise par le même auteur dans un forum en ligne en 2022, sous un titre plus explicite encore: "When and How Did Late Antiquity Turn into Early Medieval? A Transport Perspective," <https://www.academia.edu/s/ab22fe1900> [Dernière consultation le 15 septembre 2023].

48. Mais, sans la possibilité d'un charroiyage (et donc de pistes adaptées), comment expliquer, par exemple, le transport d'Alméria à Marrakech de la cuve de marbre de 'Abd al-Malik b. al-Manṣūr, sculptée à Cordoue en 392/1002 et réemployée à la grande mosquée de la nouvelle capitale almoravide?

Dans ces conditions quelles sont les questions que posent encore les routes médiévales du Maroc aux historiens et aux archéologues (et auxquelles nous aurions aimé apporter quelques réponses)? Elles sont si nombreuses que je me limiterai ici à en proposer une liste très abrégée. Il est tout d'abord impératif de raisonner sur la longue durée: si un héritage romain est probable sur une petite partie du Maroc, ailleurs il serait bon de vérifier l'origine protohistorique de certaines voies et, d'une certaine façon, l'historique de leur mise en place.⁴⁹ La réflexion doit assumer d'être diachronique, visant à mettre en évidence l'évolution, voire les mutations, des réseaux viaires au cours du seul Moyen Âge, débouchant à terme sur une cartographie historique globale de ces réseaux. Pour ce faire, la reconstitution des itinéraires anciens doit être généralisée à l'ensemble du territoire, à partir des textes médiévaux bien sûr, mais aussi de tout autre type d'indices relevant de disciplines variées (archéologie, géomorphologie, ethnographie, etc.). Ce repérage des itinéraires mettrait en évidence une éventuelle hiérarchie des routes et chemins, et devrait aller de pair avec la reconstitution des tracés eux-mêmes, car itinéraire et tracé sont deux choses bien différentes; pour ces derniers s'impose le recours aux nouvelles méthodologies de l'archéogéographie (et le recours à de nouvelles notions comme celle des *Least-cost Networks*).⁵⁰

La matérialité de la route reste une grande inconnue, non seulement celle de la chaussée elle-même ou ce qui en tient lieu, mais aussi celle des ouvrages d'art qui la ponctuent; un simple inventaire des ponts anciens du Maroc reste ainsi à faire, pour ne pas parler des études de cas nécessaires, ou encore d'enquêtes sur la question des péages.⁵¹ Les étapes principales (*manzil*-s) devaient comporter des structures d'hébergement des voyageurs, tout comme en Orient (caravansérails, *khān*-s ou *fundūq*-s), mais nous en ignorons encore tout pour le Maghreb, qu'il s'agisse des solutions architecturales ou des modes de gestion; nous disposons tout au plus de quelques informations sur l'aménagement de certains points d'eau (citernes en particulier).⁵²

49. Sur les (très) grands traits de la genèse du réseau viaire du Maroc: Frédéric Abécassis, "La mise en place du réseau routier marocain: aperçu historique," in *De l'Atlas à l'Orient musulman. Contributions en hommage à Daniel Rivet*, dir. Dominique Avon et Alain Messaoudi (Paris: Karthala, 2011), 85-97.

50. Imela Herzog, "Least-cost Networks." Au Maroc, l'étude de l'interaction route/parcellaire, si utile lorsque l'on a recours à la télédétection en Europe du Nord, est rendu plus complexe du fait de l'inexistence de parcellaires ortho-normés jusqu'à l'époque moderne: Jean Le Coz, *Les tribus Guichs au Maroc. Essai de Géographie agraire*. Extrait de la *Revue de Géographie du Maroc* 7 (1965).

51. Sur la question des ponts et de leurs constructeurs, une contribution à ce dossier était prévue. Son auteur ne put malheureusement concrétiser son projet.

52. Rappelons, sur ce point particulier l'apport de Charles Allain, "La route impériale de Maroc à Sala." Il est curieux de constater qu'en Algérie, dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, ces préoccupations sont encore de pleine actualité: Anonyme, *Itinéraires des routes de l'Algérie, avec l'indication des étapes, des grand'haltes, caravansérails et des ressources en vivres, eaux, bois, fourrages, etc. Publiés, d'après les documents officiels. Province de Constantine* (Alger: Librairie Bastide, 1865).

Il conviendrait de systématiser, à partir des sources textuelles, l'étude des relations entre la route et l'État, qu'il s'agisse de dynamiser, faciliter et sécuriser les échanges commerciaux, de maximaliser l'efficacité de la poste sultanienne, ou de rendre plus fluide le déplacement des armées ou de la *mahalla*. On admet généralement que, durant tout le Moyen Âge, le pouvoir en place a à cœur d'établir au long des voies principales des fortifications destinées au contrôle et à la protection des circulations. Si cela semble être démontré, à grands traits, dans le cas de certaines *qaṣba*-s alaouites, il est loin d'en être de même pour les époques antérieures. Quant au rôle des tribus et des communautés villageoises tout est à apprendre, ce pour quoi l'approche ethnographique régressive serait d'une grande utilité. D'autres problématiques, enfin, mériteraient d'être explorées: les routes de pèlerinage et leur influence sur la topographie religieuse, la concurrence ou la complémentarité entre les voies fluviales ou maritimes et les voies terrestres, etc. Sur toutes les questions évoquées ci-dessus, des comparaisons systématiques avec les espaces géographiques voisins (al-Andalus, Maghreb central, Ifrīqiya) sont nécessaires et devraient apporter un éclairage nouveau.

Les chercheurs qui ont participé à ce dossier ne prétendent pas avoir comblé ce profond fossé des connaissances sur la route médiévale maghrébine, loin de là. Mais, ayant eu à réfléchir à la question au cours de leurs propres travaux, ils ont abordé le sujet sous des angles divers et tracé ainsi de premières pistes – jeu de mot facile et donc inévitable – pour y contribuer. Pour partir d'un bon pied dans la compréhension des chemins médiévaux, Aomar Akerraz expose tout d'abord un bilan très éclairant sur les voies romaines du Maroc (itinéraires, tracé, matérialité, permanences, originalité par rapport au reste du Maghreb): la Tingitane constitue un cas très particulier. Sans jamais oublier les aspects moins connus des routes des régions étudiées, trois contributions font le choix classique de traiter des itinéraires à partir d'une combinaison, en proportion variable, des données textuelles et archéologiques; elles permettent les comparaisons transméditerranéennes évoquées plus haut. À partir de sources écrites chronologiquement proches des faits et de ses propres prospections, Mohamed Belatik travaille, pour sa part, sur un vaste espace du Maroc septentrional, ayant correspondu au X^{ème} siècle à l'émirat autonome des Banū Abī al-Āfiya. Au-delà d'un axe principal (le "couloir de Taza"), la gestion globale de leur territoire par ces émirs associa fondations urbaines, réseaux castraux et viaires ainsi que quelques implantations portuaires en un tout d'une grande cohérence. Dans les deux cas ibériques, l'héritage romain est fort. Pour le Gharb al-Andalus, sur lequel aucune étude de synthèse de ce type n'avait été tentée, Santiago Macias s'attache en particulier à corriger l'identification et la localisation de divers toponymes médiévaux situés aux nœuds du réseau routier. Au Sharq al-Andalus, sur une zone plus réduite, Joan Negre montre la coexistence d'un réseau majeur héritier de Rome, mais subissant certains déplacements d'axes, et un autre, "mineur," étroitement lié à la colonisation progressive de l'hinterland montagneux en époque

islamique et à l'émergence d'établissements fortifiés proto-urbains. Nous ramenent au Maroc, mais au sud de l'Atlas cette fois, Jean-Pierre van Staëvel et Abdallah Fili se penchent sur l'évolution, au cours de plusieurs siècles, des grands axes de circulation du Sous – et depuis le Sous vers l'extérieur – au fil des changements politiques et des choix économiques. Ils insistent auparavant sur une double nécessité pratique: le recours à une approche multiscalaire pour une lecture fiable des réseaux et le développement d'une véritable archéologie de la matérialité de la route et de ses structures annexes. Prenant pour base une œuvre d'al-Idrīsī longtemps considérée mineure, Chloé Capel et Guillaume Chung-To, croisent données textuelles et données planimétriques quantifiées, afin de proposer une cartographie des itinéraires anciens et de mieux comprendre les modalités de leur implantation et de leur évolution. Chemin faisant, ils remettent en question bon nombre d'idées reçus sur certains de ceux-ci. Deux contributions s'intéressent ensuite au Haut Atlas, dont l'on sait que le franchissement – inévitable pour relier les zones sahariennes aux métropoles du Maroc central et septentrional – a constitué un problème récurrent au cours des siècles.⁵³ Abdessalam Amarir nous éclaire sur l'ancienneté de la toponymie des cols principaux et donc des pistes qui les empruntaient. Abdelaziz Touri et Mohamed Hammam exploitent quant à eux un document d'archive privée, nous plongeant dans la quotidienneté des caravanes qui, jusqu'à il y a peu, transitaient par l'un de ces cols majeurs. Ils mettent ainsi en évidence l'intérêt de ce type de documentation encore sous-exploitée. Ma propre contribution porte sur un tronçon de route dont la finalité nous échappe, hélas, mais dont l'étude des ponts qui la jalonnent permet d'en préciser la chronologie – à situer dans le cadre de l'émirat autonome de Chefchaouen – et aboutit à un constat révélateur sur les promoteurs mêmes de l'entreprise. À la suite de ce texte, l'analyse épigraphique menée par María Antonia Martínez Núñez de l'inscription conservée sur l'un de ces ponts apporte des informations précises et novatrices concernant ces derniers. Enfin, Hicham Rguig trace la toile des itinéraires suivis par les dépouilles mortelles de savants illustres, de sultans et de leur parentèle, au cours de plusieurs siècles, depuis ou vers al-Andalus ou le Maghreb central. Deux pôles s'y distinguent, Marrakech et Shālla (Rabat).

Je suis reconnaissant aux auteurs de s'être lancés avec moi dans cette aventure. Puissent nos premiers pas sur les chemins du Maroc médiéval susciter des vocations et inciter d'autres chercheurs à se joindre au petit noyau ainsi constitué, pour mieux comprendre la genèse, le fonctionnement, l'impact et les spécificités de la route médiévale au Maghreb,⁵⁴ pour renouveler aussi les méthodes d'approche.

Quelques mots de conclusion pour rappeler que, comme coordinateur, je reste le seul responsable des lacunes et des défauts éventuels de ce dossier. L'un de ces

53. Voir Jean Célérier, *L'Atlas et la circulation au Maroc*, *Hespéris* VII, 4 (1927): 447-97.

54. L'extension à l'ensemble du Maghreb s'impose. En amont de ce projet, les tentatives d'intégrer des collègues de Tunisie et d'Algérie au présent dossier n'ont pas été couronnées de succès.

défauts – le lecteur en jugera – est que l’extension de certains textes peut paraître excessive. Considérant l’intérêt et la nouveauté du sujet, l’équipe de rédaction d’*Hespéris-Tamuda* a choisi d’assumer cet excès. Pour cela et pour son soutien permanent, je ne saurais assez la remercier ici.

Bibliographie

- Abécassis, Frédéric. “La mise en place du réseau routier marocain: aperçu historique.” In *De l’Atlas à l’Orient musulman. Contributions en hommage à Daniel Rivet*, dir. Dominique Avon et Alain Messaoudi, 85-97. Paris: Karthala, 2011.
- Allain, Charles. “La route impériale de Maroc à Sala au XI^{ème} et au XII^{ème} siècles,” *Hespéris-Tamuda* LII, 1^{er} fascicule (2022): 205-44.
- Anonyme. *Itinéraires des routes de l’Algérie, avec l’indication des étapes, des grand’haltes, caravansérails et des ressources en vivres, eaux, bois, fourrages, etc. Publiés, d’après les documents officiels. Province de Constantine*. Alger: Librairie Bastide, 1865.
- Bacon, Lucie, Olivier Clochard, Thomas Honoré, Nicolas Lambert, Sarah Mekdjian, et Philippe Rekeawicz. “Cartographier les mouvements migratoires.” *Revue européenne des migrations internationales* 32 (3 et 4) (2016): 185-214.
- Al-Bakrī. *Description de l’Afrique septentrionale*, éd. et trad. Baron de Slane. Paris: Maisonneuve, 1965.
- Benhima, Yassir. “Gouverner en mouvement: le pouvoir itinérant dans le Maghreb mérinide (milieu du XIV^e siècle).” In *Gouverner les hommes, gouverner les âmes. XLVI^e Congrès de la SHMESP* (Montpellier, 28-31 mai 2015). Paris: Éditions de la Sorbonne, 2016.
- Blázquez [y Delgado-Aguilera], Antonio. Via romana de Tânger a Cartago, *Boletín de la Real Sociedad de Geografía* XLIII (1901): 324-51.
- Bréhéret, Catherine et Patrice Cressier. “Charles Allain (1921-2001): Archéologue autodidacte et novateur au Maroc.” *Hespéris-Tamuda* LVII, 2 (2022): 401-22.
- Bulliet, Richard W. *The camel and the wheel*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1975.
- Caillié, René. *Journal d’un voyage à Temboctou et à Jenné, dans l’Afrique centrale, précédé d’observations faites chez les Maures Braknas, les Nalous et autres peuples; pendant les années 1824, 1825, 1826, 1827, 1828 [avec une carte itinéraire, et des remarques géographiques, par M. Jomard, de l’institut]*. Paris: Imprimerie nationale, 1830.
- Carmona, Alfonso. “Las vías murcianas de comunicación en época árabe.” In *Caminos de la Región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*, 152-66. Murcia: Consejería de Política Territorial y Obras Pública, 1989.
- Célérier, Jean. *L’Atlas et la circulation au Maroc*, *Hespéris* VII, 4 (1927): 447-97.
- Charpentier, Agnès. “Défense et voies de communication du pays tlemcénien, l’apport du SIG.” In *Villes et campagnes dans l’émirat de Tlemcen au Moyen Âge*, UMR 8167 Orient et Méditerranée – Institut Méditerranéen – Université de Tlemcen, Tlemcen, 2017. Inédit. (hal-02019351)
- _____. “Villes et campagnes du pays tlemcénien islamisé: permanences et évolutions.” *Topoi. Orient-Occident* Supplément 12 (2013): 471-85.
- Chebri, Aboukacem. “Les descriptions géographiques et les récits de voyage au service de l’archéologie. Le cas de l’itinéraire Fès-Taza.” *L’Africa Romana* 13 (2000): 825-33.
- Chevallier, Raymond. *Les voies Romaines*, Collection ‘U’ Série Histoire ancienne. Paris: Armand Colin, 1972
- Coletti, Caterina Maria et Liliana Guspini, Liliana. “Gli itinerari terrestri della regione del Rif (Marocco settentrionale) tra l’Antichità e il Medioevo: un’ipotesi di lavoro in base ai documenti geografici di età moderna.” *Antiquités Africaines* 53 (2017): 9-52.

- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). *Le corridor de la route transsaharienne. Vers un corridor économique: Commercialisation et gestion de la route transsaharienne*, s. 1.: UNCTAD, 2022.
- Corbiau, Marie-Hélène, Baudouin Van den Abeele, Jean-Marie Yante et Anne-Marie Bultot-Verleysen (éd.). *La route au Moyen Âge. Réalités et représentations*. Turnhout: Brepols, 2021.
- Cressier, Patrice et Sophie Gilotte. "Note préliminaire à l'édition posthume d'un texte de Charles Allain (1920-2001) sur la route impériale de Marrakech à Rabat-Salé." *Hespéris-Tamuda* LII, 1 (2022): 197-204.
- Dahmani, Saïd. "Essai d'établissement d'une carte des voies de circulation dans l'Est du Maghrib central du IX^e au XII^e siècles." In *Actes du III^e colloque international sur l'histoire et l'archéologie de l'Afrique du Nord*, réunis dans le cadre du 110^e Congrès national des sociétés savantes, Montpellier, 1-15 avril 1985. 338-50. Paris: CTHS, 1986.
- Dakhliya, Jocelyne. "Dans la mouvance du prince: la symbolique du pouvoir itinérant au Maghreb." *Annales ESC* 3 (1988): 735-60.
- Devisse, Jean. "Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée: un essai sur le commerce africain médiéval du XI^e au XVI^e siècle." *Revue d'histoire économique et sociale* 50, 1 (1972): 42-62 et 50, 3 (1972): 357-97.
- _____. "Commerce et routes du trafic en Afrique occidentale." In *Histoire Générale de l'Afrique*, III, *L'Afrique du VII^e au XI^e siècle*, dir. Muhammad El Fasi et I. Hrbek, 397-463. Paris: Éd. UNESCO, 1990.
- Douls, Camille. *Voyages dans le Sahara Occidental et le Sud Marocain*. Rouen: Imprimerie de Espérance Cagniard, 1888.
- Ducène, Jean-Charles. "L'Afrique dans les mappemondes circulaires arabes médiévales. Typologie d'une représentation." *Cartes et géomatique* 210 (2011): 19-35.
- _____. *L'Afrique dans le Uns al-muhaj wa-rawḍ al-furaj d'al-Idrīsī*. Louvain: Peeters, 2010.
- Duponchel, Adolphe. *Le chemin de fer transsaharien, jonction coloniale entre l'Algérie et le Soudan: études préliminaires du projet et rapport de mission*. Montpellier: Typographie et lithographie De Boehm et fils, 1878.
- Fierro, Maribel et Luis Molina. "Camino de al-Andalus, *Al-Andalus y la Historia*." 2020. <https://www.alandalusylahistoria.com/?p=1743>
- Fierro, Maribel. "Algunas reflexiones sobre el poder itinerante almohade." *e-Spania* 8 (2009): <http://journals.openedition.org/e-spania/18653>
- Forstner, Martin. *Das Wegenetz des zentralen Maghreb in islamischer Zeit: ein Vergleich mit dem antiken Wegenetz*, Wiesbaden: Otto Harrassowitz, 1979.
- Franco Sánchez, Francisco. "Les deux chemins opposés de la cartographie arabo-islamique médiévale: la mappemonde 'islamique' ('l'école d'al-Bahlī, X^e siècle) ou le monde en sa diversité (al-Šarīf al-Idrīsī, XII^e siècle)." In *Parcourir le monde: Voyages d'Orient*. éd. Dominique de Courcelles. Paris: Publications de l'École nationale des chartes, 2013.
- _____. "La caminería en al-Andalus (ss. VIII-XV J.C.): Consideraciones metodológicas, históricas y administrativas para su estudio." *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 9 (2005): 34-64.
- _____. "La responsabilidad de los cadíes en la reparación y mantenimiento de los 'espacios viales' de Al-Andalus." In *Anuario Jurídico y Económico Escurialense XXVI (I) [Homenaje a Fray José López Ortiz, O.S.A. (1898-1992)]*, 343-60. San Lorenzo de El Escorial: Ediciones Escurialenses, 1993.
- Ghouirgate, Mehdi. *L'ordre almohade (1120-1269). Une nouvelle lecture anthropologique*. Toulouse: Presses universitaires du Midi, 2014.

- Gozalbes Cravioto, Carlos et Enrique Gozalbes Cravioto. "Los caminos almohades hacia las Navas." In *Las Navas de Tolosa 1212-2012*, éd. Patrice Cressier et Vicente Salvatierra Cuenca, 171-82. Jaén: Universidad de Jaén, 2014.
- Guédon, Stéphanie (éd.). *Pistes, circulation et échanges sur la bordure septentrionale du Sahara (Antiquité-Époque moderne)*. Bordeaux: Ausonius, 2020.
- Guy, Max, Rabia El Mehdaoui et René Delfieu. "Les pistes transsahariennes vues par les images de satellites." In *Sijilmassa et le commerce transsaharien*. Actes du colloque international. Rissani-Erfoud 21-22 octobre 2016, coord. Bidaouia Belkame, Hakim Ammar, Rahma El Hraiki, Zara Qninba et Mohamed Saïd El Mortaji, 83-118. Rabat: Faculté des Lettres et Sciences humaines, 2021.
- Hbaieb, Mohamed Ali "À propos des voies entre Djerba et le continent: Tarîq al-Qantara et Tarîq al-Jimâl d'après les données des sources classiques." *Cahiers de Tunisie* 218-219 (2018): 11-41 [en arabe].
- _____. "À propos des voies entre l'île de Djerba et la presqu'île de Zarzis: de nouvelles données sur la chaussée romaine et *tarîq al-ġimāl*." In *Le réseau routier dans le Maghreb Antique et médiéval*. Actes du deuxième colloque international du Laboratoire de Recherche: "Occupation du sol, peuplement et modes de vie dans le Maghreb antique et médiéval" éd. Abdellatif Mrabet, 139-58. Sousse: Université de Sousse-OSPMVMAM, 2016.
- Hernández Jiménez, Félix. *Estudios de geografía histórica española. Tomo II*. Madrid: Ediciones Polifemo, 1997.
- _____. *Estudios de geografía histórica española. Tomo I*. Madrid: Ediciones Polifemo, 1994.
- Herzog, Imela. "Least-cost Networks." In *Archaeology in the Digital Era. Papers from the 40th Annual Conference of Computer Applications and Quantitative Methods in Archaeology (CAA)*, Southampton, 26-29 March 2012, éd. Graeme Earl, Tim Sly, David Wheatley, Iza Romanowska, Konstantinos Papadopoulos, Patricia Murrieta-Flores et Angeliki Chrysanthi, 237-48. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2013.
- Ibn Ḥawqal. *La configuration de la terre. (Kitāb Ṣūrat al-Arḍ)*, intr. et trad. Johannes Hendrik Kramers et Gaston Wiet. Beyrouth, Paris: Commission internationale pour la traduction des chefs d'œuvre, Maisonneuve et Larose, 1964.
- Ibn Ḥayyān. *Crónica del califa 'Abderrahmān III an-Nāṣir entre los años 912 y 942 (Muqtabis V)*, trad. María Jesús Viguera et Federico Corriente. Saragosse: Anubar – Madrid: Instituto Hispano Árabe de Cultura, 1981.
- Ibn Ḡubayr. *Ibn Ḡubayr. A través del Oriente (Rihla)*, éd. et trad. Felipe Maíllo Salgado. Madrid: Alianza editorial, 2007.
- Ibn Khurdādbeh. *Kitāb al-masālik wa al-mamālik*, éd. et trad. Michael Jan de Goeje, *Bibliotheca geographorum arabicorum* 6. Leyde: Brill, 1889.
- Al-Idrīsī. *Le Magrib au 6e siècle de l'hégire (12 après J.C.) Nuzhat al-Mushtaq*. éd et trad Mahamad Hadj-Sadok. Paris: Publisud, 1983.
- Lakroum, Monique. "Les projets français de Transsaharien (XIX^e-XX^e siècles). Un challenge pour l'industrie." *Culture technique* 19 (1989): 295-302.
- Laporte, Jean-Pierre. "Notes sur le réseau routier de Maurétanie tingitane." In *Le réseau routier dans le Maghreb antique et médiéval*. Actes du deuxième colloque international du Laboratoire de Recherche: "Occupation du sol, peuplement et modes de vie dans le Maghreb antique et médiéval" éd. Abdellatif Mrabet, 227-67. Sousse: Université de Sousse-OSPMVMAM, 2016.
- Le Coz, Jean. *Les tribus Guichs au Maroc. Essai de Géographie agraire*. Extrait de la *Revue de Géographie du Maroc*, 7, 1965.

- López de Marigorta, Eneko. “La vía califal entre Córdoba y Toledo. Propuesta metodológica de integración de la ruta a su entorno físico mediante SIG.” *Arqueología y Territorio Medieval* 19 (2012): 33-58.
- Mahfoud, Faouzi. “Les relais sur la route Tunis-Kairouan.” *Africa Romana* XIV, 3 (2002): 2023-46.
- Manière, Louis, Maël Crépy et Bérangère Redon. “Geospatial Data from the “Building a Model to Reconstruct the Hellenistic and Roman Road Networks of the Eastern Desert of Egypt, a Semi-Empirical Approach Based on Modern Travelers’ Itineraries.” *Journal of Open Archaeology Data* 8 (2020): article 7.
- Marín, Manuela. “*Rihla*” y biografías de Ibn al-Qallas (m. 337/948). Grenade: Universidad de Granada, 1995.
- Matessi, Alvise. “The ways of an empire: Continuity and change of route landscapes across the Taurus during the Hittite Period (ca. 1650-1200 BCE).” *Journal of anthropological Archaeology* 62 (2021): <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S027841652100026X?via%3Dihub>.
- Ministère des travaux publics. *Organisme d'études du chemin de fer transsaharien. Carte d'ensemble des tracés du transsaharien*. Paris: Service géographique de l'armée <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53066643d/f1.item.zoom#>
- Monod, Théodore. “Le ‘Maden Ijâfen’, une épave caravanière ancienne dans la Majâbat al-Koubrâ.” In *Actes du premier colloque international d'archéologie africaine (Fort-Lamy, République du Tchad, 11-16 décembre 1966)*, Études et Documents Tchadiens, Mémoire n° 1, 286-320. Fort Lamy: Institut national tchadien pour les sciences humaines, 1969.
- Moukraenta, Bakhta. “Essai sur le réseau routier de l'Ouest du Maghreb Central d'après les géographes arabes (9^e-12^e siècles).” *L'Africa Romana* XVI (2004): 1-36.
- Mrabet, Abdelatif [éd.]. *Le réseau routier dans le Maghreb Antique et Médiéval*. Actes du deuxième colloque international du Laboratoire de Recherche: “Occupation du sol, peuplement et modes de vie dans le Maghreb antique et médiéval.” Sousse: Université de Sousse-OSPMVMAM, 2016.
- Nantet, Emmanuel. “Théodore Monod et la navigation transsaharienne.” In *Mer et désert de l'Antiquité à nos jours: Approches croisées*, dir. Thierry Sauzeau et Gaëlle Tallet. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2018.
- Negre, Joan. *Calçades, camins i carreres. Beu historia sobre l'origen de la xarxa viària de les comarques Centrals Valencianes*. Gandia: CEIC Alfons el Vell, 2018.
- Prévost, Virginie. “La chaussée d'al-Qanṭara, pont entre Djerba et le continent.” In *Autour de la géographie orientale... et au-delà. En l'honneur de J. Thiry*, éd. L. Denooz et X. Luffin, 135-88. Louvain: Peeters, 2006.
- Puigauveau, Odette Du. *La piste*. Paris: Plon, 1954.
- Robert, Sandrine. “Vers un nouveau modèle analytique en archéologie routière.” *Revue Archéologique de Narbonnaise* 49 (2021): 477-91.
- Robert, Sandrine et Nicolas Verdier. “Pour une recherche sur les routes, voies et réseaux...” *Les Nouvelles de l'archéologie* 115 (2009): 5-8.
- Rubiera Mata, María Jesús. “El vocablo árabe *sikka* en su acepción de vía y de sus posibles arabismos en la toponimia hispánica: Aceca, Seca y Villa Seca.” *Sharq Al-Andalus. Estudios Árabes* 3 (1986): 129-32.
- Salama, Pierre. *Les voies romaines de l'Afrique du Nord*. Alger: Imprimerie officielle du Gouvernement de l'Algérie, 1951.
- San Juan Pérez, Alba. “Une route commerciale omeyyade à l'époque d'al-Ḥakam II: eau et pouvoir au Sahara occidental médiéval.” In *Les structures matérielles de la route*

- médiévale, éd. Yassir Benhima, Sophie Gilotte et Marie-Odile Rousset. Lyon, sous presse.
- Sebti, Abdelahad. “Ztāta et sécurité du voyage, un thème de pratique judiciaire marocaine.” *Hespéris-Tamuda* XXX, 2 (1992): 37-52.
- _____. “Insécurité et figures de la protection: la Ztāta et son vocabulaire.” *Bulletin économique et social du Maroc. Signes du présent* 6 (1992): 47-69.
- Sedra, Moulay Driss. “Sur les traces de l’itinéraire Marrakech-le détroit aux V^e-VII^e/XII^e-XIII^e siècles: note sur quelques villages et localités d’après les sources arabes.” *Al-Andalus-Magreb* 16 (2009): 249-81.
- Tissot, Charles. “Itinéraire de Tanger à Rbat.” *Extrait du Bulletin de la Société de Géographie* (septembre 1876): 3-72.
- Tixier Du Mesnil, Emmanuelle. “Représentations de l’Afrique par Bakrī (XI^e siècle) et Idrīsī (XII^e siècle).” *Cartes et géomatique* 210 (2011): 53-61.
- Vallejo Triano, Antonio. *La ciudad califal de Madīnat al-Zahrā’*. *Arqueología de su arquitectura*, Cordoue: Editorial Almuzara, 2010.
- Vaquerizo Gil, Desiderio. “Infraestructuras viarias y de comunicación.” In *Arqueología de Madinat Qurtuba. Reflexiones, novedades, historias*, éd. Desiderio Vaquerizo Gil et Javier Rosón Lorente. Cordoue: Casa Árabe - Diputación de Córdoba, 2022, 127-35.
- Vieuchange, Michel. *Smara. Carnets de route*. Paris: Plon, 1932.
- Watteaux, Magali. “The Road Network in the *Longue Durée*: A Reading Key of the History of Territories.” *Open Archaeology* 3 (2017): 149-74.
- _____. “La grille rhumboïdale. Une méthode d’analyse des trames routières.” site web *Formagraire*: <http://www.formesdufoncier.org/pdfs>, 2010.
- Zanón, Jesús. “Un itinerario de Córdoba a Zaragoza en el siglo X.” *Al-Qanṭara* 7, 1 (1986): 32-52.
- Zozaya, Juan. “Caminería en época omey.” In *Atlas de caminería hispánica. I. Caminería peninsular y del Mediterráneo*, éd. Manuel Criado del Val, 142-47. Madrid: Fundación de la Asociación Española de la Carretera, 2012.