

Essay on Archaeogeographical Analysis of Moroccan Circulation
Networks According to the “Little Idrīsī” (XIIth century)

**Essai d’analyse archéogéographique des réseaux de
circulation marocains d’après le “Petit Idrīsī” (XII^{ème} siècle)**

Chloé Capel

(CNRS, UMR 8167 Orient & Méditerranée, Paris)

Guillaume Chung-To

(Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne ED112/CNRS, UMR 8167
Orient & Méditerranée)

Abstract: The starting point of this article is the statement that the movement networks of medieval Morocco had been so far studied only by a literary and not a cartographic approach of spaces. As a consequence, this article sets out to develop an archaeogeographical approach to the ancient routes of the Maghrib al-Aqsā by comparing textual data drawn from al-Idrīsī’s *’Uns al-Muhāj wa-Rawḍ al-Furaj* and planimetric data drawn from the 1:50,000 map coverage of the Moroccan territory. After outlining the goals, methods and limitations of this approach, which has already demonstrated its considerable contribution to historical knowledge in other chrono-cultural contexts, this article sets out to analyse first globally and then individually the routes described by al-Idrīsī in the course of the 12th century. The aim is to locally test the potential of the archaeogeographical approach, in order first to locate unknown ancient place names and thus potential new archaeological sites, and then to understand the settlement and implementation of these ancient routes.

Keywords: Morocco, Routes, Itineraries, al-Idrīsī, Archaeogeography, Planimetria.

Dans la majorité des travaux historiques consacrés aux savoirs géographiques de l’Occident musulman médiéval, qu’il s’agisse de panoramas larges comme chez Martin Forstner,¹ John Francis Price Hopkins,² Ḥusayn Mu’nis³ et Jacques Thiry,⁴ ou encore d’études de cas, comme chez Mohamed Meouak,⁵ Virginie Prévost,⁶ ou

1. Martin Forstner, *Das Wegenetz des Zentralen Maghreb in islamischer Zeit: Ein Verleich mit dem antiken Wegenetz* (Wiesbaden: Harrassowitz, 1979).

2. John Francis Price Hopkins, “Sousse et la Tunisie orientale vue par les géographes arabes,” *Cahiers de Tunisie* 31 (1960): 83-95.

3. Ḥusayn Mu’nis, *Tārīkh al-jughrāfiyya wa-l-jughrāfiyyīn fī-l-Andalus* (Le Caire: Maktabat Madbūlī, 1986).

4. Jacques Thiry, *Le Sahara libyen dans l’Afrique du nord médiévale* (Louvain: Peteers, 1995).

5. Mohamed Meouak, “Fortifications, habitats et peuplement entre Bougie et la Qal’a des Banū Hammād. Les données du géographe al-Idrīsī (c.493/1100-c.560/1165),” *Mélanges de la Casa des Velázquez* 36-1 (2006): 173-93.

6. Virginie Prévost, “Les itinéraires d’al-Idrīsī dans le sud tunisien: deux versions bien différentes,” *Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft* 157 (2007): 353-65.

Moulay Driss Sedra,⁷ une récurrence interpelle le lecteur: celle de l'absence de cartes détaillées associées à ces réflexions. En effet, aussi érudites, rigoureuses et pertinentes soient-elles, ces études portant sur les espaces médiévaux sont avant tout fondées sur les données textuelles et force est de constater que les données cartographiques y sont relayées au second plan, voire en sont même parfois totalement écartées. Lorsque les cartes tiennent tout de même une bonne place dans ces productions, comme par exemple chez Ahmed Siraj,⁸ ou, pour des régions plus méridionales, chez Jean Devisse,⁹ elles sont sollicitées comme simple illustration du propos écrit et seulement exceptionnellement utilisées pour leur valeur informative intrinsèque. En cela, les travaux remarquables que Jean-Charles Ducène consacre depuis plus de deux décennies à la géographie et aux géographes arabes médiévaux illustrent de manière paroxystique cette constante des études en géographie historique sur l'Occident musulman: la plupart de ses productions sont dépourvues de cartes, si ce ne sont les reproductions des cartes médiévales elles-mêmes, et les informations spatiales y sont le plus souvent résumées sous forme de tableaux toponymiques associant données étymologiques et métriques (distances).

L'archéologue, dont l'outil de travail principal n'est pas le texte mais la matérialité – et l'image de cette dernière – ne cesse d'être déstabilisé par cette approche uniquement littéraire des problématiques géographiques du Maghreb médiéval. L'émergence puis la théorisation de l'archéogéographie depuis les années 1980 n'a fait en outre que renforcer cette césure entre l'approche historique de la géographie médiévale (la géohistoire ou géographie historique) et l'approche archéologique de ces mêmes problématiques spatiales: car l'archéogéographie, en analysant la planimétrie des espaces actuels afin d'y déceler des formes héritées d'anciennes modalités d'occupation des sols,¹⁰ a, depuis 30 ans, considérablement élargi les possibilités de compréhension, d'explication et de modélisation sur la longue durée de l'organisation des espaces et de leurs transformations sous l'effet des activités humaines.¹¹ Or, ce type d'analyse, de par son fondement planimétrique, est particulièrement adapté à l'étude des routes et des itinéraires, comme le souligne l'abondante littérature en la matière parue au cours des vingt dernières années,

7. Moulay Driss Sedra, "Sur les traces de l'itinéraire Marrakech-le détroit aux VI^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.

8. Ahmed Siraj, *L'image de la Tingitane. L'historiographie arabe médiévale et l'antiquité nord-africaine* (Rome: École Française de Rome, 1995).

9. 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 (1972): 42-73, 357-97.

10. Cette définition volontairement extrêmement synthétique de l'archéogéographie pourra trouver à être approfondie à la lecture du récent article de synthèse: Gérard Chouquer, "Entre héritages et projets, l'archéogéographie," *Les carnets du Paysage* 27 (2015): 114-28.

11. Pour une histoire de la discipline, de ses méthodes, de ses enjeux, de ses limites, consulter Gérard Chouquer et Magali Watteaux, *Archéologie des disciplines géohistoriques* (Paris: Errance, 2013).

notamment sous l'impulsion de chercheurs français:¹² elle se devait ainsi d'avoir une place dans ce numéro thématique consacré aux routes du Maroc médiéval. Mais il a été assez aisé de constater qu'à ce jour – sauf erreur de notre part – aucun archéogéographe – ils sont peu nombreux il est vrai – ne s'est emparé de ces problématiques au sujet du territoire marocain. Si quelques archéologues se sont bien aventurés dans cette discipline pour localiser des sites archéologiques¹³ ou encore pour éclairer avec succès les modalités de construction du parcellaire médiéval,¹⁴ ou des trames urbaines,¹⁵ personne n'a encore travaillé sur la thématique des routes par les outils de l'archéogéographie. C'est ce constat qui est à l'origine de la genèse de ce présent article.

1. Le "Petit Idrīsi": une source géographique riche mais mésestimée

Si aucun chercheur ne s'est aventuré sur les terrains de l'archéogéographie des routes médiévales du Maroc, c'est pour une bonne raison: le manque de sources. L'étude fine des réseaux, des flux, des routes, des itinéraires, des faisceaux de circulation, des couloirs naturels de passage ne peut s'effectuer que sur la base d'une documentation géographique et archéologique précise et variée. Or, l'absence de cadastre ancien au Maroc, l'incomplétude du cadastre actuel, la rareté des couvertures photographiques aériennes et, lorsqu'elles existent, la difficulté administrative à en obtenir des reproductions, le caractère tardif de la diffusion des images satellitaires (aux environs de 2016), la rareté des récits de voyage prémodernes, l'inexistence de l'archéologie préventive et le caractère extrêmement lacunaire de la carte archéologique du pays limitent le nombre de données planimétriques et archéologiques à disposition: cet état de la documentation constitue le principal obstacle à une bonne perception des espaces, des paysages et des territoires à travers le temps. Malgré ces difficultés, la région dispose toutefois de deux sources de valeur: une ancienne couverture cartographique précise au 50 000^e, établie sur la base de clichés photographiques aériens réalisés pour la plupart dans les années 1950; et un routier aussi rare que précis: le *'Uns al-Muhāj wa-rawḍ al-Furaj* d'al-Idrīsi.

En 2010, Jean-Charles Ducène publiait une édition commentée et une traduction en français des chapitres du *'Uns al-Muhāj wa-Rawḍ al-Furaj* (*La convivialité des cœurs et les jardins de la réjouissance*) concernant l'Afrique.¹⁶ Cet ouvrage méconnu

12. Pour une synthèse sur les méthodes d'étude et les travaux majeurs portant sur les routes en archéogéographie, voir Sandrine Robert et Nicolas Verdier, "Route, réseau, chevelu: une archéogéographie des lignes et des traces," *Les carnets du Paysage* 27 (2015): 70-83.

13. Voir la série *Carte archéologique du Maroc antique: le bassin de Sebou*, publiée à l'INSAP (Rabat) en 2011, 2012 et 2021 et placée sous la direction de René Rebuffat et de différents co-éditeurs pour chaque volume.

14. Ricardo González Villaescusa et Patrice Cressier, "Un espace agraire fossile dans le désert marocain. Une étude au croisement de l'archéologie et de l'archéogéographie," *Les Nouvelles de l'Archéologie* 25 (2011): 24-31.

15. Morgane Godener, "Taroudant, capitale médiévale et moderne du Sous. Approche archéologique et morphologique," *Bulletin d'Archéologie Marocaine* 23 (2016): 265-82.

16. Jean-Charles Ducène, *L'Afrique dans le 'Uns al-Muhāj wa-Rawḍ al-Furaj d'al-Idrīsi*, Édition, traduction et commentaire (Louvain: Peeters, 2010).

d'al-Idrīsī est une “refonte complétée”¹⁷ de sa célébriissime œuvre géographique, le *Nuzhat al-Mushtāq fī ikhtirāq al-’āfāq*, rédigée pour sa part dans la décennie 1150 à la cour des rois normands de Sicile Roger II puis Guillaume I^{er}. Comme en fait la démonstration Jean-Charles Ducène dans l’introduction solidement argumentée de son ouvrage,¹⁸ le *’Uns* est un écrit rédigé par al-Idrīsī dans les dernières années de sa vie, qui consiste en une série de cartes couvrant l’entièreté du monde connu, de l’Europe à la Chine. Sur ces cartes figurent les principales villes de chaque région, auxquelles sont adjointes un texte synthétique, dressant, pour chacune d’entre elles, une liste de toponymes agencés en itinéraires de circulation et replacés les uns par rapport aux autres en termes de distribution et de distance. Cet ouvrage original est aujourd’hui connu par deux copies, réalisées dans le courant du XVII^{ème} siècle, chacune vraisemblablement sur le modèle de deux manuscrits différents – étant donné les divergences des deux textes – reproduisant chacun, avec quelques libertés, un même original lui-même pour sa part copié en 1192, soit quelques décennies seulement après le décès de leur auteur. Dès ses premières reproductions puis éditions (toutes très partielles) publiées dans les années 1920, l’ouvrage a été considéré hâtivement et à tort comme un simple abrégé abâtardi du *Nuzhat* – ce qui lui valut le surnom, dès 1926, de “Petit Idrīsī” – qui aurait été rédigé (et non copié) tardivement par un tiers. En conséquence, ce texte a peu suscité l’intérêt des chercheurs qui, pour la plupart travaillant sur la base de reproductions photographiques partielles, n’y ont vu qu’un texte mineur et dévoyé, ne comportant aucune information supplémentaire par rapport au grand œuvre de l’auteur de Palerme. L’ouvrage, pâtissant ainsi d’une réputation qui le précédait, n’a pas été mis en valeur ni diffusé depuis sa découverte en 1906. La publication de 2010 de Jean-Charles Ducène constitue en cela un événement majeur pour l’histoire du Maghreb médiéval: car en revenant aux manuscrits originaux et complets, non seulement Jean-Charles Ducène propose pour la première fois une édition exhaustive et commentée des chapitres consacrés à l’Afrique mais il en fournit aussi une analyse minutieuse, rigoureuse et exhaustive des informations toponymiques qui y sont livrées.

C’est ainsi que Jean-Charles Ducène est parvenu à démontrer le considérable intérêt de cet ouvrage et à en souligner l’apport inédit, notamment par rapport aux informations livrées par le *Nuzhat*, dont il se distingue sur plusieurs points. Certes, comme ce dernier, le *’Uns* est organisé en climats méridiens eux-mêmes divisés en sections longitudinales, selon un héritage grec devenu un référentiel classique et commun à la plupart des géographes médiévaux. La région du Maroc septentrional actuel correspond ainsi aux premières sections (extrémité occidentale) des climats III (région atlasique) et IV (région méditerranéenne). Mais contrairement au *Nuzhat*, le *’Uns* ne consiste pas en un ouvrage de géographie descriptive, relevant du genre littéraire de l’*’adab*, mais en un routier au sens strict du terme, c’est-à-dire un recueil d’itinéraires, présentés sous la forme d’une énumération de lieux et de distances,

17. Ducène, *’Uns*, XV.

18. Ducène, *’Uns*, XXVIII-XLIII.

sans aucune, ou rare, contextualisation environnementale, sociale ou historique. Pour Jacques Thiry, il s'agit d'un "ouvrage strictement pratique, destiné non plus aux lettrés, mais aux voyageurs, guides de caravanes, marchands, pèlerins, militaires [...], léger à transporter."¹⁹ C'est pourquoi stylistiquement, ce texte est très bref, aride, répétitif et de lecture fastidieuse. De même, si de prime abord les données recensées dans le *'Uns* concernant l'Afrique semblent avoir toutes été tirées du *Nuzhat*, il apparaît après analyse et mise en perspective attentive du texte – et c'est ici que réside tout l'apport de Jean-Charles Ducène – qu'un certain nombre d'entre elles sont bien inédites: ainsi, sur les 1 100 toponymes concernant le continent africain, une portion non négligeable est mentionnée pour la première fois comme par exemples le lac Tchad, les montagnes du Hoggar ou encore la ville de Tādmakka. Et c'est au Maghreb occidental que les inédits sont les plus nombreux avec, à titre d'exemple, pour le cas du Maroc, les établissements ou sites de Taghjisht, Wuṭāṭ, et Wādī Baht, ou encore les itinéraires Sijilmāsa-Tilimsān et la Qal'at ibn Mahdī-Tilimsān.²⁰ L'écriture du *'Uns* illustre en cela la période de grande productivité et créativité que connaît la littérature géographique en Occident musulman entre les XI^{ème} et XIII^{ème} siècles, dans la mesure où ce genre littéraire s'y développe tandis qu'auparavant, la description du Maghreb relevait principalement de travaux orientaux, bien souvent incomplètement informés sur les réalités géographiques des lointaines terres du couchant.²¹

Le *'Uns* est donc bien une refonte en profondeur des données du *Nuzhat*, augmentées d'informations inédites dont l'origine reste à déterminer. La plupart des sources littéraires d'al-Idrīsi, communes aux deux ouvrages (essentiellement al-Khwārizmī [début IX^{ème} siècle], al-Ya'qūbī [fin IX^{ème} siècle], Ibn Hawqal [X^{ème} siècle] et al-Bakrī [XI^{ème} siècle] en ce qui concerne le Maghreb Extrême) semblent à ce jour connues et en forment le socle documentaire principal: ces données, collectées à travers plusieurs siècles de production écrite, ont ainsi la particularité d'offrir une perception des espaces sur la longue durée, en rapprochant et en croisant des informations chronologiquement stratifiées, et donc anachroniques. Mais aux côtés de ce socle ancien, de datation variable et pas toujours assurée, les données inédites exposées par le *'Uns* proviennent selon toute vraisemblance d'un certain nombre d'informateurs directs ou indirects rencontrés, par al-Idrīsi à la cour de Palerme. Cette multiplicité des sources se révèle dans l'usage non harmonisé des unités de distances (tantôt des miles, tantôt des jours, tantôt des étapes) qui trahissent une compilation de témoignages divers. Mais l'autre source majeure d'information sur le Maroc semble bien avoir été l'expérience individuelle de l'auteur, dont il

19. Ducène, *'Uns*, X.

20. Le système de translittération arabe adopté dans le corps de ce texte suit les normes éditoriales d'*Hespéris-Tamuda* tandis que celui retenu pour les cartes produites dans cet article est le mode "Arabica," afin de se conformer à celui utilisé par Jean-Charles Ducène dans son édition du *'Uns*.

21. Emmanuelle Tixier du Mesnil, "Panorama de la géographie arabe médiévale," in *Géographes et voyageurs au Moyen-Âge*, eds. Henri Bresc et Emmanuelle Tixier du Mesnil (Nanterre: Presses Universitaires de Nanterre, 2010), 25.

est désormais certain qu'il a voyagé au Maghreb Extrême, possiblement depuis la Sicile, et que cette région du monde est probablement la seule, avec al-Andalus, qu'il ait personnellement visitée.²² C'est pourquoi le *'Uns* revêt une valeur particulière en ce qui concerne le Maroc car les itinéraires qui y figurent sont sans doute ceux-là même que l'auteur a intimement expérimentés, ce qui dessine en filigrane une carte actualisée du réseau principal de circulation du Maroc dans le courant du XII^{ème} siècle, justifiant ainsi les nombreux toponymes inédits apparaissant dans l'ouvrage.

2. Dépasser le travail de Jean-Charles Ducène: problématiques, méthodes et difficultés de l'analyse archéogéographique des routes du Maroc médiéval

D'un point de vue historiographique, philologique, étymologique, toponymique, le travail critique que Jean-Charles Ducène joint à son édition du *'Uns* reste sans nul doute à ce jour indépassable.²³ Sur la base d'un socle bibliographique riche et solide, ce commentaire s'attèle en effet, pour chaque toponyme mentionné dans l'ouvrage d'al-Idrīsī, à en penser les modalités de transcription et d'écriture, à en établir, le cas échéant, la construction étymologique, à en recenser les occurrences précédentes ou postérieures dans la littérature médiévale, et à en détailler les propositions de localisation glanées dans l'abondante production historique consacrée à la géographie du Maghreb Extrême. Au regard de cette somme de connaissances, la seule option qui pourrait conduire à un approfondissement de ce travail serait d'en prolonger les enquêtes en employant d'autres méthodes. À cet égard, Jean-Charles Ducène propose lui-même une orientation: "Aux connaissances théoriques et livresques, il eût naturellement fallu ajouter une connaissance de terrain."²⁴ En effet, son travail, qui est construit sur la seule représentation graphique des cartes anciennes, met avant tout en lumière la conception géographique des auteurs médiévaux, c'est-à-dire une œuvre d'art à vocation illustrative, utilisée comme outil de médiation intellectuelle et de conceptualisation visuelle de notions abstraites.²⁵ Aussi, cette approche, au contraire de celle fondée sur la carte géographique contemporaine, devenue désormais un outil de terrain utilisé pour l'orientation cardinale et la mesure métrique, reste-t-elle incapable de penser la géographie physique et humaine dans sa matérialité. C'est donc ici que l'archéogéographie doit tenter d'épauler l'approche géohistorique, notamment sur le thème des routes et des réseaux viaires médiévaux, pour tenter d'en comprendre l'histoire et la morphologie.²⁶

En raison du caractère limité des connaissances archéologiques relatives à l'époque médiévale, l'étude des routes au Maroc islamique n'a, à ce jour et de manière générale, jamais pu reposer sur une approche monumentale (routes aménagées,

22. Ducène, *'Uns*, XXXVIII-LXIII.

23. Ducène, *'Uns*, 81-191.

24. Ducène, *'Uns*, XVI.

25. Jean-Charles Ducène, "Quand le cartographe parle de sa carte: ce que disent les géographes arabes des cartes qu'ils ont dessinées," *Cartes & Géomatique* (2017): 69-78.

26. François Gleyze, "L'évaluation des réseaux de circulation en géographie quantitative," *Les Nouvelles de l'Archéologie* 115 (2009): 35-44.

bornage, inscriptions, fortins, ponts), comme cela a dominé l'archéologie antique, et notamment romaine, au Maghreb et ailleurs, durant tout le XX^{ème} siècle.²⁷ Cette approche statique de la "route-monument" a, quoiqu'il en soit, été largement remise en question par l'essor de l'archéogéographie qui s'appuie quant à elle sur l'étude de toutes les manifestations anthropiques – et pas uniquement monumentales –, marquant aujourd'hui les paysages, qu'il s'agisse de noyaux de peuplement ou d'activités, de tracés actuels de réseaux (viaires, hydrauliques, ferrés, parcellaires) ou encore de cartes de distribution spatiale de mobilier. Cette méthode a ainsi démontré que la matérialité des routes n'était pas le seul angle d'étude possible des réseaux anciens et que la compréhension, à différentes échelles d'observation, de leurs logiques organisationnelles primait en réalité dans la démarche d'analyse des réseaux. Cette nouvelle grille analytique permet désormais d'appréhender les routes non plus sous la forme de tracés précis et immuables mais sous celle de faisceaux larges, mettant en évidence la permanence d'itinéraires tout autant que la mobilité et la variabilité de leur emprise et de leur forme, à la fois dans l'espace et dans le temps.²⁸ Cette démarche, qui ouvre la voie à une meilleure historicisation des réseaux de communication, n'a malheureusement jamais vraiment fait d'émules dans les études portant sur le Maghreb Extrême, faute de documentation idoine. Quant aux écrits d'al-Idrīsi, qui, aux côtés de ceux d'al-Bakrī, forment le principal corpus de sources textuelles sur les itinéraires d'époque médiévale dans la région, aussi précis soient-ils, ils restent construits sur un considérable biais de représentativité: rédigés à destination des dirigeants et, optionnellement, des voyageurs au long cours (marchands ou diplomates), qui plus est sur la base d'une perception largement extra-territoriale, ces ouvrages sont des textes à vocation politique et économique qui développent une analyse macro-spatiale des réseaux, en écartant du récit les connexions secondaires, reliant des sites de peuplement de poids uniquement local. Aussi, cette faible représentativité des sources à disposition, aussi bien textuelles qu'archéologiques, entrave considérablement une perception dynamique et multiscalaire des géographies médiévales, ce qui constitue habituellement le fondement d'une bonne analyse archéogéographique.

En dépit de ces sérieux obstacles, nous proposons toutefois ici une première tentative d'étude des réseaux médiévaux du Maroc médiéval par le biais d'outils empruntés à l'archéogéographie, afin de tester effectivement la potentialité et les limites de cette approche dans ce contexte. En s'appuyant sur une base de données géoréférencée sous la forme d'un Système d'Information Géographique (SIG)²⁹ – outils numériques interopérables et aisément interrogeables, devenus communs

27. Une exception notoire est l'étude remarquable des citernes médiévales jalonnant la route Marrakech-Salé conduite par Charles Allain dans les années 1950 mais uniquement publiée en 2022: Charles Allain, "La route impériale de Maroc à Sala au XI^e et au XII^e s.," *Hespéris-Tamuda* LVII, 1^{er} fascicule (2022): 205-44.

28. Sandrine Robert, "De la route-monument au réseau routier," *Les nouvelles de l'Archéologie* 115 (2009): 8-13.

29. Système de coordonnées de référence utilisé: SCR Merchich Sahara; logiciel utilisé: QGIS.

depuis une décennie, ce qui n'était pas le cas à l'époque de l'édition du *'Uns* par Jean-Charles Ducène – cette réflexion exploratoire poursuit trois objectifs: produire une cartographie rigoureuse et informative des itinéraires détaillés dans le *'Uns*; tester le potentiel des lectures planimétriques pour localiser des toponymes anciens et donc des sites archéologiques; émettre des hypothèses quant aux modalités d'implantation et de développement de ces itinéraires, dans le but d'en historiciser l'usage. Afin de limiter la réflexion aux contraintes éditoriales d'un article, il sera proposé, après un passage en revue général de tous les itinéraires détaillés par al-Idrīsī, de limiter l'étude à seulement trois axes. Cette démarche revêt donc un aspect expérimental et non systématique.

Afin de produire des données planimétriques destinées à une analyse archéogéographique, il a été retenu de procéder en quatre étapes. La première a été de créer une carte précise localisant les sites mentionnés dans le *'Uns* – que ceux-ci soient ou non placés sur un itinéraire – afin de dessiner un instantané général de la géographie humaine (connue) du Maroc du XII^{ème} siècle. Sur ce canevas ont ensuite été tracés les itinéraires rapportés par al-Idrīsī, qui de manière générale précise un point de départ et d'arrivée, des étapes intermédiaires et, mais de manière moins systématique, les distances séparant chaque halte. Trois méthodes distinctes de tracé ont été retenues afin de produire une carte de données compilées: d'abord un tracé rectiligne théorique, puis un tracé de moindre contrainte topographique,³⁰ et enfin un tracé en plan des réseaux physiques actuels (routes asphaltées et chemins).³¹ La lecture croisée et comparée de ces trois types d'itinéraires, et des possibilités et contraintes de circulation qu'ils mettent en évidence, conduit à formuler un certain nombre de réponses aux problématiques détaillées ci-dessus.

L'ambition de restituer le tracé de ces itinéraires médiévaux, outre la question de leur variabilité dans le temps et l'espace, se heurte à de nombreux écueils, découlant en grande partie des limites documentaires. Pour le cas des tracés théoriques – démarche qui consiste à relier en ligne droite les sites pour former un modèle géométrique des réseaux –, si les points de départ et les points d'arrivée des routes sont à ce jour tous, à deux exceptions près,³² connus, il n'en est pas de même pour les étapes intermédiaires dont nombre de toponymes n'ont pu être localisés. Il a donc été retenu de procéder à des tracés d'ampleur régionale, reliant uniquement les *termini* (assurés) du voyage, sans prise en compte des étapes intermédiaires dès lors que celles-ci n'étaient pas identifiées sur le terrain, au risque de placer ces tracés théoriques loin de l'emprise réelle des circulations. Ces axes géométriques conçus au plus court

30. Réalisé sur des tuiles SRTM d'une résolution de 30 m, sur la base de l'algorithme de Dijkstra (LCP) disponible parmi les extensions du logiciel QGis.

31. Réalisé manuellement sur la couverture cartographique ancienne du Maroc éditée dans les années 1970-90 au 50 000^e par la Division de la Carte, sur une base photographique de l'IGN française datant des années 1950. Dans les années 2000, une nouvelle couverture aérienne a servi de base à l'actuelle cartographie de référence, prenant en compte l'artificialisation la plus récente des paysages. Cette documentation n'a pas été utilisée.

32. Tīwīwīn et Qal'at (ibn) Mahdī (ibn Tawāla).

permettent en revanche de déterminer des couloirs de probabilité d'itinéraires et de mettre en évidence des récurrences et des nœuds stratégiques dans les parcours à une échelle d'observation interrégionale: ils révèlent ainsi la structure macroscopique des flux qui les animent. Pour le cas des tracés de moindre contrainte topographique (dits aussi LCP, *Least Cost Paths*) – démarche qui consiste à générer un tracé optimal par rapport aux contraintes naturelles du terrain –, il a été retenu d'avoir recours à un algorithme construit sur des paramètres uniquement altimétriques, sans prise en compte de la nature du sol (sable, pierriers, marais, etc.), ni du franchissement des cours d'eau (dont la largeur, la profondeur ou le débit ne sont pas considérés comme des obstacles), ni du caractère récent (et donc non historique) de certains modelés du paysage (creusements miniers, remblais autoroutiers, etc.).³³ Ce tracé considéré comme optimal n'est donc qu'une proposition d'itinéraire parmi d'autres,³⁴ qui nécessite d'être modulée au cas par cas à la lumière des autres contraintes naturelles évoquées ci-dessus et surtout des stratégies humaines de circulation (taille des groupes, nature des bêtes de bât, contingences politiques, économiques ou sécuritaires, etc.). Ce tracé permet en revanche de mettre en lumière des parcours qui pourraient s'écarter largement des couloirs théoriques, notamment dans les zones de relief à forte contrainte topographique, où les itinéraires peuvent se voir considérablement allongés afin d'éviter des difficultés de cheminement (exemple du franchissement du Haut Atlas). Cette méthode permet ainsi d'éclairer la nature et les raisons d'un tracé à l'échelle régionale et donc d'y déceler les interactions et les modalités de combinaison entre nécessités circonscrites et dynamiques d'ampleur plus large.

Enfin, pour le cas des tracés en plan des réseaux actuels – démarche qui consiste à vectoriser des tracés contemporains (chemins, routes, autoroutes, voies ferrées, fleuves, canaux, limites parcellaires) localisés dans et orientés selon les couloirs théoriques de circulation –, la méthode d'acquisition manuelle extrêmement chronophage a limité l'emprise au sol du recensement et le nombre des informations sélectionnées. Cette contrainte a conduit à réduire les secteurs d'enquête fine à seulement quelques courtes sections des itinéraires. Dans ces conditions, il a été choisi de privilégier les zones de franchissement d'obstacle (relief, cours d'eau) afin de maximiser les chances de pouvoir identifier des points de passage durables et donc historiquement majeurs. Ce type de tracé permet en revanche de mieux percevoir

33. Proposé prêt à l'emploi par les développeurs de QGIS. Il n'était pas des compétences des auteurs du présent article de créer un algorithme adapté aux problématiques locales, comme cela a récemment été le cas par une équipe d'archéologues franco-égyptienne: Louis Manière et *al.*, "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.

34. Pour un panorama de la multiplicité de tracés offerte par les différents modèles algorithmiques de LCP, consulter l'étude de cas de Irmela 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, ed. Graeme Earl et *al.* (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2013): 237-48.

les échelles locales de déploiement des itinéraires et donc les modalités concrètes de leur matérialisation dans les paysages. Ils peuvent ainsi révéler les enjeux de voisinage sur lesquels viennent se greffer les flux interrégionaux. Aussi, si les trois méthodes de tracé employées dans cet article restent imparfaites et apportent sinon des réponses assurées du moins des pistes de réflexion renouvelées, elles permettent d’esquisser une analyse multiscale et diachronique des routes médiévales du Maroc et peuvent conduire à mieux définir et circonscrire de futures enquêtes de terrain.

3. Le Maroc d’al-Idrīsī: panorama des douze itinéraires régionaux

Dans sa partie consacrée au Maghreb Extrême, le *’Uns al Muhāj wa-Rawḍ al-Furaj* d’al-Idrīsī dresse une carte régionale structurée autour de 104 toponymes, relevant de deux catégories: les premiers sont les principaux pôles régionaux, mentionnés soit dans l’introduction descriptive de chaque climat, soit sur les cartes régionales associées au texte; les seconds sont les sites d’étape qui ne sont précisés que dans la litanie des itinéraires. Si la majorité des sites de la première catégorie a pu être replacée sur une carte, la quasi-totalité de la deuxième reste à ce jour inconnue. Ainsi, sur ces 104 toponymes, seuls 50, soit moins de la moitié seulement, ont pu être localisés dès le début de l’étude, quoique pour certains de manière encore hypothétique, (fig. 1). Bien que situés en territoire algérien, les sites de Hunayn et Tilimsān ont été intégrés à cette étude car ils constituent les débouchés d’itinéraires traversant le sol marocain.



Fig. 1: Carte des toponymes du Maghreb Extrême cités dans le *’Uns* et à ce jour localisés, (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel)

En marge du développement des itinéraires, al-Idrīsī expose la configuration spatiale du Maghreb Extrême en énumérant, ville après ville, les distances, estimées en étapes de voyage, qui les séparent les unes des autres. Si, comme l'a démontré Jean-Charles Ducène, il n'est pas possible de déterminer avec précision la valeur métrique de chaque étape,³⁵ il est en revanche possible, sur la base de cette trame rayonnante de distances, de dresser une carte schématique des connexions régionales: cette dernière permet de révéler et mesurer visuellement l'attractivité de chaque pôle en fonction du nombre de connexions dont il est la cible, (fig. 2). Enfin, au sein de cette structure géographique globale, al-Idrīsī détaille douze itinéraires parcourant la totalité de la région, identifiés dans ces pages par une lettre allant de A à L, (fig. 3). Tous ces itinéraires ont été retranscrits ici sous la forme de tableaux synthétiques, (fig. 5 à 16) où sont détaillés les déroulés des étapes (lorsqu'elles sont mentionnées). Dans le cas où ces itinéraires ont déjà été décrits antérieurement, soit dans le *Nuzhat*, soit chez al-Bakrī, ces déroulés d'étapes sont placés en miroir de leurs autres occurrences afin d'en mettre immédiatement en évidence les convergences ou les différences. Cette synthèse permet en une image de visualiser les passerelles existantes dans la littérature géographique des XI^{ème} et XII^{ème} siècles et de mesurer immédiatement l'originalité du 'Uns.

3.1. Carte d'attractivité des pôles de peuplement: une géographie des villes en discordance avec la réalité politique

Tout d'abord, l'analyse de la carte de l'attractivité des pôles de peuplement (fig. 2), telle que décrite par la géographie mentale du 'Uns, conduit à plusieurs observations.

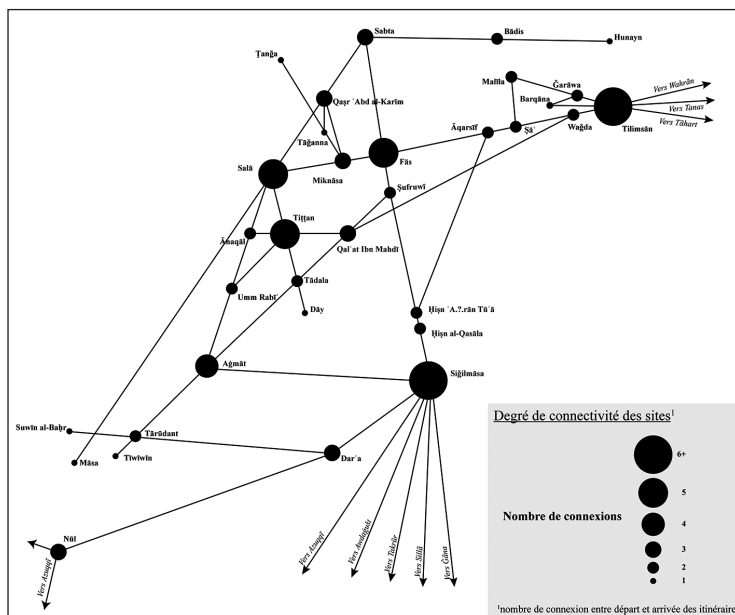


Fig. 2: Schéma représentant le degré de connectivité des sites mentionnés dans le 'Uns, établi en fonction du nombre d'occurrences des toponymes comme référents de distance, (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel)

35. Ducène, 'Uns, 86-7.

La première concerne le rang d'importance formé par les grandes cités du Maghrib al-Aqṣā: la carte révèle que Sijilmāsa et Tilimsān sont, et de loin, les deux cités à partir desquelles se connectent le plus de voies de communication. La position géographique périphérique de ces deux cités par rapport au centre de gravité politique du Maroc du XII^{ème} siècle (Marrākush et Fās) peut surprendre de prime abord et confirme bien d'une part que l'attractivité de ces pôles ne relève pas uniquement de problématiques étatiques et d'autre part que la puissance d'un pouvoir au Maghreb islamique est structurée en réseaux davantage qu'en centralités uniques.³⁶ Dans le cas de Sijilmāsa, la cause est étendue: le poids économique de la cité, bien plus important que celui des capitales politiques contemporaines, a déjà été amplement démontré et repose, depuis le courant du X^{ème} siècle, sur le rôle actif de la ville oasienne dans les réseaux de commerce sahariens et transsahariens.³⁷ Dans le cas de Tilimsān, l'information peut paraître de prime abord plus surprenante: le *'Uns* est en effet écrit bien avant l'essor politique des Abdelwadides qui, en s'émancipant de la tutelle almohade et en choisissant la cité comme capitale de leur royaume, vont décupler l'importance de Tilimsān. L'histoire longue de Tilimsān, dont la fondation remonte à l'antiquité, éclaire les raisons de cette attractivité précoce de la cité: tout d'abord espace tampon, à l'époque byzantine puis de nouveau dans les premiers siècles de l'Islam, entre d'une part l'aire d'influence du monde impérial puis califal de Méditerranée centrale et d'autre part celle des pouvoirs indépendants de Méditerranée occidentale, la zone frontière de Tilimsān bénéficie très tôt d'une connectivité particulièrement accrue sur les axes de communication orientés est-ouest.³⁸ Entre le X^{ème} et le XI^{ème} siècle, la ville s'impose ensuite graduellement comme un passage obligé sur les axes d'orientation nord-sud qui se polarisent alors progressivement entre d'une part les côtes méditerranéennes, sous l'influence de la littoralisation de l'économie maghrébine alors contrôlée par les Umayyades d'al-Andalus, et d'autre part le Sahara central, sous l'impulsion probable des Almoravides qui y favorisent un nouvel axe de communication transsaharien, en se détachant des itinéraires auparavant majoritairement atlantiques.³⁹ L'acmé de ce processus, qui précède de peu la rédaction du *'Uns*, est incarné par la construction, par les Almoravides, d'une ville nouvelle fortifiée de grande ambition, accolée au noyau ancien de Tilimsān, et destinée, probablement tout aussi physiquement que symboliquement, à marquer l'importance stratégique et économique du lieu. Le rôle tactique de la ville, comme marchepied à la conquête du Maghreb central – ou occidental, selon la direction des

36. Mathieu Tillier et Annliese Nef, "Introduction. Les voies de l'innovation dans l'empire islamique polycentrique," *Annales islamologiques* 45 (2011): 4-6.

37. Chloé Capel, "L'or africain et le paradoxe de Sijilmassa (VIII^e-XIV^e s.): un atelier de frappe primordial, une histoire méconnue," in *Les métaux précieux en Méditerranée médiévale: exploitations, transformations, circulations*, eds. Nicolas Minvielle-Larousse, Marie-Christine Bailly-Maître et Giovanna Bianchi, Bibliothèque d'Archéologie Méditerranéenne et Africaine 27 (Aix-en-Provence: Presses Universitaires de Provence, 2019), 243-60.

38. Jennifer Vanz, *L'invention d'une capitale: Tlemcen (VII^e-XIII^e/IX^e-XV^e siècle)* (Paris: Éditions de la Sorbonne, 2019), 30-2.

39. Vanz, *Tlemcen*, 33-42.

attaques –, finit de confirmer le poids déterminant et durable de Tilimsān comme carrefour et site frontière. Aussi, Tilimsān comme Sijilmāsa sont-elles les portes du Maghreb Extrême, ce qui éclaire les raisons de leur forte connectivité.

En miroir de ce poids considérable de Sijilmāsa et Tilimsān, qui ne sont au milieu du XII^{ème} siècle que des capitales provinciales, l'invisibilité totale de Marrākush est notoire. En effet, quoique mentionnée à plusieurs reprises dans le *'Uns*, la capitale almohade n'apparaît pas sur la carte des connectivités du Maroc tirée de l'ouvrage: seule la ville d'Aghmāt, à proximité, principal pôle de peuplement de la région avant la fondation de la capitale almoravide dans le dernier tiers du XI^{ème} siècle, figure en bonne place dans les réseaux régionaux, au troisième rang par ordre d'importance. Deux facteurs sont sans doute à invoquer ici: d'une part un biais des sources d'information d'al-Idrīsī qui, en majorité anciennes, semblent largement pré dater la fondation de Marrākush et donc, de manière anachronique et artificielle, invisibiliser cette dernière; d'autre part le caractère jeune de la ville qui, quoique d'importance politique centrale au XII^{ème} siècle, reste, en tant que ville nouvelle, encore peu intégrée aux réseaux d'échanges d'échelle macro-régionale, alors même que les Almohades venaient, au moment de la rédaction du *'Uns*, d'en faire la conquête et d'en initier la mise en valeur, là où les Almoravides fondateurs n'avaient qu'esquissé à grands traits une nouvelle organisation urbaine. L'absence de Marrākush de la carte des connectivités semble quoiqu'il en soit traduire, un siècle tout juste après sa fondation, le poids encore tout relatif, à l'échelle du Maghreb entier, de la cité dans les stratégies militaires, marchandes, religieuses et culturelles du milieu du XII^{ème} siècle, et, en filigrane, le rôle prépondérant de la période almohade dans l'essor et l'affirmation de la cité et dans son long et progressif processus de substitution à la vieille ville d'Aghmāt comme principal pôle d'attractivité régional.

Un troisième élément notoire réside dans l'égale valeur, au second rang d'importance après Sijilmāsa et Tilimsān, de trois pôles de peuplement de nature très différente: Fās, Salā et le site, non localisé, de Tiṭṭan Waqarā. Si le haut degré d'attractivité des deux premières cités – respectivement capitale régionale de grande ancienneté et agglomération portuaire commerçant avec la péninsule ibérique – n'offre rien de surprenant, la place dans cette liste du troisième toponyme, celui de Tiṭṭan Waqarā, fait émerger une information inédite. Le site de Tiṭṭan Waqarā n'est à ce jour ni localisé ni même mentionné ailleurs dans la littérature médiévale que chez al-Idrīsī. Situé, si l'on se fie au *'Uns*, quelque part à équidistance de Salā et Tādala, en pleine Mesata marocaine, possiblement dans la vallée de l'oued Grou (= Waqarā) selon Émilien Renou,⁴⁰ cet établissement est succinctement décrit dans le *Nuzhat* comme un bourg rural dont l'économie repose sur l'élevage ovi-capriné et la céréaliculture.⁴¹ Ce site paraît donc de prime abord modeste et bénéficier d'un

40. Émilien Renou, *Exploration scientifique de l'Algérie pendant les années 1840, 1841, 1842. VIII-Description géographique de l'Empire de Maroc* (Paris: Imprimerie Royale, 1846), 91.

41. Al-Idrīsī, *Kitāb Nuzhat al-Mushtāq fī-khtirāq al-aḡāq* (*La première Géographie de l'Occident*). Trad. du Chevalier Jaubert revue par Annliese Nef (Paris: Flammarion, 1999), 149.

rayonnement limité à une échelle locale. Aussi, même si l'amplitude spatiale de l'attractivité de Tiṭṭan Waqarā (régionale) demeure plus réduite que celle de Fās et Salā (inter-régionale), il n'en demeure pas moins que la mention fréquente de ce toponyme dans le *'Uns* comme référentiel de connectivité semble en contradiction avec les informations à ce jour connues sur ce site paraissant très secondaire. Les raisons qui font émerger Tiṭṭan Waqarā dans la carte régionale des connectivités n'ont pu être éclairées: s'agit-il d'un biais de sources avec par exemple un informateur originaire de cette ville qui en ferait le centre de gravité de sa géographie mentale?; s'agit-il d'une conséquence de l'expérience personnelle d'al-Idrīsī lui-même qui, au cours de son voyage au Maghreb Extrême, aurait séjourné dans ce bourg?; Tiṭṭan Waqarā est-il le siège d'un événement (historique) saillant du XII^{ème} siècle qui en ferait un site régionalement connu mais dont le souvenir se serait perdu au fil du temps?; Tiṭṭan Waqarā est-il le lieu d'une ressource (agricole? lettrée? symbolique?) majeure qui en aurait réellement fait un pôle d'attractivité de premier ordre au XII^{ème} siècle? La question reste ouverte.

Enfin, une dernière information peut être tirée de la carte d'attractivité des pôles de peuplement: celle de l'invisibilité des dix sites côtiers de la façade atlantique mentionnés dans le *'Uns* [à l'exception de Salā et, dans une moindre mesure de Suwīn (non localisé)], en comparaison des sites méditerranéens dont plus de 70% (5 sur 7) émergent de la carte. Ce déséquilibre entre sites océaniques et sites maritimes ne constitue en soi pas une surprise dans la mesure où il est déjà amplement établi que la connectivité navale du Maghrib al-Aqsā s'effectuait, avant la fin du XII^{ème} siècle, principalement avec le bassin méditerranéen et non dans l'espace atlantique. En effet, depuis le X^{ème} siècle, sous l'influence du califat de Cordoue, les ports septentrionaux du Maroc étaient intégrés à des réseaux d'échanges économiques, diplomatiques, militaires et culturels à longue distance reliant l'intérieur des terres maghrébines – parfois jusqu'au Sahara – à la péninsule ibérique.⁴² L'attraction de la mer Méditerranée était telle que l'organisation du peuplement et de l'économie du Maghreb Extrême a connu un processus de littoralisation qui sera par la suite renforcé, au XII^{ème} siècle, par l'émergence du commerce avec l'Europe chrétienne.⁴³ La façade atlantique, quant à elle, semble être longtemps restée un espace de faible connectivité où la vie portuaire n'était animée que par des réseaux et des enjeux d'ampleur réduite, dans un contexte d'économie de subsistance localisée.⁴⁴ Malgré l'extension dans cette direction, dans le courant du X^{ème} s., de la sphère d'influence maritime d'al-Andalus, cette dernière s'est limitée à un impact économique circonscrit à l'arrière-pays immédiat des agglomérations portuaires, dans une relation d'échange qui semble avoir été à la seule initiative, et sous le seul contrôle, des acteurs ibériques

42. Dominique Valérian, *Ports et réseaux d'échange dans le Maghreb médiéval* (Madrid: Casa de Velázquez, 2019), 80-7, 93-112.

43. Valérian, *Ports*, 138-42.

44. Christophe Picard, *L'océan atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade* (Paris: Maisonneuve & Larose, 1997), 134-42.

et non maghrébins.⁴⁵ Ce n'est qu'à partir de la fin du XI^{ème} siècle, avec l'affirmation politique des Almoravides, mais surtout ensuite à la fin du XII^{ème} siècle, sous la conduite de l'empire almohade, que la façade atlantique va acquérir une visibilité inédite dans les réseaux d'échange régionaux: même si la capitale, Marrākush, reste implantée à l'intérieur des terres, les dynamiques structurantes des grands empires dits berbères intègrent progressivement et pleinement la côte occidentale où sont encouragées les activités économiques (chantier naval de Ma'mūra, port marchand d'Aṣṣfī connecté à Marrakech), militaires (cantonnements et forteresse de Salé), politiques (ville princière de Ribāṭ al-Fath), symboliques (*ribāṭ* de Tīt) et surtout navigantes (création de flottes).⁴⁶ Or, la rédaction du *'Uns* se place pendant cette période de restructuration des réseaux du Maghreb Extrême – avant même la fondation du Ribāṭ al-Fath – à une époque où ses effets, qui s'avèreront durables, ne sont peut-être pas encore pleinement perceptibles par les contemporains. C'est probablement pourquoi les réseaux passant par la façade atlantique ne tiennent encore qu'une place anecdotique dans la carte des connectivités régionales, pour les mêmes raisons que la capitale de Marrākush y est également absente (biais des sources anciennes, caractère récent des dynamiques à l'œuvre). Ces profondes transformations en cours sont néanmoins perceptibles dans l'œuvre d'al-Idrīsī et notamment dans la carte générale des toponymes qu'il est possible de tirer du *'Uns*. Y apparaissent en effet plusieurs sites de la côte atlantique jusqu'alors inédits [Rakrāka et Suwīn al-Baḥr (non localisés), Faḍḍāla et Anfā], seulement pour partie déjà cités dans le *Nuzhat*, qui renouvellent la perception de cet espace géographique à mesure qu'il évolue. Aussi, si la carte des connectivités régionales n'apporte que peu d'informations pleinement nouvelles quant à la trame historique du XII^{ème} siècle, elle a le mérite de fournir une preuve d'ordre statistique venant soutenir les analyses textuelles conduites jusqu'à présent sur le thème des économies maritimes au Maghreb médiéval.

3.2 Carte des itinéraires: un déséquilibre dans le maillage territorial

L'observation de la carte des douze itinéraires détaillés par al-Idrīsī (fig. 3), fait apparaître un maillage assez régulier qui couvre de manière relativement homogène la totalité des régions du Maghrib al-Aqsā, à l'exception peut-être du piémont méridional de la chaîne atlasique.

En raison de sa position géographiquement centrale, la région septentrionale du Moyen Atlas, c'est-à-dire de l'historique Fāzāz, se développant entre les villes actuelles de Tāza et Khenīfra, est néanmoins l'espace le plus densément parcouru par les déploiements des itinéraires puisqu'il est traversé par cinq des douze trajets (B, C, F, G et I). Ainsi, cette carte permet de révéler le rôle pivot du Fāzāz, plus que toute autre province, dans les connexions interrégionales au XII^{ème} siècle. Région de haut plateaux karstiques, au climat montagnard rigoureux et humide, le Fāzāz est considéré comme le château d'eau du Maghreb-Extrême puisqu'y prennent leur

45. Picard, *L'océan atlantique*, 144-8.

46. Picard, *L'océan atlantique*, 154-62.

C'est ainsi que la carte met plus particulièrement en exergue le site de la Qal'at Mahdī (nommée Qal'at ibn Mahdī dans le 'Uns) où se croisent trois itinéraires: Fās-Aghmāt, Tilimsān-Qal'at ibn Mahdī et possiblement, bien que pas explicitement mentionné par al-Idrīsī, l'axe Fās-Sijilmāsa qui, quoiqu'il en soit, passe à proximité. Les sources médiévales avancent que la Qal'at Mahdī – appelée Mahdīya chez Léon l'Africain – aurait été fondée dans le courant X^{ème} siècle par le chef tribal des Banū Yejfāsh, au moment de l'émancipation de ce groupe régional face au pouvoir fatimide déclinant. Si les Almoravides leur arrachent quelques décennies plus tard le contrôle du Fāzāz, la Qal'at Mahdī parvient quant à elle à conserver un temps son indépendance jusqu'à sa chute en 1072, après un siège de plusieurs années. Le site tombe ensuite très tôt, dès 1120, dans le giron almohade avant de disparaître des sources dans le courant du XIV^{ème} siècle.⁴⁹ Dans le *Nuzhat*, la Qal'at Mahdī est décrite comme un bourg fortifié, naturellement défendu au sommet d'une éminence, doté d'un marché et cerné par les champs et les pâtures où la population locale pratique l'élevage et la céréaliculture.⁵⁰ Les sources médiévales indiquent également, non sans quelques contradictions, que la Qal'a est située dans le périmètre des gisements argentifères exploités *a minima* depuis l'époque idriside.⁵¹ La discordance des informations géographiques livrées par les différentes sources historiques a empêché jusqu'à présent de localiser précisément et avec certitude le site archéologique de la Qal'at Mahdī: la majorité des propositions, établies principalement sur la base de données textuelles, et non archéologiques, convergent à ce jour dans la région située entre Mrīrt et Khenīfra, c'est-à-dire sur la ligne de falaises et de reliefs qui marque la limite occidentale du massif du Fāzāz; les autres propositions, plus rares, se situent dans une position géographique diamétralement opposée, dans les hautes vallées du Subū (l'oued Guigū) ou de la Malwīya, c'est-à-dire sur le versant oriental du Fāzāz.⁵²

Le nœud de communication qui, à la lecture du 'Uns, semble se dessiner autour de la Qal'at Mahdī pourrait apporter des éléments de compréhension nouveaux à la chronologie, aux raisons et aux modalités de l'essor et du développement de ce site durant l'époque médiévale. Si le contrôle des gisements argentifères de la région ('Awwām, Wārknās) a déjà été invoqué pour justifier le développement de la Qal'a au moment de la prise d'indépendance politique de la région au X^{ème} siècle, sa place comme site de contrôle des circuits routiers n'a, à notre connaissance, jamais encore été proposée pour éclairer les raisons de l'émergence de ce site. L'existence d'ateliers de frappe dans la région dès l'époque idriside suggère que l'économie minière précède de loin la fondation de la forteresse à laquelle elle ne doit donc rien.⁵³ Par contre, le développement de réseaux de circulation au long cours reliant, sur un axe nord-sud, les ports de Méditerranée occidentale au Sahel, via Fās et Sijilmāsa et

49. Eustache, *Corpus*, 92.

50. Al-Idrīsī, *Nuzhat*, 151.

51. Eustache, *Corpus*, 93.

52. Michael Peyron, "Qal'āt al-Mahdī: place-forte des hérétiques Barghawata dans le Moyen Atlas marocain (XI^e siècle)," *Awal* 25 (2002): 105-10.

53. Eustache, *Corpus*, 151, 157-59, 170-71.

donc via le Fāzāz, ne s'impose justement durablement que dans le courant du X^{ème} siècle, sous l'impulsion du califat de Cordoue et de la construction de son réseau d'approvisionnement en or. Cet axe de communication est venu se superposer ou s'adosser à l'axe plus ancien qui reliait déjà, au IX^{ème} siècle, la capitale idriside à la ville et atelier de frappe d'Aghmāt, renforçant ainsi le rôle de pivot du Fāzāz dans les connections interrégionales. Les fondateurs de la Qal'at Mahdī auraient pu percevoir ces changements dans l'organisation des réseaux régionaux et vouloir tirer parti de cette nouvelle donne économique en établissant un point de contrôle (physique et fiscal) et de ravitaillement (marché) sur cette voie de communication en plein essor. Cet argument pourrait constituer l'une des raisons d'être de la forteresse.

Un détail historique rapporté par Ibn Khaldūn (XIV^{ème} siècle) et concernant Sijilmāsa pourrait soutenir cette hypothèse.⁵⁴ Wānūdīn b. Khazrūn al-Maghrāwī, l'émir dirigeant de manière autonome le Tāfilālt dans le premier quart du XI^{ème} siècle, après son émancipation du pouvoir umayyade, conduit une expédition armée très en dehors de son territoire saharien durant l'année 407/1016-1017. Les troupes de Sijilmāsa s'engagent en effet dans le Haut Atlas à la rencontre d'un corps expéditionnaire en provenance de Fās, également fraîchement émancipée de Cordoue, conduit quant à lui par l'émir al-Mu'izz b. 'Atīyya. *L'enjeu de cet affrontement, bien que pas explicité, pourrait bien être le contrôle de la voie d'accès au Sahara, récemment abandonnée par le pouvoir califal d'al-Andalus. Le lieu de la bataille n'est pas connu mais la victoire est largement remportée par le camp sijilmassien qui poursuit sa marche vers le nord en direction de Fās.* Les troupes sahariennes n'atteindront finalement jamais cette ville, stoppant volontairement leur progression à Ṣufurwī, mais elles passent pour avoir entre temps assujéti tout le Fāzāz et la haute vallée de la Malwīya à travers lesquels elles installent plusieurs gouverneurs agissant pour le compte de Sijilmāsa. Il est possible d'interpréter cette profonde incursion septentrionale comme la volonté de s'imposer à Fās. De manière moins ambitieuse, et sans doute plus pragmatique, il est également possible de penser que cette marche sur le Fāzāz n'avait pas d'objectif réellement politique mais plutôt stratégique, dans la démarche d'autonomisation de Sijilmāsa et de reconquête de son indépendance économique. Il s'agissait certainement pour Wānūdīn b. Khazrūn al-Maghrāwī, tout comme pour al-Mu'izz b. 'Atīyya, *non pas d'élargir l'emprise territoriale de leur principauté, en intégrant à leurs possessions la capitale rivale (et lointaine) mais plutôt de s'assurer une coopération pleine et entière (un contrôle étroit en d'autres termes) des acteurs situés sur le tracé des grandes voies reliant les deux régions, afin de tirer un bénéfice optimal des échanges marchands qui y transitaient. Dans ces circonstances, il est possible que la Qal'at Mahdī, située au cœur du Fāzāz, dans un espace crucial pour la surveillance des routes, ait eu un rôle non négligeable dans cet épisode militaire: car si les Banū Yejfāsh, après l'avoir servi, s'étaient substitués à Cordoue dans le contrôle de cette portion de route pour son*

54. Ibn Khaldūn, *Tārīkh al-Musammā al-'ibar wa dīwān al-mubtadā' wa-l-khabar fī ayyām al-'arab wa-l-'jam wa-l-barbar wa-man 'āsarahūm min dhawī al-shā'n al-ākbar*, t. VI (Beyrouth: Dār al-fīkr, 1981), 51; Ibn Khaldūn, *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*, trad. W. Mac Guckin de Slane, t. III (Alger: Ministère de la Guerre, 1852-1856), 251 et 257.

propre compte, cela aurait contrarié considérablement la politique expansionniste et la prospérité des deux cités rivales de Fās et Sijilmāsa. La double expédition de l'année 407 pourrait ainsi avoir eu pour objet de juguler l'influence économique des Banū Yejfāsh et révéler ainsi, en filigrane, le poids de leur forteresse dans les réseaux de circulation du XI^{ème} siècle. À ce propos, il est intéressant, et sans doute significatif, qu'al-Idrīsi fasse aboutir un itinéraire interrégional à la Qal'at ibn Mahdī, directement depuis Tlemcen, sans passer ni par Fās, ni par Sijilmāsa, et fasse donc de la forteresse l'objectif principal du trajet, (fig. 13). Cet itinéraire suggère donc le poids économique autonome de la Qal'at Mahdī en plein Moyen Âge.

Une dernière remarque peut être formulée au sujet de la carte des itinéraires: elle concerne celui reliant, sur la façade atlantique, Salā à Māsa, (fig. 14). Décrit de manière comparable aux autres axes traversant la région, cet itinéraire est en réalité presque sûrement un itinéraire non pas terrestre (côtier donc) mais maritime, établi à partir de données issues de la navigation. La difficulté à déterminer ici le caractère caravanier ou naval de cet itinéraire réside dans la forme du 'Uns qui, rappelons-le, est un texte dépourvu de contextualisation environnementale et de détails quant aux modes de transport. Rien de prime abord ne distingue donc la description des étapes faites entre les ports atlantiques de celles concernant les onze autres itinéraires à l'intérieur des terres. Un détail métrique attire néanmoins l'attention: il s'agit des distances réelles séparant chaque site – la plupart localisée – qui, à première vue, rendent les étapes extrêmement longues, alors qu'al-Idrīsi déclare qu'elles sont chacune parcourues en une journée.

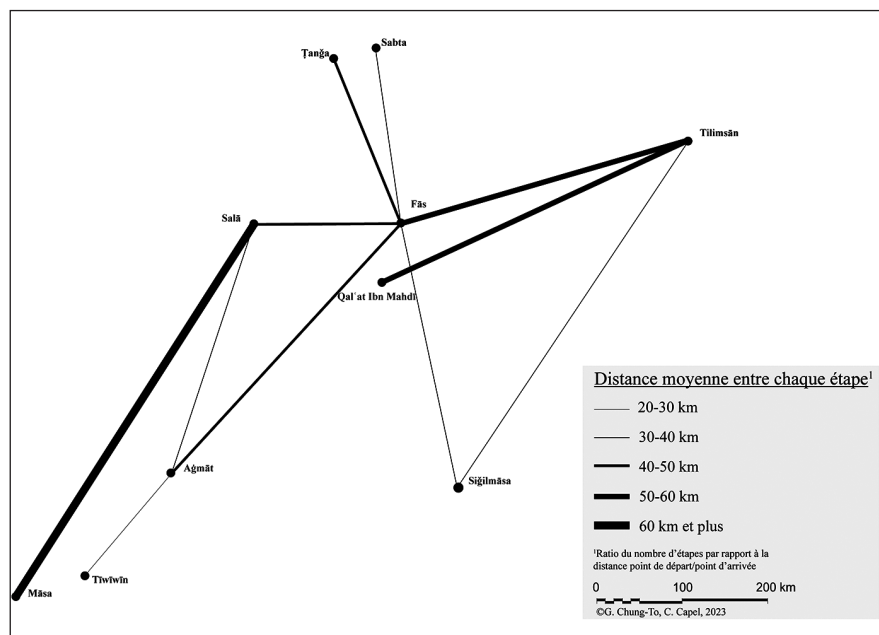


Fig. 4: Schéma représentant la valeur moyenne des distances entre étapes telles que décrites dans le 'Uns (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

Cette perception empirique faite à la lecture du texte est confirmée par une comparaison statistique simple, (fig. 4). Le ratio distance/temps séparant chaque étape des itinéraires est en effet incomparablement plus élevé sur l'axe Salā-Māsa que sur les autres axes décrits dans le *'Uns*, avec des distances difficiles, voire impossibles, à parcourir dans le temps imparti pour un marcheur ou un animal bête (en moyenne plus de 60 km journaliers, avec des pointes allant jusqu'à 150 km).

Il apparaît donc clairement que la voie proposée dans le *'Uns* est une voie empruntée par bateau et non par des sentiers. En outre, si plusieurs des étapes atlantiques sont décrites de manière ambiguë dans le *'Uns* comme étant uniquement côtières (*'alā al-sāhil*) – est-ce le long de la côte ou sur la côte? –, le fait que deux sites (Faḍḍāla, Asfī) soient qualifiés de mouillages (*marsā*) tend également à prouver que leur perception est plus maritime que terrestre. Cette hypothèse est enfin renforcée par le fait que le trajet Faḍḍāla-Anfā est explicitement effectué par la mer (*'alā al-bahr*). Cette question du mode de transport associé aux itinéraires atlantiques chez al-Idrīsī a déjà été pleinement abordée, et tranchée, dans les différentes analyses du *Nuzhat*, où, il est largement prouvé, grâce à des indices textuels clairs, que le trajet décrit y est pleinement naval.⁵⁵ Si Jean-Charles Ducène doutait jusqu'alors du caractère maritime de cet axe dans le *'Uns*, en raison notamment de données métriques discordantes entre les deux textes de l'auteur de Palerme,⁵⁶ il semble que l'argument statistique confirme qu'il en soit finalement de même que dans le *Nuzhat*. Cette conclusion n'est néanmoins pas surprenante dans la mesure où le *'Uns* est établi en grande partie sur les mêmes sources que celles du *Nuzhat*.

4. Voies, axes, faisceaux, flux et tracés: analyse de trois itinéraires

Parmi les onze itinéraires terrestres détaillés dans le *'Uns*, (fig. 5 à 16), il a été retenu ici de procéder à une analyse plus fine – quoique loin d'être exhaustive – de trois d'entre eux.

55. Picard, *L'océan atlantique*, 190-6.

56. Ducène, *Uns*, 132.

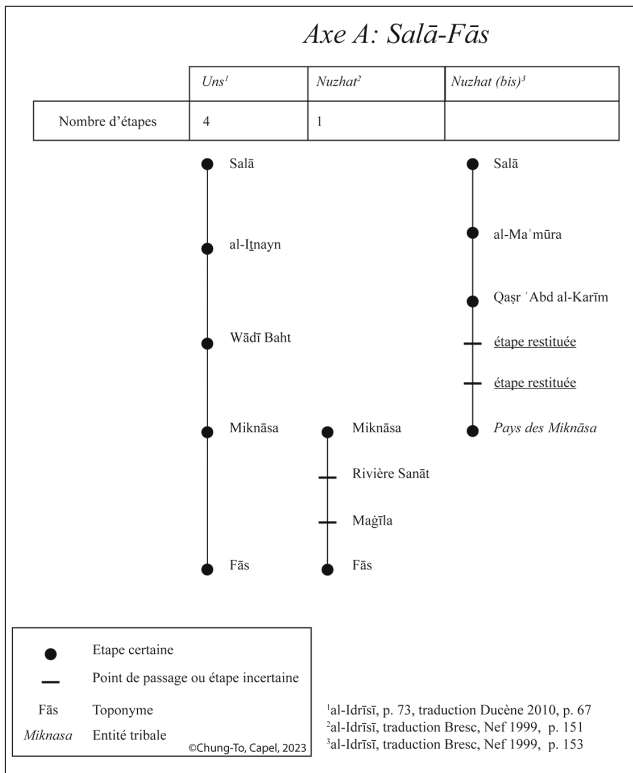


Fig. 5: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le 'Uns sur l'axe A: Salā-Fās (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

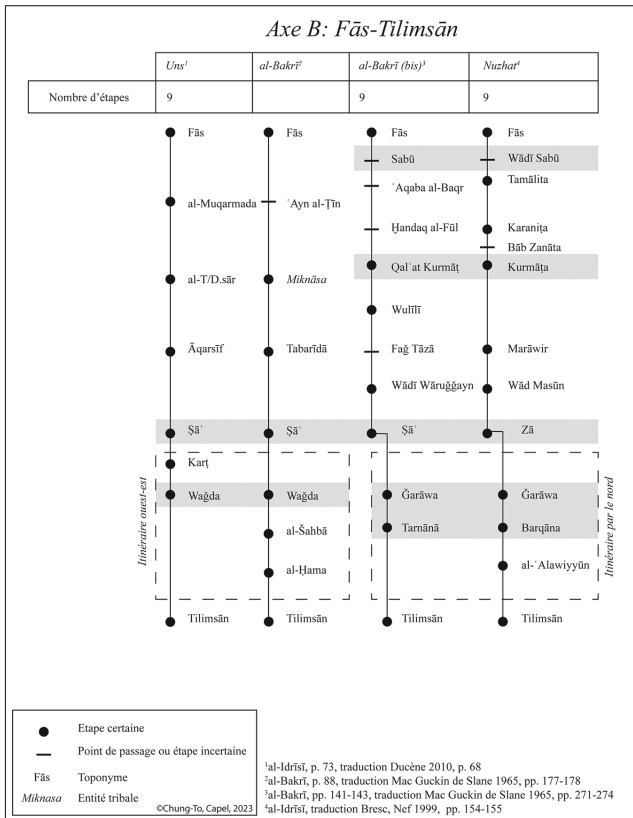


Fig. 6: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le 'Uns sur l'axe B: Fās-Tilimsān (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

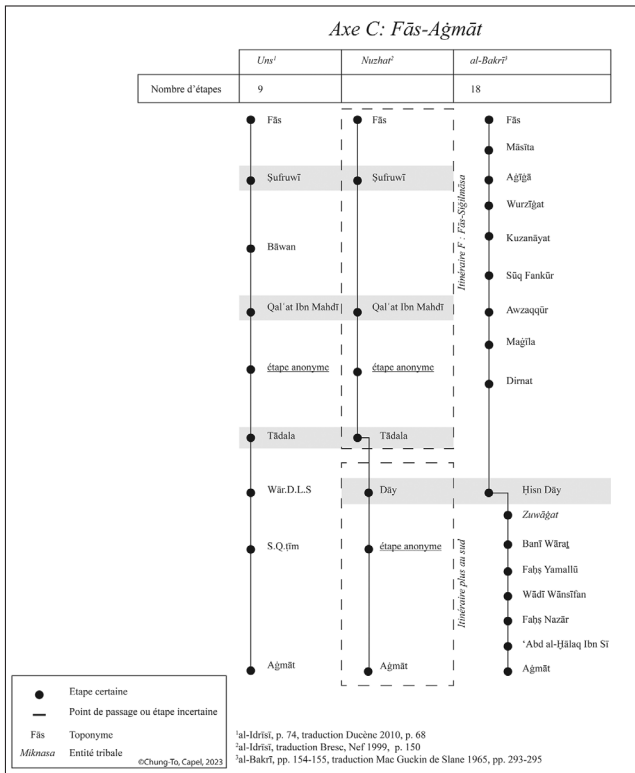


Fig. 7: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le 'Uns sur l'axe C: Fās-Aǧmāt (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

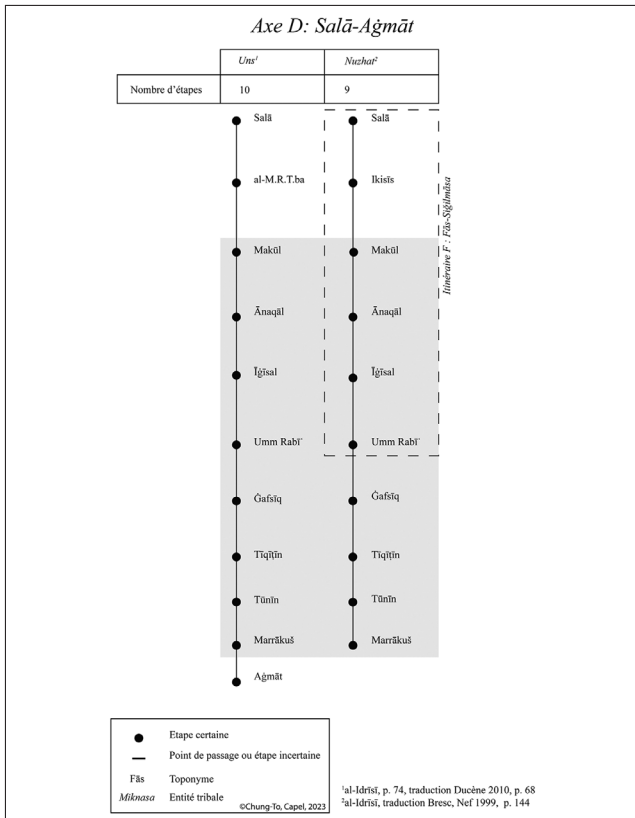


Fig. 8: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le 'Uns sur l'axe D: Salā-Aǧmāt (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

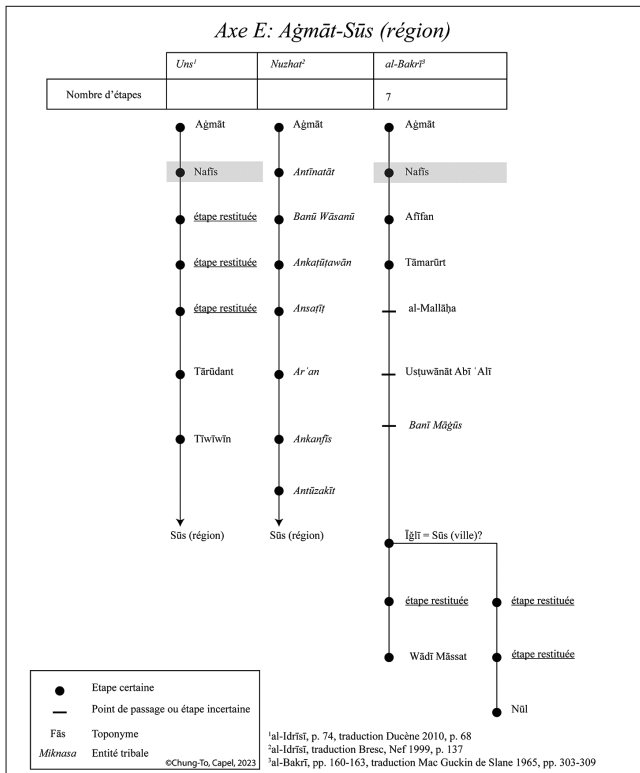


Fig. 9: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le 'Uns sur l'axe E: Aghmāt-Sūs (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

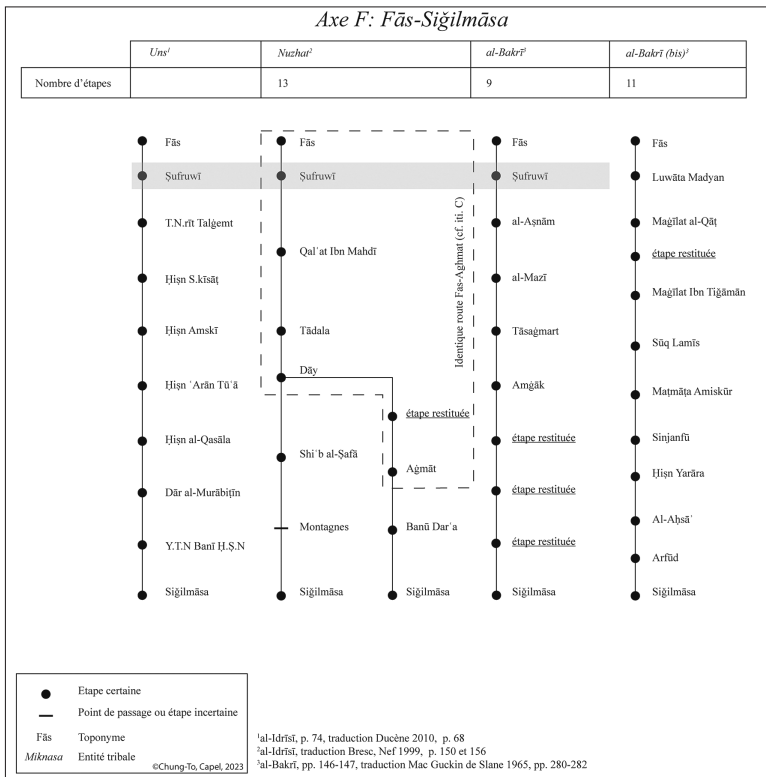


Fig. 10: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le 'Uns sur l'axe F: Fās-Sijilmāsa (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

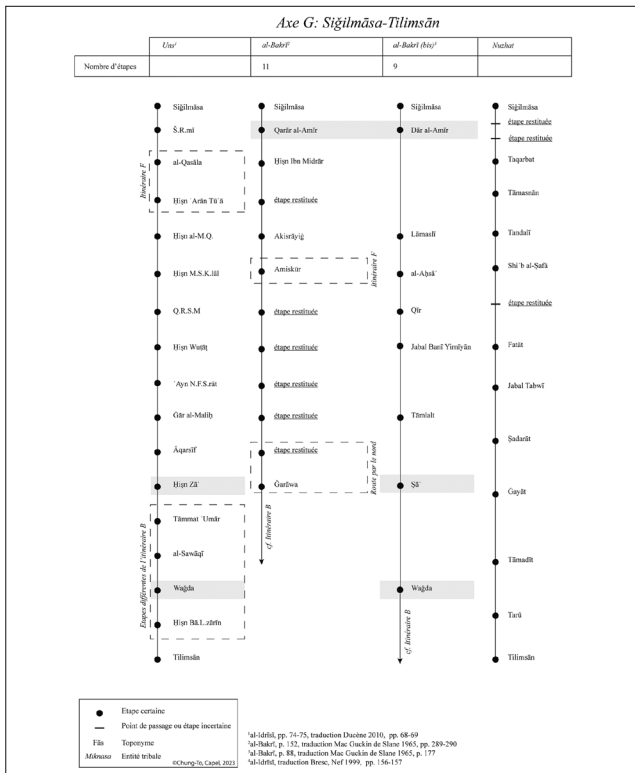


Fig. 11: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le *'Uns* sur l'axe G: Sijilmāsa-Tilmāsān, (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

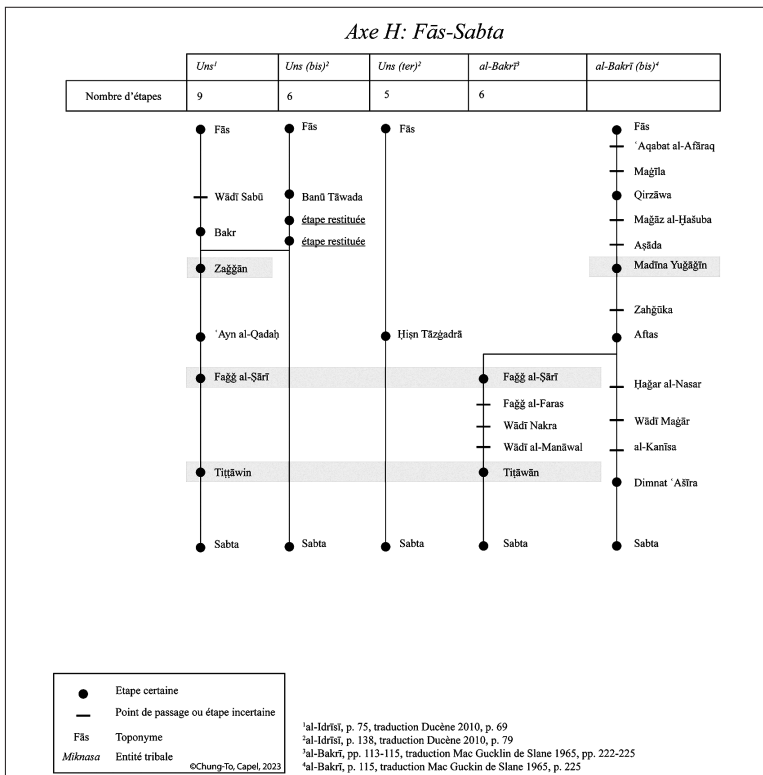


Fig. 12: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le *'Uns* sur l'axe H: Fās-Sabta, (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

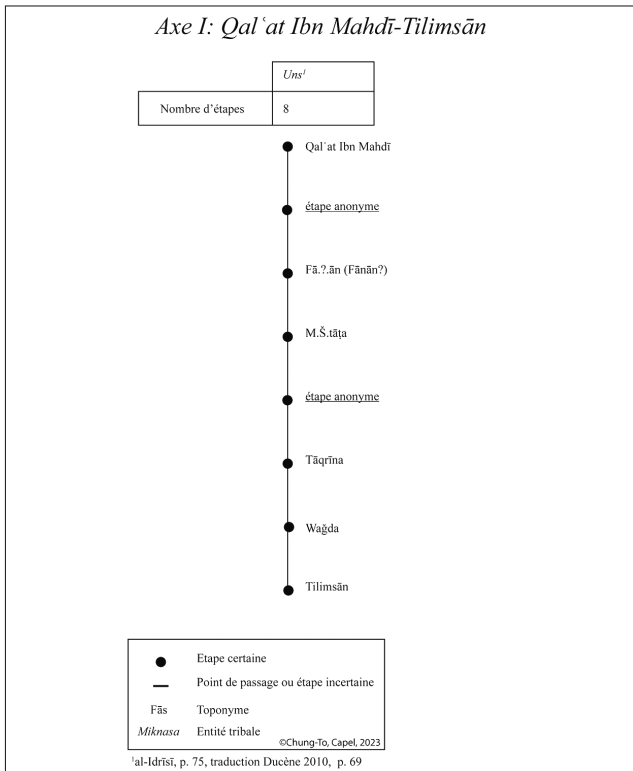


Fig. 13: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le *'Uns* sur l'axe I: Qal'at ibn Mahdī-Tilimsān, (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

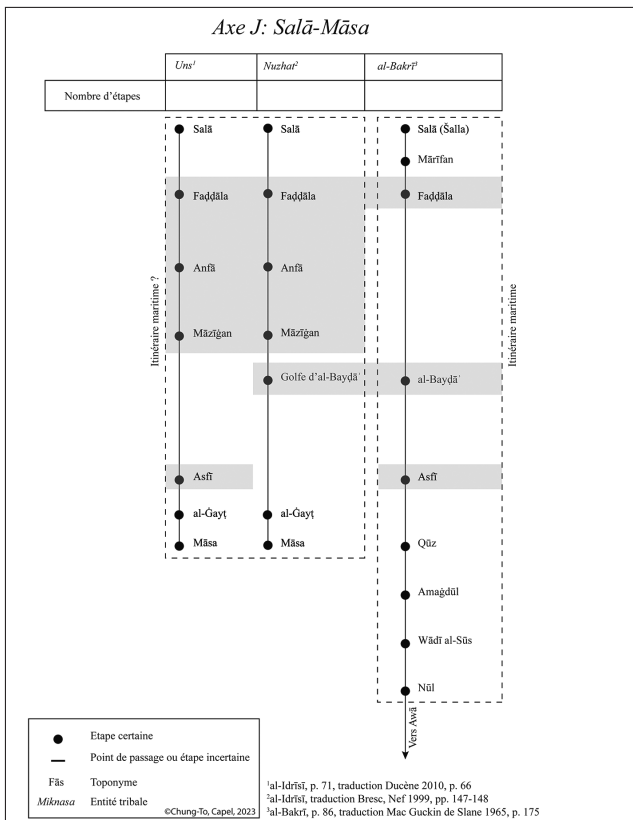


Fig. 14: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le *'Uns* sur l'axe J: Salā-Māsa, (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

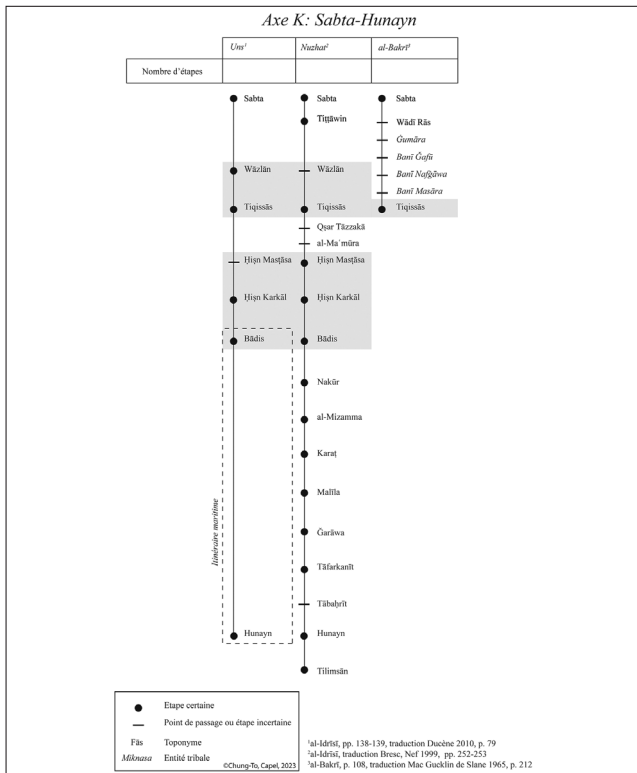


Fig. 15: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le 'Uns sur l'axe K: Sabta-Humayn, (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

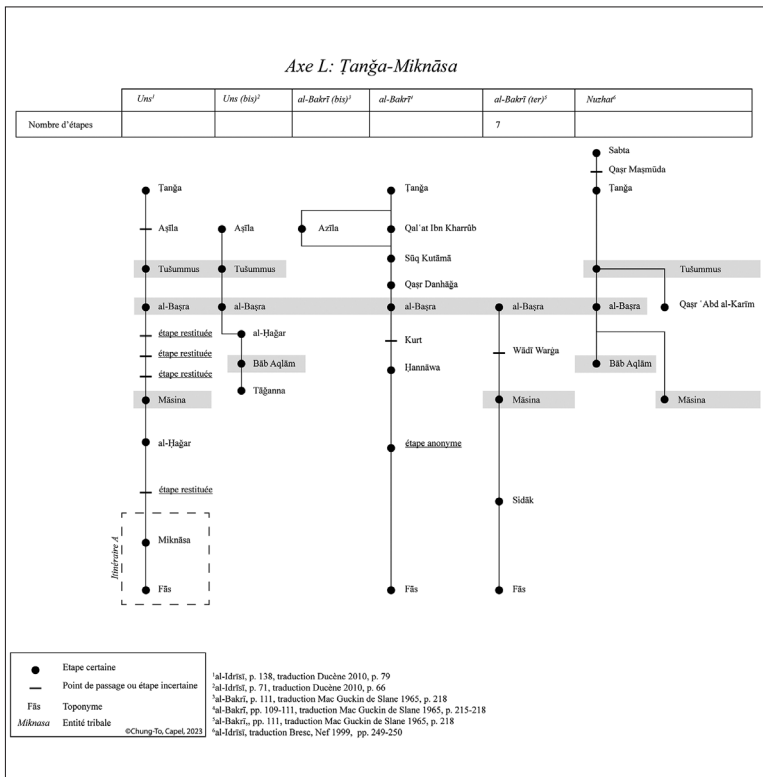


Fig. 16: Tableau synthétique et comparatif des étapes données par le 'Uns sur l'axe L: Ṭanḡa-Miknāsa, (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

Le grand axe qui traverse d'ouest en est tout le Maghreb Extrême est la voie reliant le port de Salā à Fās (A), qu'il est possible de prolonger au-delà jusqu'à la ville de Tilimsān (B), (fig. 3). Sur ce long itinéraire se connectent la quasi-totalité des autres grandes voies maghrébines [à l'exception de l'axe trans-atlasique Aghmāt-Sūs, (fig. 9) et de l'axe méditerranéen Sabta-Hunayn, (fig. 15)]: il s'agit donc de la colonne vertébrale des routes du Maroc du XII^{ème} siècle, ce qu'elle est restée jusqu'à nos jours, avec la Route Nationale 6 (N6), l'autoroute 2 (A2) et la voie ferrée Salé-Oudja. Comme déjà exposé ci-dessus, ce grand itinéraire ne semble toutefois pas avoir été de date ancienne: en effet, ni al-Bakrī, ni Ibn Ḥawqal avant lui, n'en évoque la portion occidentale (axe A) alors que ses *termini*, Salā et Fās, sont quant à eux des sites de grande ancienneté. Le poids pris par cet axe dans le *'Uns*, et déjà avant lui, dans le *Nuzhat*, est ainsi un des éléments permettant de quantifier, aux environs des XI^{ème} et XII^{ème} siècle, l'essor du rayonnement de Salā, à la fois comme carrefour de débouchés commerciaux régionaux mais aussi, et peut-être surtout, comme point d'ouverture frontalier en direction de la puissance méditerranéenne voisine: la péninsule ibérique. En cela, l'essor de Salā constitue un pendant symétrique, avec quelques décennies de décalage, à celui de Tilimsān, dont le rôle de marché et de zone tampon est identique, mais cette fois-ci en direction de l'Ifriqiya. Mais en dépit de l'importance de cet axe dans la vie économique, culturelle, politique et militaire du Maghreb Extrême, la moitié des étapes qui le jalonnent n'est pas à ce jour localisée: ainsi la route entre Salā et Fās offre trois étapes intermédiaires mais seule celle de Miknāsa est formellement identifiée (fig. 5); de même, entre Fās et Tilimsān, des six escales nécessaires, seules trois (Āqarsīf, Ṣā' et Wajdā) sont connues, (fig. 6).

4.1. Salā-Fās (A): l'hypothèse d'une route indirecte

L'observation croisée des trois catégories de tracés (direct, c'est-à-dire géométrique; optimal, c'est-à-dire de moindre contrainte altimétrique, ou LCP; et fossile, c'est-à-dire archéologique) livre de nombreuses informations et éléments d'analyse.

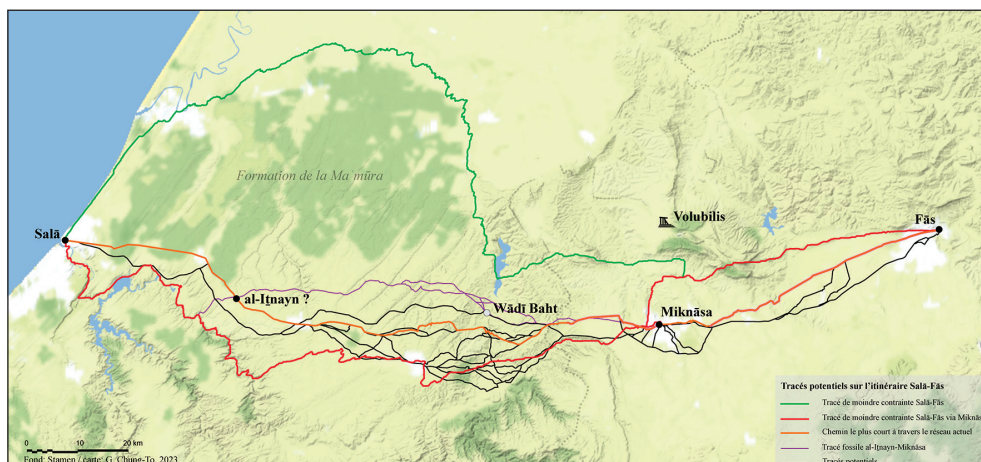


Fig. 17: Carte des tracés potentiels sur l'axe A, (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

Sur l'axe A, les trois tracés, ou faisceaux de tracés, ne se développent en effet pas du tout au même emplacement, (fig. 17): si les réseaux actuels et fossiles sont majoritairement localisés légèrement au sud, mais à proximité (pas plus de 5 km) de l'axe théorique (que ce dernier inclue ou non Miknāsa), les tracés LCP s'en détachent totalement. Le LCP intégrant la contrainte de passage à Miknāsa se déplace en limite sud du faisceau, à une dizaine de kilomètres en moyenne, tandis que celui reliant directement Salā à Fās – sans passer par Miknāsa, quoique restant à proximité immédiate de cette ville – se fixe bien plus au nord, en formant une large boucle s'éloignant de l'axe théorique de plus de 50 km. Cette amplitude large des possibilités s'explique par un paysage, si ce n'est accidenté, du moins mal commode pour une caravane. En effet, immédiatement à l'est de Salā, le massif de dunes fossiles de Ma'mūra, marqué par de profondes et régulières dépressions inter-dunaires, offre un cheminement lent et pénible sur une distance de près de 80 km, entravé en sus par le franchissement de plusieurs cours d'oueds encaissés. Ce faciès géologique explique que l'un des LCP contourne largement par le nord cet obstacle en empruntant la vallée de l'oued Subū (plaine du Gharb), ce qui allonge de plus de 50 km (soit une étape environ) la distance à parcourir pour rallier Fās. L'autre LCP contourne quant à lui le massif par le sud en empruntant la vallée du Būragrāg. Si ces tracés rallongés paraissent de prime abord improbables, c'est pourtant exactement ceux qui étaient empruntés à l'époque moderne pour les déplacements de troupes du Makhzen entre les capitales de Fās et Miknāsa et la résidence sultanienne de Ribāt. Ce sont également ces voies, jalonnées en conséquence de *qaṣba-s* alaouites, que, en connaissance de cause, la colonne militaire française conduite par le général Moinier a emprunté en 1911, d'abord à l'aller par le nord puis au retour par le sud, pour marcher sur Fās.⁵⁷ En quittant Salā par le nord, l'itinéraire septentrional rallie la vallée du Subū à hauteur de l'actuelle Kenitra (soit la région de la Ma'mūra médiévale), qu'il remonte un temps sur la rive gauche pour la quitter à hauteur de sa confluence avec l'oued Baht, le long duquel, toujours sur la rive gauche, il poursuit son déroulement. Cette voie ne semble néanmoins pas praticable toute l'année – comme le rapportent les comptes-rendus de la colonne Moinier – en raison du caractère marécageux des berges de ces deux oueds. Le LCP quitte alors la plaine du Gharb pour plonger plein sud en suivant toujours le cours de plus en plus encaissé du Baht tandis que la colonne Moinier avait emprunté la vallée parallèle, celle de l'oued Zekūṭa, en marquant toutefois une même inflexion au sud. La voie LCP bifurque ensuite à nouveau plein est pour quitter la vallée de l'oued Baht en direction de Fās (au niveau de l'actuel lac d'al-Qanṣara), à travers le massif du Jabal Qafs. À hauteur de Miknāsa, le LCP, qui contourne la ville à peu de distance (12 km) par le nord, longe le versant sud du Jabal Zarhūn en le suivant plein est jusqu'à regagner Fās. Il est notoire que le LCP passe à proximité immédiate (environ 1 500 m) du col permettant de franchir le relief du Jabal Zarhūn, en contrebas duquel se situe, à environ 5 km, le site historique de Walīlā, quant à lui adossé au versant nord

57. Cartes "Colonnes de Fès. 1911. Itinéraires au 100 000^e" conservées à la Bibliothèque Nationale de France, consultable en ligne sur le portail Gallica: <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb407121490>.

de la montagne. L'axe LCP se superpose ainsi en grande partie à l'itinéraire de grande ancienneté, fréquenté à l'époque préislamique, qui reliait les cités maurétaniennes de Sala et Volubilis, et entre elles tous les grands sites antiques du Gharb qui marquaient le *limes* romain.⁵⁸ Cette voie, quoique probablement jamais réellement désertée durant le haut Moyen Âge, a ainsi été réactivée à l'époque almoravide-almohade. Ainsi, l'hypothèse d'une route médiévale Salā-Fās s'écartant fortement au nord du cheminement le plus court est, pour des raisons géomorphologiques et historiques, très plausible: cette donnée pourrait donc inviter à tenter de localiser les deux sites de Ithnayn et Baht, indiqués comme étapes entre Salā et Miknāsa par al-Idrīsi, bien plus au nord qu'ils n'ont été à ce jour recherchés.

Le franchissement de l'oued Baht est ainsi l'une des deux étapes de l'axe A à ce jour non localisées. Il constitue un passage difficile en raison de la largeur et du débit importants de cette rivière permanente. Les passages anciens (ponts, gués) ont donc sans doute été limités en nombre et ont pu donner naissance à des agglomérations. Il est toutefois loin d'être assuré que l'atelier de frappe idriside de Baht se situe au même endroit que le franchissement rapporté dans le *'Uns*, l'atelier ayant pu se fixer au plus près des gisements argentifères du Fāzāz, c'est-à-dire dans la haute vallée de l'oued, bien au sud de la voie reliant Salā à Fās.⁵⁹ La lecture des cartes topographiques au 1/50 000 offre ici des pistes de localisation intéressantes: si la zone inondée du lac artificiel d'al-Qanšara, où passe le tracé du LCP septentrional, interdit aujourd'hui de déceler des vestiges de ponts ou des gués dans toute la partie centrale de la vallée, une portion de l'oued Baht située entre 5 et 15 km plus au sud se distingue des autres par sa forte concentration en indications de franchissement, (fig. 18).

Pas moins de sept mentions de gué, deux de ponts ruinés et une de pont actif se concentrent ici, réparties en trois zones distinctes. L'extrémité sud du secteur est ainsi traversée par l'ancienne piste Rabat-Fez construite par la légion étrangère française en 1912 en superposition vraisemblablement d'un itinéraire sultanien que la colonne Moinier avait choisi de suivre, non sans de grandes difficultés, au retour de Fās: l'objectif était alors d'ouvrir un itinéraire rapide et roulant qui permette de relier efficacement la capitale coloniale à la capitale historique du pays.⁶⁰ Cette ancienne piste, formant aujourd'hui la Route Régionale 402, empruntait à gué un radier maçonné, depuis peu transformé en pont, établi à 2 000 m au sud (et en remplacement probable) d'un ancien pont aujourd'hui ruiné, qui pourrait pour sa part avoir appartenu au dispositif makhzénien. Rien n'est toutefois connu des caractéristiques archéologiques de cet ouvrage ancien. Deux autres gués sont également praticables dans cette zone où le lit du Baht est large, situés respectivement à 1 500 et 2 500 m au sud du pont contemporain: ainsi, même s'ils se sont certainement déplacés au fil du

58. Maurice Euzennat, *Le limes de Tingitane. La frontière méridionale* (Paris: CNRS, 1989), 98-105.

59. Eustache, *Corpus*, 126-8.

60. Colonel Sainte-Chapelle, *La conquête du Maroc (mai 1911-mars 1913)* (Paris, Nancy: Librairie militaire Berger-Levrault, 1913), 41-3, 106-7.

temps au gré de l'activité hydro-sédimentaire de la rivière, leur présence récurrente suggère une propension naturelle de cette portion de l'oued à la formation de radiers et une possible forte concentration de points de passage – et donc de fréquentation – dans ces lieux. De fait, la route passe par un site de marché situé en rive droite (Sūq al-Ārb'ā) qui préexiste à l'aménagement des Français. C'est en outre exactement ici que passe le LCP méridional, ce qui renforce l'hypothèse d'une voie de passage récurrente ici depuis *a minima* l'époque moderne.

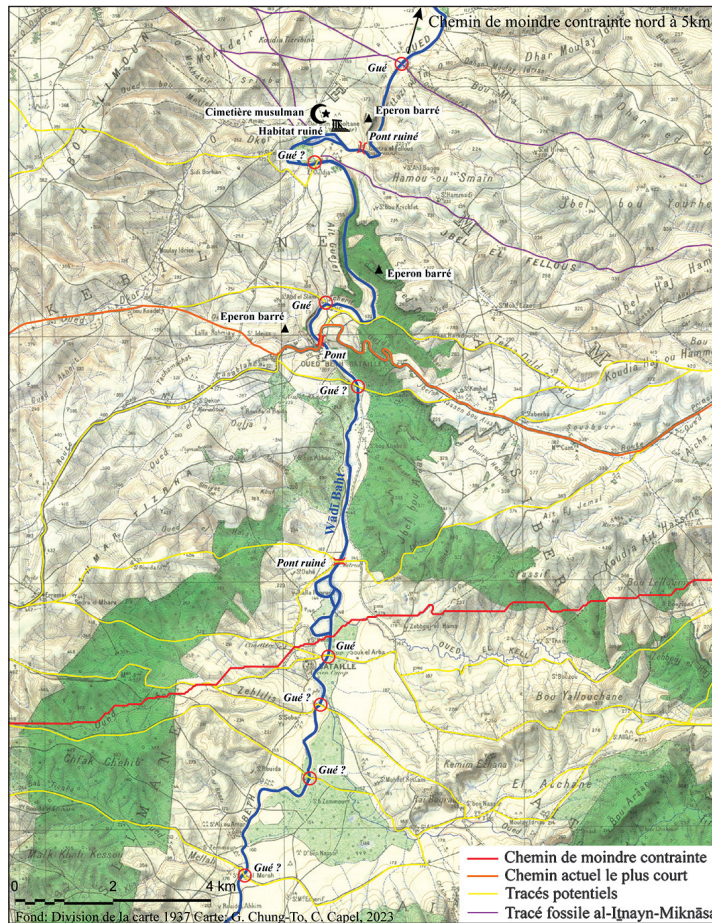


Fig. 18: Carte de détail de la zone de franchissement de l'oued Baht, (© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

Sept kilomètres plus au nord se développe un second point de passage important: surplombée par un éperon barré, un site d'habitat et un cimetière, tous fréquentés au néolithique,⁶¹ une autre zone de gué permet de franchir l'oued Baht dans une section

61. Georges Souville, "Les sites de l'oued Beth (Maroc): exploitation rurale et protection militaire," *Bulletin Archéologique du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques*, Fascicule B – Afrique du Nord 17 (1984): 238-9; Abdelouahed Ben-Ncer, Youssef Bokbot, Fethi Amani et Mostafa Ouachi, "La sépulture n° 7 d'Ifri N' Amr ou Moussa (commune d'Ait Sibern, province de Khemisset): étude thanato-anthropologique," *Bulletin d'Archéologie Marocaine* 24 (2019): 47-58.

où son cours est plus encaissé. Si la présence du site néolithique peut suggérer une fréquentation ancienne de ce franchissement, il convient de se garder de toute interprétation hâtive car, faute d'étude géomorphologique, il n'est pas assuré que la formation du gué soit aussi ancienne que l'occupation toute proche et ait un quelconque lien avec elle. Mais c'est précisément à cet endroit que passe aujourd'hui la Route Nationale 6 qui relie Salā à Fās et qui constitue un remaniement d'époque coloniale de la piste militaire primitive. Si ce secteur accidenté est plus complexe à traverser que dans les environs de la première piste, ces difficultés de cheminement ont été compensées par la réalisation d'un ouvrage d'art qui permet de s'affranchir sans difficulté du dénivelé: ainsi, pour ces questions topographiques, il demeure peu convaincant que la zone de franchissement de la RN6 ait été massivement empruntée à l'époque médiévale. De fait, l'agglomération d'Ayt Sibern, aussi appelée Douar Baht, qui s'est développée à la sortie du pont, ne figure pas sur la carte établie à partir des relevés photographiques réalisés dans les années 1950. Il s'agit donc d'une installation récente.

Une troisième zone de franchissement se situe enfin à 3 600 m au nord de la RN6, à 5 km au sud du tracé du LCP septentrional: il s'agit d'un secteur où le cours de l'oued Baht forme un vaste méandre au tracé très accentué au fond d'une large cuvette percée dans les reliefs environnants. Ce secteur est particulièrement intéressant puisque, en plus d'une zone de franchissement naturelle (deux gués y sont signalés sur la carte), le méandre est archéologiquement connu pour regrouper un éperon barré d'époque pré-islamique,⁶² des vestiges d'habitat (non datés) et un cimetière musulman, alors que la zone n'était plus, jusqu'à une date récente, occupée. Mais l'élément le plus saillant de ce secteur est la ruine d'un spectaculaire pont, signalé depuis longtemps dans la littérature historique et touristique mais qui, à notre connaissance, n'a malheureusement jamais fait l'objet d'une étude stylistique, technique et chronologique approfondie.⁶³ Inscrit à l'inventaire du patrimoine marocain sous l'appellation Qanṭara al-Falūs (du nom du mont qui le domine à l'est), ce pont passe pour être de fondation médiévale (époque mérinide), sans doute, quoique cela ne soit pas explicité dans sa notice, sur la base de ses décors d'arcs polylobés et de réseaux aveugles recti-curvilignes (*sebka*).⁶⁴ Cette structure massive, maçonnée en pierres et parementée de décors de briques cuites, culminant à environ 30 m au-dessus de l'eau, large d'environ 17 m et dont l'arche centrale, aujourd'hui effondrée, avait une portée d'environ 35 m, se présente comme une construction de grande ambition, destinée de toute évidence à permettre une traversée

62. Souville, "Les sites de l'oued Beth," 239.

63. Sans auteur, *Villes et tribus du Maroc Volume 5: Rabat et sa région*, tome III: *Les tribus* (Paris: Ernest Leroux, 1920), 245; Francis Ambrière (dir.), *Le Maroc – Guide Bleu*, 8^e édition (Paris: Hachette, 1954), 267; Eustache, *Corpus*, 126.

64. Source: base de données en ligne de l'Inventaire et de la Documentation du Patrimoine Culturel: http://www.idpc.ma/view/pc_architecture/sanae:380021?doctype=&f_type_protection=&searchfield=fulltext&q=beht&quicksearch=OK&num=2, à ce jour inaccessible mais consultable comme archive du net.

massive, qu'elle soit de troupes d'infanterie ou montées, de convois princiers ou de caravanes marchandes bâties. En l'absence de points de comparaison, il reste en réalité difficile de dater cet ouvrage impliquant probablement une autorité politique forte, missionnant des architectes et des maçons de grande compétence. La datation médiévale reste, pour des raisons ornementales, plausible quoique les ponts remontant assurément à l'époque médiévale (Marrākush) présentent une conception totalement différente, reposant sur un tablier horizontal soutenu par de nombreuses voûtes dont les piles sont contrefortées par de puissants becs. Ici, sur l'oued Baht, le pont présente un tablier convexe, soutenu par une seule arche centrale massive. Ce type d'architecture ne se rapproche néanmoins pas non plus des grands ponts d'époque alaouite (Fās, Tādla), pour leur part, construits en pisé. Seule la large inscription géométrique (*barakāt Muḥammad*), ménagée en relief dans le décor de briques, pourrait permettre de préciser la datation: une étude très récente, portant sur l'origine et le sens de cette formule, sur son style d'exécution géométrique caractéristique remplissant un cadre carré, et sur sa répartition géographique a en effet démontré que les plus anciennes occurrences de ce motif, propre à l'art architectural du Maghreb extrême, apparaissaient sur des édifices d'époque mérinide, et tout particulièrement sur des constructions datant du règne d'Abū al-Ḥasan (1331-1351). Exécuté sur des constructions étatiques dans le contexte d'apparition et de promotion du chérifisme marocain, ce type d'inscription a par la suite connu un important regain durant l'époque alaouite, pour les mêmes raisons symboliques qui avaient prévalu à son essor.⁶⁵ Au regard de ce contexte épigraphique, la proposition des services de l'inventaire du patrimoine marocain de dater la construction du Qanṭara al-Falūs du XIV^{ème} siècle est convaincante. Elle est par ailleurs soutenue par les auteurs de cette étude, Péter Nagy et Umberto Bongianino.⁶⁶ La structure d'habitat établie à proximité, de par son relatif bon état de préservation, semble quant à elle ne pas pouvoir être de très grande ancienneté, les sites archéologiques médiévaux, surtout en terre, étant généralement invisibles en surface. La mémoire orale locale identifie ce site comme une *qaṣba* princière d'époque alaouite. Elle pourrait néanmoins être établie sur un aménagement plus ancien dont la raison d'être aurait été en relation avec le contrôle de l'accès au pont. La présence de celui-ci, déjà hors d'usage à l'arrivée des militaires français au début du XX^{ème} siècle, atteste quoiqu'il en soit d'une nécessité ancienne de franchissement dans cette zone qui ne répond pas aux seuls besoins de la population riveraine (transhumance animale, circuits de pèlerinage, approvisionnement) mais bien à des flux, notamment militaires, de plus grandes ampleur et ambition, qu'il est tentant, au vu de l'emplacement géographique de ce pont, de rattacher à la grande voie de circulation Salā-Tilimsān décrite dans le 'Uns. Si Qanṭara al-Falūs ne remonte sans doute pas à l'époque d'écriture du texte d'al-Idrīsī, il en illustre néanmoins, par sa matérialité imposante, le poids politique,

65. Péter Nagy et Umberto Bongianino, "Barakat Muḥammad: Notes on Square Kufic Epigraphy in the history of Morocco," in *Inscriptions from the Islamic World*, eds. Andrew Peacock, Bernard O'Kane & Mark Muehlhaeusler (Édimbourg: Edinburgh University Press, 2022), 146-72.

66. Nagy et Bongianino, "Barakat Muḥammad," 154.

stratégique, économique et symbolique du franchissement de l'oued Baht depuis le XII^{ème} siècle.

Quant à la seconde étape non localisée de l'itinéraire A, Ithnayn, il convient de se résoudre à ne pas pouvoir l'identifier sur la base de son seul toponyme. En effet, comme le rappelle à juste titre Jean-Charles Ducène, le toponyme d'Ithnayn désigne avec une forte probabilité un site de marché, probablement éphémère donc, qui se serait tenu le second jour (*al-Ithnayn*) de la semaine.⁶⁷ Ce toponyme est ainsi extrêmement fréquent au Maghreb, localement retranscrit aujourd'hui, en arabe dialectal régional, sous le vocable de *Tnīne*. La base de données toponymiques ouverte *OpenStreetMap*® ne recense ainsi pas moins de quatre Tnīne dans la zone de recherche entre Salā et Fās.⁶⁸ Le site de Tnīne proposé hypothétiquement par Jean-Charles Ducène, sur la foi de sa mention dans le *Guide Bleu du Maroc* de 1954 sur la route nationale 6,⁶⁹ a quant à lui pu être localisé à 15 km à l'ouest de Tīflet, en lieu et place de l'actuelle commune rurale d'Ayt Mālek. Cette dernière est sortie de terre durant la décennie 2000 suite à l'installation ici, quelques années auparavant, d'une école primaire, elle-même s'associant donc possiblement à un site de marché anciennement fréquenté. Cet emplacement d'étape reste plausible car situé dans le faisceau de probabilité de l'itinéraire A, sur le rebord méridional du massif de Ma'mūra, à 35 km à l'est de Salā, quoiqu'assez éloigné des deux LCP. Il apparaît en outre sur les cartes topographiques que cette localité pourrait constituer un vieux nœud de connectivité – justifié par son statut de marché – puisque s'y dirigent plusieurs voies de communication fossiles, la plupart inusitées aujourd'hui. L'une d'entre elles en particulier attire l'attention: un axe est-ouest quasi rectiligne semble relier la vallée du Būragrāg à Miknāsa en passant par le site de Tnīne. Formé actuellement d'une succession de pistes secondaires voire de simples sentiers, ce tracé évite la plupart des agglomérations actuelles, présente de très longues sections en ligne droite et s'affranchit de la plupart des reliefs pour procéder au franchissement des ruisseaux au plus court. Il croise en outre la vallée de l'oued Baht au niveau du secteur du méandre, c'est-à-dire aux abords immédiats du Qanṭara al-Falūs. Aussi, les caractéristiques de cet itinéraire (continuité, rectitude, orientation, débouchés) en font un candidat sérieux à une identification comme route de grande ancienneté motivée par les flux interrégionaux de l'axe Salā-Fās. Peut-être s'agit-il des vestiges d'une route aménagée, dont la mise en place pourrait parfaitement remonter au XII^{ème} siècle étant donné les dynamiques régionales à l'œuvre à cette époque. Par la suite, cette route n'aurait cessé d'être fréquentée et entretenue, à la fois par les usagers locaux et par les autorités politiques avant d'être supplantée, dans le premier quart du XX^{ème} siècle, par la piste roulante aménagée par le pouvoir colonial.

67. Ducène, *'Uns*, 133.

68. Base de données ouverte Open Data Commons (ODbL) (ODbL) par la Fondation OpenStreetMap (OSMF), sous licence Creative Commons Attribution (CC BY-SA 2.0).

69. *Guide Bleu*, 265.

4.2. Fās-Tilimsān (B): une remise en question du “couloir de Taza”

À l’est de Fās, les circulations d’ampleur interrégionale se poursuivent jusqu’à rallier la ville de Tilimsān (axe B). Si cette voie est déjà détaillée dans le *Nuzhat*, et auparavant, de manière assez semblable, chez al-Bakrī et même chez Ibn Ḥawqal,⁷⁰ son tracé présente de grandes divergences avec celui rapporté dans le *’Uns*, (fig. 6). Une seule étape semble commune à cette série d’itinéraires, celle de Ṣā’: situé à environ deux tiers du parcours, ce site est aujourd’hui assez unanimement identifié comme la ville moderne de Tāwrīrt, sise sur l’oued Za,⁷¹ quoique cette identification pourrait sans doute être de nouveau discutée puisque dans tous les textes, le toponyme de Ṣā’ paraît davantage qualifier une rivière (et donc un point de franchissement fluctuant) qu’une agglomération fixée. Avant et après l’oued Ṣā’, la route ancienne, correspondant aux dynamiques du X^{ème} siècle, semble progresser bien plus au nord que celle rapportée dans le *’Uns*: cela ne fait pas de doute dans la portion la plus orientale, où les sites d’étape (Jarāwa et Barqāna) ont été identifiés à proximité des côtes méditerranéennes, tout comme les localise lui-même al-Idrīsī dans le *’Uns*, sans toutefois y faire passer ses itinéraires; cela est également probable dans la portion la plus occidentale de l’axe si, comme l’avancent Mohamed Belatik et Aboukacem Chebri, la forteresse de Kurmāt, qui constitue le passage obligé de l’ancienne route, se situe dans la vallée de l’oued Āhmar, aux environs de l’actuelle Banī Frāsen, soit à 35 km au nord de Taza, sur les contreforts méridionaux du Rif.⁷² Or dans le *’Uns*, l’itinéraire passe avec certitude plus au sud, par deux sites dont les toponymes étaient connus précédemment mais jusqu’alors pas placés sur les grands axes de circulation: Āqarsīf, dans la portion occidentale, et Wajda, dans la portion orientale. En reliant par un tracé géométrique Fās à Tilimsān via les étapes identifiées dans chaque itinéraire, il apparaît clairement que les deux axes cheminent parallèlement à environ 40 km l’un de l’autre.

La forte dissemblance relevée dans l’itinéraire Fās-Tilimsān entre les deux textes d’al-Idrīsī pourrait provenir du renouvellement des sources que l’auteur mobilise pour la rédaction de son routier: alors que le *Nuzhat* s’appuie sur des données obsolètes (celles d’al-Bakrī et Ibn Ḥawqal), le *’Uns* retranscrit des expériences plus récentes, datées du courant du XII^{ème} siècle. Selon cette hypothèse, il serait possible d’avancer que, si l’important flux de circulation qui anime l’axe Fās-Tilimsān est assurément bien antérieur au XII^{ème} siècle, il connaisse une évolution sensible, avec un glissement vers le sud, aux environs du XII^{ème} siècle, ce qui rendrait cette dynamique perceptible dans le *’Uns*.⁷³ C’est ainsi peut-être de cette époque

70. Ducène, *’Uns*, 133.

71. Ducène, *’Uns*, 133.

72. Mohamed Belatik, “Aīn Ishaq: capitale de la principauté des Bani Abi al Afiya (Tsoul, région de Taza). Contribution à l’histoire et à l’archéologie du Haut Moyen-Âge au Maroc,” *Bulletin d’Archéologie Marocaine* 21 (2009): 391.

73. Hypothèse déjà avancée par Aboukacem Chebri, “Les descriptions géographiques et les récits de voyage au service de l’archéologie. Le cas de l’itinéraire Fès-Taza,” in *L’Africa romana*, atti del XIII convegno di studio, 10-13 dicembre 1998, Djerba (Roma: Carocci editore, 2000), 830.

qu'il convient de dater l'essor du "couloir de Taza" comme axe incontournable des circulations est-ouest. Le Maghreb occidental est traversé d'est en ouest par une vaste dépression géologique qui court de la mer Méditerranée à l'océan Atlantique en séparant le massif du Rif (au nord) du massif du Moyen Atlas (au sud) et des hauts plateaux de la Meseta orientale (à l'est). Ce long sillon d'environ 500 km de long, né du mouvement d'orogénèse du Rif, est divisé en deux bassins distincts, séparés par le seuil de Tāzā, communément appelé "trouée de Taza," un étroit haut-plateau, encaissé dans les reliefs alentours, au centre duquel, et en surplomb duquel, a été établie la ville de Tāzā. Le "couloir de Taza" désigne quant à lui la haute vallée de l'oued 'Ināwūyīn qui se forme au niveau du seuil de Tāzā pour le quitter vers l'ouest par col de Twahār et se déverser dans la moitié occidentale de la dépression, formant ainsi une vallée large de 1 km de large en moyenne, largement inondable – et donc anciennement cultivée – avec de nombreux rétrécissements sous la forme de défilés. L'oued 'Ināwūyīn finit par se jeter dans le Subū après un cheminement d'environ 80 km, à quelques distances en aval de Fās. Cette voie naturelle presque rectiligne que forme la vallée du 'Ināwūyīn entre le Rif et le Fāzāz constitue avec certitude un cheminement naturel aisé comme l'indique le LCP reliant Fās à Āqarsīf qui emprunte précisément ce "couloir de Taza," puis le seuil de Tāzā, (fig. 19). De fait, c'est ici aussi que passent aujourd'hui les principales voies de communication du Maroc contemporain (RN6, A2, voie ferrée).



Fig. 19: Carte des tracés potentiels sur l'axe B,
(© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

La comparaison des textes anciens décrivant les circulations entre Fās et Tilimsān, suggère toutefois, comme exposé ci-dessus, que cette vallée pourrait ne pas avoir été le seul itinéraire possible et que d'autres voies pouvaient lui être préférées.

En effet, s'engager à pied dans cet étroit passage linéaire n'est pas aussi évident que ce qu'avance la littérature historique, considérant bien souvent, sans doute hâtivement, qu'il s'agissait là d'une voie majeure, incontournable et empruntée "de tous temps." Le témoignage d'Henri de la Martinière qui voyage de Fās à Wajda en 1891 montre que sa caravane au contraire, après avoir traversé l'oued 'Ināwūyīn, évite le "couloir de Taza" en le dépassant par le nord, à travers le Rif, et ce pour des raisons de sécurité et d'alliances politiques.⁷⁴ Il en est de fait de même pour la plupart des voyageurs du XIX^{ème} siècle ayant laissé un récit suffisamment détaillé de leur périple entre Fās et le Maghreb Central pour qu'il puisse être restitué.⁷⁵ Gabriel Delbrel, qui emprunte quant à lui la vallée du 'Ināwūyīn, confirme qu'il s'agit d'un itinéraire de cheminement aisé, où il recommande de construire les futures routes et voies ferrées reliant le Maroc à l'Algérie, mais confirme que cette voie est de son temps peu empruntée, là encore en raison de sa forte insécurité.⁷⁶ De fait, si un passage étroit, parfois réduit à une gorge, est un axe de contrôle routier privilégié, il peut de la même manière constituer un goulot d'étranglement de choix pour des coupeurs de route. Zone de frontière entre le Rif et le Moyen Atlas, la vallée du 'Ināwūyīn aurait pu en outre constituer un enjeu territorial majeur – et donc un espace de conflits récurrents – entre les groupes tribaux contrôlant, successivement et au fil du temps, les massifs se faisant face.⁷⁷ Le groupe de la Martinière a ainsi pris le parti de déboucher dans les hauts plateaux centraux de la Malwīya par le col de Timalū (et non celui de Twahār), c'est-à-dire au-delà du seuil de Tāzā, soit à environ 15 km à l'est de la ville actuelle de Tāzā. Il évite ainsi non seulement cette cité mais aussi celle d'Āqarsīf pour rallier directement Tawrīrt où il franchit l'oued Ṣā'. Tout comme sur l'itinéraire d'al-Bakrī, la voie suivie est donc septentrionale. Il convient néanmoins de rappeler, afin de pondérer cette observation, que le texte d'al-Bakrī mentionne bien un passage par un certain défilé ou col (*fāj*) de Tāzā que la littérature historique associe communément, et avec raison, à la "trouée de Taza," ce qui est étymologiquement et géographiquement convaincant. Toutefois, le seuil de Tāzā est un vaste espace de près de 15 km de long, compris entre le col de Twahār à l'ouest – au débouché du "couloir de Taza" – et les environs de Timalū à l'est, ouvrant la voie aux zones steppiques de la Malwīya. Le toponyme *fāj Tāzā*, mobilisé pour décrire une route du X^{ème} siècle, pourrait ainsi tout à fait correspondre à un itinéraire passant

74. Henri de la Martinière, "Itinéraire de Fez à Oujda suivi en 1891," *Bulletin de géographie historique et descriptive* (1895): 73-7.

75. Maurice de Chavagnac, "De Fès à Oujda," *Bulletin de la Société de Géographie* 7^e série 8-3 (1887): 277-308; Captain H.E. Colville, *A ride in Petticoats and Slippers* (Londres: Sampson Low, Marston Searle & Rivington, 1880), 209-49.

76. Gabriel Delbrel, "De Fez à l'Oranie à travers le pays des Ghiata (vallée de l'Inaoun, 1899," *La géographie: bulletin de la société de géographie* 2 (1900): 167-82.

77. Cette situation de conflit tribal dans le "couloir de Taza," sur fond de faiblesse du pouvoir makhzénien, est relatée explicitement par tous les voyageurs du XIX^{ème} siècle, mais aussi suggérée au XVI^{ème} siècle par Jean Léon l'Africain: Léon l'Africain, *Description de l'Afrique*, trad. Alexis Épaulard (Paris: Adrien Maisonneuve, 1956), 304, 326.

par le seuil de Tāzā mais évitant le site précis de la ville actuelle de Tāzā ainsi que le "couloir de Taza."

Or, l'époque de la rédaction du *'Uns* est précisément celle de la fondation, sur le seuil de Tāzā, du *ribāṭ* almohade qui en prend le nom – aménagé dès les débuts du mouvement, avant même la prise de Marrākush – et qui sera par la suite renforcé et agrandi par les Mérinides. L'objectif de ces deux structures étatiques, possiblement établies sur une forteresse de plus grande ancienneté mais dont rien n'est à ce jour connu, était sensiblement identique: s'assurer d'une part la protection du flanc oriental du territoire du Maghreb Extrême, pour y observer et y repousser toute tentative d'intrusion armée ennemie; mais surtout s'assurer d'un relai dans la conquête du Maghreb central qui, tant pour l'empire almohade que pour le sultanat mérinide, constituait un enjeu politique central. Ainsi, le choix du seuil de Tāzā semble avoir initialement davantage relevé d'enjeux stratégiques et militaires tournés vers l'extérieur que de problématiques liées au contrôle des routes internes, et notamment au contrôle du "couloir de Taza." Néanmoins, la forteresse, placée en son centre et en surplomb, dans une position d'observation idéale, a certainement constitué, pour les voies de circulation, un point d'attraction nouveau à partir du courant du XIX^{ème} siècle, conduisant à une relocalisation des itinéraires alentour. Si le seuil de Tāzā était déjà un carrefour fréquenté avant le XII^{ème} siècle, l'affirmation du contrôle de l'État et le déploiement permanent de troupes impériales dans cet espace, via la forteresse de Tāzā, a certainement participé, un temps du moins, à rendre plus sûrs les axes de circulation s'y croisant et peut-être à sécuriser le "couloir de Taza," devenant alors un axe fréquentable. C'est une des hypothèses qui pourrait éclairer le caractère méridional de l'itinéraire Fās-Tilimsān décrit dans le *'Uns*, même si le site de Tāzā n'y est pas encore mentionné. Les étapes marquées ensuite, plus à l'est, à Āqarsīf (absent du *Nuzhat*, quoique de fondation plus ancienne) puis à Wajda, incarnent, elles aussi, une nette inflexion méridionale du tracé, tandis que le LCP reliant Āqarsīf à Tilimsān (hors carte) suit quant à lui un cheminement très septentrional, passant à proximité (une dizaine de kilomètres seulement) des sites de Jarāwa et Barqāna, s'approchant en cela étroitement de l'itinéraire détaillé un siècle plus tôt par al-Bakrī.⁷⁸ Aussi, les facteurs naturels qui semblent avoir présidé à la construction de cet ancien tracé ont été subordonnés, dans le courant du XII^{ème} siècle, à d'autres facteurs de plus grande attractivité qui ont motivé un glissement méridional de la voie autrefois "naturelle" vers un tracé plus continental. Les causes de ce déplacement peinent à être éclairées mais la valorisation urbaine des deux sites d'Āqarsīf et de Wajda par le pouvoir almohade au milieu du XII^{ème} siècle, comme étapes de contrôle du territoire en direction du Maghreb central, reste sans doute ici

78. L'analyse de l'axe G (Sijilmāsa-Tilimsān) a été partiellement conduite dans le cadre de la préparation de cette contribution, mais il a finalement été décidé, au regard des contraintes éditoriales, de ne pas publier cette étude ici. Le LCP tiré de cette analyse préliminaire a néanmoins d'abord mis en évidence que la ville d'Āqarsīf se situait très exactement sur le cheminement naturel entre Sijilmāsa et Tilimsān, ce qui pourrait être l'une des causes de l'émergence de la cité; c'est également ce LCP qui a ensuite démontré le caractère "méditerranéen" de la voie la plus aisée entre Āqarsīf et Tilimsān.

un facteur décisif. C'est peut-être de cette époque qu'il convient de dater également l'émergence de la ville de Tawrīt, placée en plein sur l'axe géométrique reliant Āqarsīf à Wajda. Mentionnée pour la première fois chez al-Bakrī, elle est alors tenue à l'écart du grand itinéraire Fās-Tilimsān, ce dernier franchissant probablement l'oued Ṣā' plus au nord si l'on retient la démonstration précédente. Dans le *'Uns*, le lieu de franchissement du Ṣā' n'est toutefois pas non plus précisé, mais sa localisation à Tawrīt est fortement privilégiée.

L'ensemble de ce raisonnement conduit finalement à supposer que le "couloir de Taza," en dépit de son profil topographique naturellement propice, n'a probablement jamais été, contrairement à ce que cette donnée morphologique pourrait laisser croire, une voie de cheminement incontournable et habituelle pour les grands convois traversant le Maghreb Extrême d'est en ouest (et inversement). Cela semble être le cas aux environs du X^{ème} siècle et de nouveau valable au XIX^{ème} siècle, probablement en raison des forts risques humains que ce tracé représentait. Aussi, le poncif selon lequel la vallée du 'Ināwūyīn est un axe historique de connectivité majeur entre le Maghreb central et le Maghreb Extrême doit être relativisé et mériterait d'être réexaminé à la lumière d'une analyse rigoureuse des sources historiques médiévales et modernes relatives à cette région.⁷⁹ il semblerait en effet que cette présomption des historiens ait été davantage construite d'une part sur les données produites par les géographes et d'autre part sur la foi des ambitions militaires de la France coloniale – pour laquelle le "couloir de Taza" constituait assurément un enjeu de contrôle territorial de premier plan – que sur la perception ancienne de cet espace. Aussi, les seuls moments de l'histoire où cette voie rapide a pu être empruntée – autrement que pour les usages locaux – ont probablement été eux où un fort pouvoir politique, incarné physiquement par le déploiement de troupes, était en mesure de sécuriser la vallée du 'Ināwūyīn, comme lors de l'installation almohade à Tāzā. En dehors de ces courtes périodes de surveillance étroite, il est probable que les grands convois ralliant Tilimsān à Fās aient pris le parti de cheminer à travers le Rif ou le Fāzāz afin de s'y assurer la protection des grands groupes en présence et d'éviter les dangers du "couloir de Taza." À l'époque moderne, le Makhzen ne parvient globalement pas à contrôler cet axe et c'est la raison pour laquelle les grandes caravanes l'évitent.⁸⁰ À l'inverse, durant les périodes de contrôle étatique, il est possible de supposer que la vallée devait être évitée par qui ne souhaitait pas passer sous les fourches caudines de l'autorité du Makhzen. Dans ces conditions, si la "trouée Taza" restait sans doute un point de ralliement incontournable, que ce soit pour accéder aux pistes du Rif ou à celles du Fāzāz, le "couloir de Taza" quant à lui n'a peut-être jamais été le grand axe de circulation revendiqué par la littérature historique.

79. Ce travail de reprise de toutes les sources documentant la situation politique, sécuritaire, stratégique du "couloir de Taza" et plus généralement de la zone de jonction entre le Fāzāz et le Rif, n'a pu être conduit dans le cadre de cette contribution d'archéogéographie.

80. Voir les récits de voyageurs précédemment cités, notamment Delbrel, "De Fès à l'Oranie," 170-2.

4.3. Fās-Aghmāt (C): l'hypothèse d'une orientalisation de la route?

Un dernier itinéraire sera examiné ici, celui reliant les deux vieilles cités de Fās et Aghmāt. Aller de l'une à l'autre suppose de d'abord franchir le massif du Moyen Atlas puis de longer le piémont septentrional du Haut Atlas. Cet axe, qui aborde les plus hauts reliefs du Maghreb Extrême, est donc synonyme de fortes contraintes altimétriques et les réponses humaines face à ce facteur substantiel demeurent souvent difficiles à appréhender. Le *'Uns* liste huit étapes pour rallier Fās à Aghmāt, dans un itinéraire assez comparable à celui qui avait été auparavant détaillé dans le *Nuzhat*, (fig. 7). Seules deux escales, Şufruwī et Tādala, sont aujourd'hui localisées avec certitude. L'axe théorique (géométrique et direct) qui relie Fās à Aghmāt se superpose en partie à la dépression géologique qui sépare les plus hauts sommets du Moyen Atlas occidental (région de l'actuelle 'Ūlmās) des hauts-plateaux du Moyen Atlas septentrional (région de l'actuelle 'Ifrān); ce tracé au plus court, par la vallée de l'oued Tigrīgra, rejoint ensuite Aghmāt en évitant largement par l'ouest les reliefs du Haut Atlas pour traverser, en leur centre, les bassins arides et steppiques du Tādla et du Hawz. C'est un axe assez comparable, contournant au loin les principaux reliefs, que suit logiquement le LCP, (fig. 20). Or, ces deux tracés évitent largement les villes de Şufruwī et Tādala: ce n'est donc pas la voie principale adoptée par les voyageurs du XII^{ème} siècle et ce ne sont donc ni les critères de distance, ni ceux de topographie qui ont présidé à la détermination du chemin médiéval.

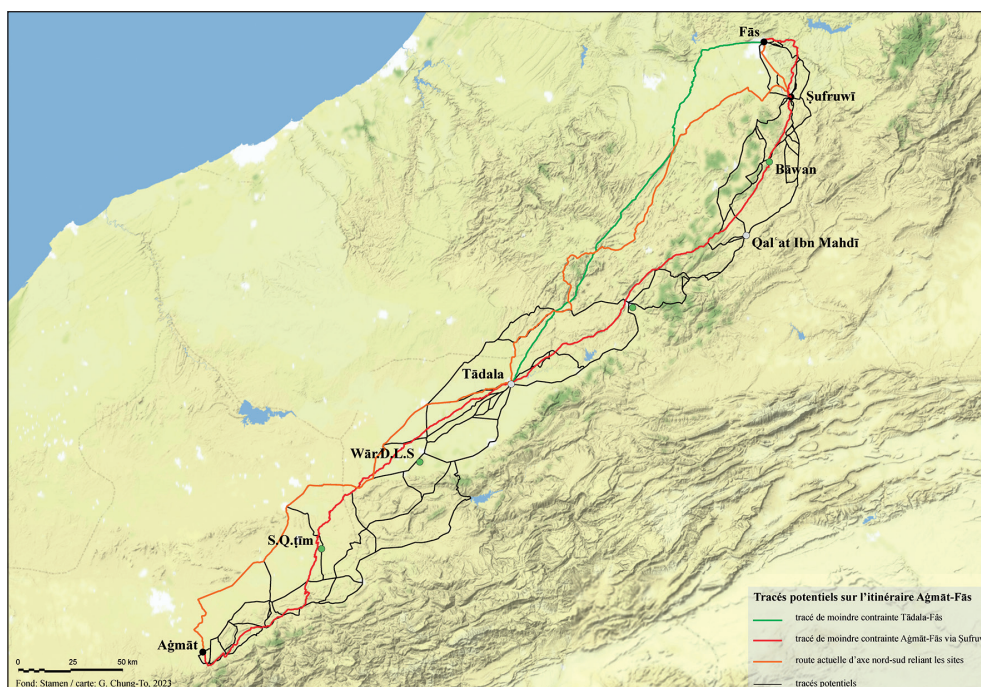


Fig. 20: Carte des tracés potentiels sur l'axe C,
(© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

Şufruwī, cité établie sur le rebord septentrional de la région historique du Fāzāz, est la première étape mentionnée par le *'Uns*: elle force à quitter Fās en direction du sud-est et à traverser au plus court la plaine de Sāys, alors qu'un cheminement plus simple consiste à suivre une direction à l'opposé, au sud-ouest, voire même plein ouest, afin de contourner le massif. Cette contrainte de Şufruwī indique donc que la traversée du Fāzāz constituait un passage obligé pour qui souhaitait rejoindre Aghmāt. Deux facteurs seraient ici à invoquer: tout d'abord l'attrait des ressources naturelles de la région (minerais, bois, bétail) qui, d'un point de vue économique, constituaient des produits recherchés et une plus-value donnée aux étapes à qui cheminait pour le commerce; et ensuite, la disponibilité de l'eau et du couvert végétal qui, d'un point de vue logistique, facilitait le ravitaillement des hommes et l'alimentation des bêtes, notamment pour qui voyageait en grands groupes. Il semblerait néanmoins que l'ensemble de ces ressources soient tout aussi disponibles dans la région de la dépression marquant la bordure occidentale du Fāzāz (axe al-Hājab–Khenīfra), notamment connue pour abriter les mines de 'Awwām. Un troisième facteur est alors peut-être ici à prendre en considération: passer par Şufruwī offre à l'axe C une possible connexion avec la voie conduisant à Sijilmāsa, ce qui, d'un point de vue marchand, pouvait également offrir des opportunités rares à qui croisait le chemin de caravanes remontant du Sahara. De fait, dans le *'Uns*, l'itinéraire reliant Fās à Sijilmāsa (F) passe également d'abord par Şufruwī, ce qui superpose, un temps du moins, les deux tracés. Cette orientation du début de l'itinéraire C pourrait donc être motivée par un environnement économique plus riche et plus varié qu'en passant par des zones situées plus à l'ouest, et ce en dépit de conditions de circulation – notamment en saison neigeuse – très certainement beaucoup moins favorables.

En forçant le LCP Fās-Aghmāt à passer par Şufruwī, l'itinéraire de moindre contrainte traverse ensuite les hauts-plateaux du Fāzāz en contournant par l'est la crête sommitale du massif, tandis que le principal axe routier actuel qui conduit à Aghmāt (RN8) – qui en réalité ne traverse pas Şufruwī mais l'évite – passe par l'ouest (*via* la ville d'Azrū). En cela, cette portion du LCP est également commune au LCP reliant Fās à Sijilmāsa (F), ce qui laisse une nouvelle fois penser qu'une des voies anciennes traversant le Fāzāz pouvait être commune aux deux itinéraires: ce facteur expliquerait une nouvelle fois les raisons de l'orientation de l'étape à Şufruwī. Les deux cheminements pouvaient alors, selon les LCP, finir par se séparer à environ 50 km au sud de Şufruwī, dans les environs du plateau basaltique d'Āzrū. Malheureusement, au-delà de Şufruwī, les toponymes d'étapes donnés par le *'Uns* pour l'axe F n'ont rien en commun avec ceux de l'axe C, ce qui interdit d'être assuré de ce semblable cheminement.⁸¹

81. Une analyse inachevée de l'itinéraire F – donc non publiée ici car prématurée – laisse penser aux auteurs de cette contribution que les étapes de cet axe listées dans le *'Uns* se placeraient toutes sur le versant sud du Haut Atlas: un hiatus concernerait donc les étapes situées entre Şufruwī et le passage des cols permettant l'accès au Sahara. Cette omission des toponymes relatifs au Moyen Atlas pourrait ainsi expliquer la forte dissemblance relevée entre les toponymes figurant dans l'axe C (complet) et ceux figurant dans l'axe F (lacunaire), alors que les deux tracés pourraient très exactement se superposer.

Sur l'axe Fās-Aghmāt, l'étape suivant Şufuwī est Bāwan: elle n'est à ce jour pas identifiée. Puis al-Idrīsī fait passer son itinéraire par la Qal'at (ibn) Mahdī, nœud majeur des connectivités du Maghreb Extrême. Comme évoqué plus haut, la majorité des propositions actuelles de localisation de ce site se concentrent sur le versant occidental du Fāzāz, le long de la haute vallée de l'Umm Rabi', dans la région actuelle de Mrīrt et Khenīfra, dans un contexte de falaises et de reliefs calcaires. Or, dans l'hypothèse d'un cheminement Fās-Aghmāt orientalisé, une localisation de la Qal'at Mahdī sur le versant opposé du massif, à environ 50 km plus à l'est, n'est pas à écarter et rejoint en cela les propositions anciennes de Vincent Lagardère et Georges Colin, qui estimaient que la forteresse des Banū Yejfāsh pouvait se situer dans la haute vallée du Subū (aujourd'hui appelé oued Gīgū).⁸² Les indications textuelles à propos de la localisation du site (à l'est de la haute vallée de l'Umm Rabi' selon le *Kitāb al-Istibṣār*; à proximité des sources du Subū et de l'Umm Rabi' selon le *Nuzhat*) et de sa topographie (au sommet d'un relief selon le *Nuzhat*) sont suffisamment imprécises pour ne pas cantonner les recherches aux abords immédiats de l'Umm Rabi'.⁸³ La zone d'enquête est vaste mais le témoignage de Léon l'Africain, qui n'a pas été jusqu'à présent analysé avec suffisamment d'attention, permet en réalité de la réduire: en effet, les notices qui composent sa *Description de l'Afrique*, sensées s'appuyer sur des observations de voyage personnelles, sont de manière générale organisées selon la chronologie des cheminements de l'auteur; en conséquence, elles fournissent des éléments de localisation supplémentaires, mais non explicites, dans le corps du texte. Aussi, la description de la Qal'at Mahdī (appelée Mahdīya chez Léon l'Africain) est-elle placée sur l'itinéraire allant de Fās au Sahara (Numidie dans le texte) via Sijilmāsa, après les notices consacrées à Şufuwī puis à 'Ayn al-Asnam (Hani Lisnan) – à 16 km au sud-est de Şufuwī – et juste avant celle consacrée à une certaine "Plaine de la Prairie" que l'auteur décrit comme établie sur un sol localement stérile et, de manière inhabituelle, constituée de pierres noires.⁸⁴ Cette ultime notice évoque à n'en pas douter le plateau basaltique d'Azrū. Le plateau d'Azrū est un petit espace volcanique de formation récente (Pléistocène), mesurant environ 30 km de long sur 15 km de large, s'étendant du nord-ouest au sud-est depuis la ville actuelle d'Azrū jusqu'à celle de Timahdīt. Ces coulées de lave fossilisées, ponctuées de centaines de cônes d'éruption, forment à une moyenne de 1 900 m d'altitude un paysage de plateaux, à la roche sombre recouvrant localement les roches calcaires du Moyen Atlas. Elles sont jalonnées de cordons de petits sommets volcaniques de profil parfaitement conique, culminant généralement à plusieurs centaines de mètres au-dessus de la plaine alentour. Cette formation géologique très localisée, nettement perceptible dans le paysage, se développe ainsi sur le versant oriental du Fāzāz, entre les sommets du massif et les berges du Subū. La description de Léon l'Africain suggère donc que le site de la Qal'at Mahdī se situerait bien à l'est des hauts reliefs

82. Vincent Lagardère, *Le vendredi de Zallāqa: 23 octobre 1086* (Paris: L'Harmattan, 1989), 8; Colin, "Fāzāz," 895.

83. Colin, "Fāzāz," 894.

84. Léon l'Africain, *Description*, 310-4.

du Fāzāz, au sud de la source de ‘Ayn al-Asnam (proche de la commune actuelle de La‘nūṣār), et au contact avec la zone volcanique du Moyen Atlas, qui plus est sur la route de Sijilmāsa.

C’est ici que l’ancienne proposition de Georges Colin d’identifier la commune de Tīmaḥḍīt comme zone de localisation de la Qal‘at Maḥdī rejoint cette analyse du texte de Léon l’Africain. La localité de Tīmaḥḍīt, établie sur les berges de l’oued Gīgū, à une douzaine de kilomètres de ses sources et à une distance équivalente de celles de l’Umm Rabī‘ (correspondant ainsi à toutes les descriptions historiques), est localisée en bordure orientale du plateau basaltique d’Azrū. Elle est cernée de toutes parts par des cônes éruptifs et notamment par le volcan éteint de Tīmaḥḍīt qui surplombe la commune de 100 m sur son flanc sud-ouest. Selon Georges Colin, et quoiqu’il doute fortement de son hypothèse, Tīmaḥḍīt pourrait être un vestige toponymique de Maḥdīya, et avant elle de Ibn Maḥdī. Cette hypothèse avait été très tôt et consensuellement écartée du débat en raison des incohérences linguistiques qu’elle pose: la berbérisation du terme *maḥdī* en *tīmaḥḍīt* est en effet impossible en raison de la substitution d’une consonne (*dād* au lieu de *dāl*).⁸⁵ Certes le glissement graphique et alphabétique n’est pas possible: mais si l’on repose la question du simple point de vue phonique, il s’avère que le glissement entre *tīmaḥḍīt* (“celle de maḥdī”) et *tīmaḥḍīt* (“don” ou “pacage”) reste d’un point de vue de l’oreille très plausible: une diction peut en effet facilement faillir... Dans un contexte où la transmission des informations géographiques s’effectue avant tout sur le mode de l’oralité et non par écrit, cette corruption du toponyme original deviendrait d’autant plus aisée. En outre, avec la disparition de la forteresse de Maḥdī, la volonté locale, au fil des siècles suivants, de donner un sens à un nom de lieu alors que son souvenir disparaissait progressivement de la mémoire locale, a pu conduire à une refonte progressive du toponyme, pour lui donner une acception nouvelle (“don” ou “pacage”) bien davantage signifiante localement que la référence à un lointain Maḥdī dont plus rien n’était connu.

Sur le sommet du mont dominant Tīmaḥḍīt a été construit en 1915 un fort militaire colonial, confirmant l’intérêt hautement stratégique du lieu.⁸⁶ L’on ignore si cette structure récente aurait pu être établie, et pour les mêmes raisons, sur des vestiges archéologiques plus anciens, en particulier médiévaux. Quoiqu’il en soit, les sites naturellement défendus et jouissant d’une vue imprenable sur une grande partie du plateau d’Azrū sont nombreux aux environs du bourg de Tīmaḥḍīt (fig. 21), en raison du nombre important de cônes volcaniques en présence.

85. Eustache, *Corpus*, 92.

86. *Guide Bleu*, 313.

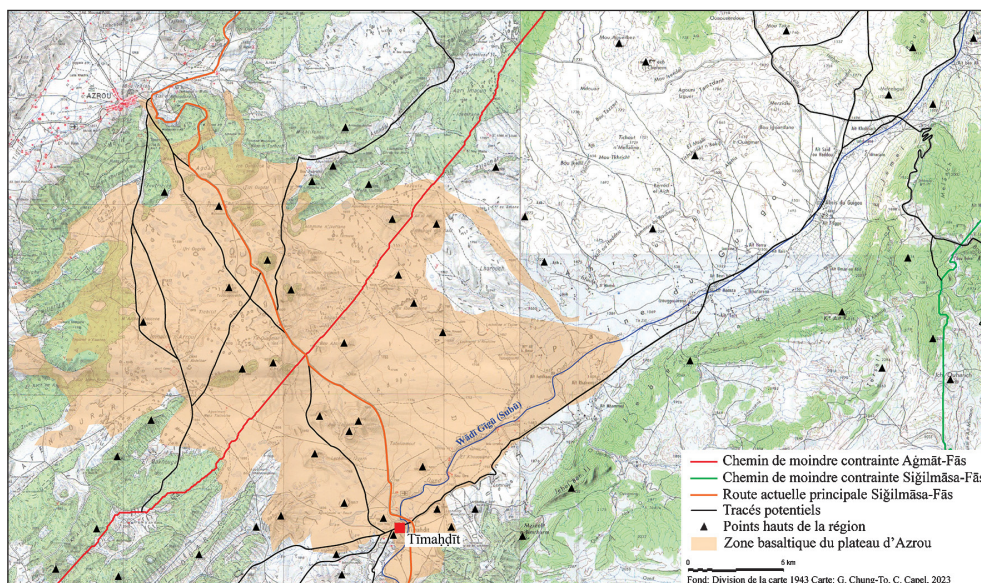


Fig. 21: Carte de détail du plateau basaltique d'Azrū,
(© Guillaume Chung-To et Chloé Capel).

Celui de Tīmaḥḍīt se dresse pour sa part à 10 km à l'est et à portée de vue du LCP Ṣufruwī-Aghmāt qui se déploie au centre du plateau, dans son point bas. Cette proposition de localisation de la Qal'at Maḥdī la placerait donc dans une position déportée vers l'est, confirmant un itinéraire très orientalisé de l'axe Fās-Aghmāt. Si cette hypothèse venait à être confirmée par l'archéologie, elle situerait également la forteresse à proximité immédiate, voire même directement sur, la route conduisant à Sijilmāsa. Car si Tīmaḥḍīt est située à plus de 30 km à l'ouest du LCP reliant Fās à Sijilmāsa, la RN13 qui relie aujourd'hui Fās au Tāfilālt y passe précisément. Tīmaḥḍīt ouvre ainsi de nos jours la voie au col du Zād qui, 25 km plus au sud, permet de quitter les haut-plateaux du Fāzāz pour aborder le versant méridional du massif. Installer une forteresse dans ces environs se révèle donc être d'une grande portée stratégique afin d'observer à la fois les convois se dirigeant vers le Sahara mais aussi ceux se dirigeant vers le Hawz et au-delà le Sūs. Au regard du poids probable de la Qal'at Maḥdī dans les réseaux de connectivité des X^{ème}-XII^{ème} siècles et de son rôle possible dans le contrôle des voies sahariennes (voir démonstration ci-dessus), il est proposé ici de chercher à localiser cette cité médiévale sur le plateau basaltique d'Azrū.

Au sud de la Qal'at Maḥdī, l'itinéraire C du 'Uns rejoint Tādala en deux étapes mais l'escale intermédiaire n'est pas nommée, ce qui prive l'historien d'indices de localisation. Depuis le plateau basaltique d'Azrū, ce cheminement peut s'avérer relativement aisé en suivant la haute vallée de l'Umm Rabī' comme l'indique le LCP. Il convient de faire remarquer ici que le LCP programmé entre Ṣufruwī et Aghmāt n'a absolument pas été contraint de manière à passer par le site de Tādala: le calcul algorithmique des dénivelés les plus favorables a de lui-même fait traverser

l'Umm Rabī' à l'emplacement précis de l'actuelle ville de Tādala. On ignore à ce jour si la Tādala médiévale s'est développée sur le même site que les *qasba-s* d'époque alaouite.⁸⁷ Mais l'information éloquent livrée ici par le LCP indique, sans que toutefois son sens n'en soit pleinement compris, que la valorisation de cet emplacement relève certainement de facteurs géographiques, et plus particulièrement de facteurs altimétriques, et non des facilités de franchissement de l'oued à cet endroit. Depuis Tādala, l'axe C rallie ensuite Aghmāt en trois étapes dont les deux escales (Wār D.L.S et S.Q.tīm), ne sont pas non plus localisées, ni même pleinement déchiffrées. Un large faisceau de tracés existe aujourd'hui entre les deux villes selon des cheminements très variés, pour partie entièrement localisés en plein cœur des plaines de piémont (Tādala puis Hawz), pour partie suivant au plus près les reliefs du Haut Atlas, ou encore empruntant les basses pentes de la chaîne atlastique. L'éventail de possibilités pour localiser ces deux sites est ainsi large et dépasse le travail d'analyse préliminaire conduit ici. Le LCP pour sa part, et de manière assez contre-intuitive – car s'opposant au sentiment empirique tendant à laisser croire que pour aller au nord-est, on quitte un lieu par le nord-est – montre que le cheminement naturel pour atteindre Tādala depuis Aghmāt est de s'aventurer assez haut (à environ + 200 m) sur les pentes méridionales du Haut Atlas avant de bifurquer au nord-est, et donc de quitter Aghmāt par le sud. Hasard de la géologie ou information éclairante sur la stratégie de valorisation du territoire, le LCP Aghmāt-Tādala passe exactement au pied de la forteresse du Tasghīmūt, forteresse communautaire pré-almoravide située sur les hauteurs d'Aghmāt ayant été le lieu d'une victoire écrasante des Almohades sur les troupes de Marrākush.⁸⁸ Dans l'impossibilité pour le moment de favoriser un tracé plutôt qu'un autre, il reste ici à formuler le vœu de reprendre à l'avenir l'étude initiée au début des années 1950 par Charles Allain qui avait en prospection identifié deux citernes monumentales localisées, à plusieurs dizaines de kilomètres d'intervalle, à l'est d'Aghmāt sur la route de Tādala.⁸⁹ Retrouver ces citernes et en identifier d'autres au-delà pourrait permettre de révéler un itinéraire princier aménagé en direction de Fās.

Résumé et pistes pour de futures analyses

Au terme de ce panorama rapide des itinéraires du 'Uns examinés par le prisme d'une lecture archéogéographique, le bilan est, il faut le reconnaître, partagé. D'un côté, faute de données de détail (archéologiques, géomorphologiques principalement) et de travaux de terrain, l'analyse des routes conduite ici peine à affirmer ses conclusions: ainsi, si des hypothèses, parfois audacieuses, ont été formulées (propositions de datation du pont Qanṭara al-Falūs, de réinterprétation du rôle du "couloir de Taza,"

87. Ducène, 'Uns, 139.

88. Yassir Benhima, "Fortifications étatiques et fortifications communautaires au Maroc à l'époque almoravide (XI^e-XII^e s.)," in *Mil Anos de Fortificações na Péninsula Ibérica e no Maghreb (500-1500)*. *Actas de Simpósio Internacional sobre Castelos*, ed. Isabel Cristina Ferreira Fernandes (Lisbonne: Colibri, 2001), 262-3, 267-9; Patrice Cressier et Larbi Erbati, "Note sur la forteresse almoravide de Tāsgīmūt," *Archéologie Islamique* 8-9 (1999): 55-66.

89. Allain, "La route impériale," 234-6.

de localisation de la Qal'at Mahdī etc.), elles ne peuvent être, quoique déjà en partie étayées ici, pleinement démontrées à ce stade de l'enquête. Cette dernière laisse donc l'impression de rester superficielle et c'est sur l'acquisition de données nouvelles et brutes que doit donc désormais porter l'effort collectif.

Néanmoins, ces pistes de résultats s'avèrent prometteuses car à partir d'une utilisation somme toute encore assez limitée des ressources considérables offertes par les outils de l'archéogéographie, la démarche conduite ici a pleinement démontré le potentiel des lectures planimétriques appliquées au cas maghrébin, à la fois pour localiser des sites archéologiques, pour éclairer les modalités d'implantations humaines et pour historiciser les flux de circulation. Elle a en cela répondu pleinement aux objectifs définis en introduction qui étaient d'apporter des éléments de compréhension interrégionaux (échelle macroscopique), régionaux (échelle mésoscopique) et locaux (échelle microscopique) à l'organisation du territoire, afin de mieux éclairer l'articulation et le poids des réponses formulées à différentes échelles de décision aux enjeux sociaux, économiques et politiques du moment. Au-delà de l'analyse territoriale, cette approche renouvelée des données du *'Uns* laisse en outre à percevoir, en filigrane, et à quantifier l'influence considérable du pouvoir almohade, au crépuscule duquel est rédigé le routier d'al-Idrīsī, sur la transformation des dynamiques du Maghreb Extrême (création, abandon et changement de routes, naissance et condamnation de pôles de peuplement, transfert territorial de prérogatives). Ce texte contemporain de grands changements à l'œuvre permet de déceler les premiers effets de décisions politiques qui se sont nouées à cette époque et dont l'impact sera durable et profond sur l'organisation du territoire marocain, et ce jusqu'à aujourd'hui.

Bibliographie

- Allain, Charles. "La route impériale de Maroc à Sala au XI^e et au XII^e s." *Hespéris-Tamuda* LVII, 1^{er} fascicule (2022): 205-44.
- Ambrière, Francis (dir.). *Le Maroc-Guide Bleu*, 8^e édition. Paris: Hachette, 1954.
- Belatik, Mohamed. "Aïn Ishaq: capitale de la principauté des Bani Abi al Afiya (Tsoul, région de Taza). Contribution à l'histoire et à l'archéologie du Haut Moyen Âge au Maroc." *Bulletin d'Archéologie Marocaine* 21 (2009): 388-408.
- Benhima, Yassir. "Fortifications étatiques et fortifications communautaires au Maroc à l'époque almoravide (XI^e-XII^e s.)." In *Mil Anos de Fortificações na Péninsula Ibérica e no Maghreb (500-1500)*. *Actas de Simpósio Internacional sobre Castelos*, ed. Isabel Cristina Ferreira Fernandes, 259-71. Lisbonne: Colibri, 2001.
- Ben-Ncer, Abdelouahed, Youssef Bokbot, Fethi Amani et Mostafa Ouachi. "La sépulture n° 7 d'Ifri N'Amr ou Moussa (commune d'Aït Sibern, province de Khemisset): étude thanato-anthropologique." *Bulletin d'Archéologie Marocaine* 24 (2019): 47-58.
- Capel, Chloé. "L'or africain et le paradoxe de Sijilmassa (VIII^e-XIV^e s.): un atelier de frappe primordial, une histoire méconnue." In *Les métaux précieux en Méditerranée médiévale: exploitations, transformations, circulations*, eds. Nicolas Minvielle-Larousse, Marie-Christine Bailly-Maître et Giovanna Bianchi, Bibliothèque d'Archéologie Méditerranéenne et Africaine 27, 243-60. Aix-en-Provence: Presses Universitaires de Provence, 2019.

- Chebri, Aboulkacem. "Les descriptions géographiques et les récits de voyage au service de l'archéologie. Le cas de l'itinéraire Fès-Taza." In *L'Africa romana*, atti del XIII convegno di studio, 10-13 dicembre 1998, Djerba, 825-33. Roma: Carocci editore, 2000.
- Chouquer, Gérard. "Entre héritages et projets, l'archéogéographie." *Les carnets du Paysage* 27 (2015): 114-28.
- Chouquer Gérard et Magali Watteaux. *Archéologie des disciplines géohistoriques*. Paris: Errance, 2013.
- Colin, Georges. "Fāzāz." In *Encyclopédie de l'Islam*, vol. II, 2^e édition, eds. Peri Bearman, Thierry Bianquis, Clifford Edmund Bosworth, Emeri van Donzel, Wolfhart Heinrichs, 894-95. Paris: Brill, 1965.
- Colonel Sainte-Chapelle. *La conquête du Maroc (mai 1911-mars 1913)*. Paris-Nancy: Librairie militaire Berger-Levrault, 1913.
- Colville, H.E. *A ride in Petticoats and Slippers*. Londres: Sampson Low, Marston Searle & Rivington, 1880.
- Cressier, Patrice et Larbi Erbat. "Note sur la forteresse almoravide de Tāsghīmut." *Archéologie Islamique* 8-9 (1999): 55-66.
- De Chavagnac, Maurice. "De Fès à Oujda." *Bulletin de la Société de Géographie* 7^e série 8-3 (1887): 269-351.
- De la Martinière, Henri. "Itinéraire de Fez à Oujda suivi en 1891." *Bulletin de géographie historique et descriptive* (1895): 65-86.
- Delbrel, Gabriel. "De Fez à l'Oranie à travers le pays des Ghiata (vallée de l'Inaoun, 1899)." *La géographie: bulletin de la société de géographie* 2 (1900): 167-82.
- 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 (1972): 42-73, 357-97.
- Ducène, Jean-Charles. "Quand le cartographe parle de sa carte: ce que disent les géographes arabes des cartes qu'ils ont dessinées." *Cartes & Géomatique* (2017): 69-78.
- _____. *L'Afrique dans le 'Uns al-Muhağ wa-Rawḍ al-Furağ d'al-Idrīsī*. ed., trad. et commentaire. Louvain: Peeters, 2010.
- Eustache, Daniel. *Corpus des dirhams idrisites et contemporains*. Rabat: Banque du Maroc, 1970-1971.
- Euzennat, Maurice. *Le limes de Tingitane. La frontière méridionale*. Paris: CNRS, 1989.
- Forstner, Martin. *Das Wegenetz des Zentralen Maghreb in islamischer Zeit: Ein Verleich mit dem antiken Wegenetz*. Wiesbaden: Harrassowitz, 1979.
- Gleyze, François. "L'évaluation des réseaux de circulation en géographie quantitative." *Les Nouvelles de l'Archéologie* 115 (2009): 35-44.
- Godener, Morgane. "Taroudant, capitale médiévale et moderne du Sous. Approche archéologique et morphologique." *Bulletin d'Archéologie Marocaine* 23 (2016): 265-82.
- González Villaescusa, Ricardo et Patrice Cressier. "Un espace agraire fossile dans le désert marocain. Une étude au croisement de l'archéologie et de l'archéogéographie." *Les Nouvelles de l'Archéologie* 25 (2011): 24-31.
- 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, eds. Graeme Earl, Tim Sly, David Wheatley, Iza Romanowska, Konstantinos Papadopoulos, Patricia Murrieta-Flores & Angeliki Chrysanthi, 237-248. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2013.

- Hopkins, John Francis Price. "Sousse et la Tunisie orientale vue par les géographes arabes." *Cahiers de Tunisie* 31 (1960): 83-95.
- Ibn Khaldūn, *Tārīkh al-Musammā al-'ibar wa dīwān al-mubtadā' wa'l-khabar fī ayyām al-'arab wa-l-'jam wa-l-barbar wa-man 'āsarahūm min dhawī al-shā'n al-ākbar*. Beyrouth: Dār al-fikr, 1981.
- Ibn Khaldūn, *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*, trad. W. Mac Guckin de Slane. Alger: Ministère de la Guerre, 1852-1856.
- Lagardère, Vincent. *Le vendredi de Zallāqa: 23 octobre 1086*. Paris: L'Harmattan, 1989.
- Al-Idrīsī. *Kitāb Nuzhat al-Mushtāq fī-khtirāq al-afāq (La première Géographie de l'Occident)*. Traduction du Chevalier Jaubert revue par Annliese Nef. Paris: Flammarion, 1999.
- Léon l'Africain. *Description de l'Afrique*. trad. Alexis Épaulard. Paris: Adrien Maisonneuve, 1956.
- 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.
- Meouak, Mohamed. "Fortifications, habitats et peuplement entre Bougie et la Qal'a des Banū Hammād. Les données du géographe al-Idrīsī (c.493/1100-c.560/1165)." *Mélanges de la Casa de Velázquez* 36-1 (2006): 173-93.
- Mu'nis, Ḥusayn. *Tārīkh al-jughrāfiyya wa-l-jughrāfiyyīn fī-l-Andalus*. Le Caire: Maktabat Madbūlī, 1986.
- Nagy, Péter & Umberto Bongianino. "Barakat Muḥammad: Notes on Square Kufic Epigraphy in the history of Morocco." In *Inscriptions from the Islamic World*, eds. Andrew Peacock, Bernard O'Kane & Mark Muehlhaeusler, 146-72. Édimbourg: Edinburgh University Press, 2022.
- Peyron, Michael. "Qal'āt al-Mahdī: place-forte des hérétiques Barghawata dans le Moyen Atlas marocain (XI^e siècle)." *Awal* 25 (2002): 105-10.
- Picard, Christophe. *L'océan atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade*. Paris: Maisonneuve & Larose, 1997.
- Prévost, Virginie. "Les itinéraires d'al-Idrīsī dans le sud tunisien: deux versions bien différentes." *Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft* 157 (2007): 353-65.
- Rebuffat, René, Aomar Akerraz, Véronique Brouquier-Reddé et Éliane Lenoir (dir.). *Carte archéologique du Maroc antique. Le bassin du Sébou. 3 – La rive droite du Sebou. Cartes Sidi Allal Tazi – Souq al Arbaâ – Mechraâ Belqsiri*. VESAM II.3. Rabat: INSAP, 2021.
- Rebuffat, René, Aomar Akerraz et Hassan Limane (dir.). *Carte archéologique du Maroc antique. Le bassin du Sébou. 2 – À l'embouchure du Sebou. Cartes de Kénitra et Sidi Yahia du Gharb*. VESAM II.2. Rabat: INSAP, 2021.
- Rebuffat, René, Hassan Limane, Aomar Akerraz (dir.). *Carte archéologique du Maroc antique. Le bassin du Sébou. 1 – Au sud du Loukkos. Cartes Arbaoua – Lalla Mimouna – Moulay Bou Selham*. VESAM II.1. Rabat: INSAP, 2011.
- Renou, Émilien. *Exploration scientifique de l'Algérie pendant les années 1840, 1841, 1842. VIII – Description géographique de l'Empire de Maroc*. Paris: Imprimerie Royale, 1846.
- Robert, Sandrine et Nicolas Verdier. "Route, réseau, chevelu: une archéogéographie des lignes et des traces." *Les carnets du Paysage* 27 (2015): 70-83.
- Robert, Sandrine. "De la route-monument au réseau routier." *Les nouvelles de l'Archéologie* 115 (2009): 8-13.

- Rosenberger, Bernard. "Autour d'une grande mine d'argent du Moyen Âge marocain: le Jebel Aouam." *Hespéris-Tamuda* V, fascicule unique (1964): 15-78.
- Sans auteur. *Villes et tribus du Maroc Volume 5: Rabat et sa région*. Tome III: *Les tribus*. Paris: Ernest Leroux, 1920.
- Sedra, Moulay Driss. "Sur les traces de l'itinéraire Marrakech-le détroit aux VI^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.
- Siraj, Ahmed. *L'image de la Tingitane. L'historiographie arabe médiévale et l'antiquité nord-africaine*. Rome: École Française de Rome, 1995.
- Souville, Georges. "Les sites de l'oued Beth (Maroc): exploitation rurale et protection militaire." *Bulletin Archéologique du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques*, Fascicule B – Afrique du Nord 17 (1984): 237-40.
- Thiry, Jacques. *Le Sahara libyen dans l'Afrique du Nord médiévale*. Louvain: Peeters, 1995.
- Tillier, Mathieu et Annliese Nef, "Introduction. Les voies de l'innovation dans l'empire islamique polycentrique." *Annales islamologiques* 45 (2011): 1-19.
- Tixier du Mesnil, Emmanuelle. "Panorama de la géographie arabe médiévale." In *Géographes et voyageurs au Moyen Âge*, eds. Henri Bresc et Emmanuelle Tixier du Mesnil, 15-27. Nanterre: Presses Universitaires de Nanterre, 2010.
- Valérian, Dominique. *Ports et réseaux d'échange dans le Maghreb médiéval*. Madrid: Casa de Velázquez, 2019.
- Vanz, Jennifer. *L'invention d'une capitale: Tlemcen (VII^e-XIII^e/IX^e-XV^e siècle)*. Paris: Éditions de la Sorbonne, 2019.

العنوان: دراسة حول التحليل الأثري الجغرافي لشبكات العبور والتنقل المغربية في ضوء معطيات كتاب أنس المهج للإدريسي (القرن الثاني عشر الميلادي).

ملخص: انطلاقاً من الملاحظة المثيرة بأن شبكات الطرق والمسالك في المغرب في العصور الوسطى لم تتم دراستها حتى اليوم إلا من خلال مقارنة أدبية بدون استعمال خرائط المجالات المستهدفة بالدراسة، يرمي هذا المقال إلى تطوير مقارنة جغرافية-أثرية للمسالك والطرق القديمة بالمغرب الأقصى في إطار دراسة تدمج المعطيات المصدرية المستوحاة خاصة من كتاب أنس المهج وروض الفرج للإدريسي وكذا من المعطيات التخطيطية المأخوذة من الخرائط الطبوغرافية 50000/1. بعد الكشف عن أهداف وطريقة وحدود هذه المقارنة المنهجية، الذي أثبت بالفعل، في سياقات ثقافية وزمنية أخرى، فاعليتها الكبيرة في المعرفة التاريخية، يحاول هذا المقال تحليل طرق ومسالك القرن الثاني عشر سواء في طابعها العام أو بشكل فردي، اعتماداً على الإدريسي. الهدف هو اختبار إمكانات المنهج الجغرافي الأثري محلياً من أجل تحديد الأسماء الطبوغرافية القديمة غير المعروفة، وبالتالي المواقع الأثرية الجديدة المحتملة، من ناحية، ومن ناحية أخرى، فهم طرق توطين وتطوير هذه الطرق القديمة.

الكلمات المفتاحية: المغرب، الطرق، المسالك، الإدريسي، أركيو جغرافيا، المسح التخطيطي.

Titre: Essai d'analyse archéogéographique des réseaux de circulation marocains d'après le "Petit Idrisi" (XII^{ème} siècle)

Résumé: Partant du constat surprenant que les réseaux de circulation du Maroc médiéval n'avaient été étudiés à ce jour que par une approche littéraire et non cartographique des espaces, cet article s'attache à développer une approche archéogéographique des routes anciennes du Maghrib al-Aqsā en croisant les données textuelles tirées du *'Uns al Muhāj*

wa-Rawḍ al-Furaj d'al-Idrīsī et les données planimétriques tirées de la couverture au 1/50 000^e du territoire marocain. Après avoir exposé les objectifs, la méthode et les limites de cette approche, qui, dans d'autres contextes chrono-culturels, a déjà fait la preuve de son apport considérable à la connaissance historique, cet article s'attache à analyser globalement puis individuellement les itinéraires décrits dans le courant du XII^{ème} siècle par al-Idrīsī. Le but poursuivi est de tester localement le potentiel de la démarche archéogéographique afin d'une part de localiser des toponymes anciens inconnus et donc de potentiels sites archéologiques inédits et d'autre part de comprendre les modalités d'implantation et de développement de ces itinéraires anciens.

Mots-clés: Maroc, routes, itinéraires, al-Idrīsī, archéogéographie, planimétrie.