

The Road Network in the Northeastern Morocco during the Xth and XIth Centuries: Historical and Archaeological Approach

Le réseau routier dans le nord-est du Maroc, au cours des X^{ème}-XI^{ème} siècles: Approche historique et archéologique

Mohamed Belatik
(INSAP, Rabat)

Abstract: The article deals with the dense road network that crossed the northeastern part of Morocco, between the IVth and the Vth century of the hegira/ Xth and XIth century AD, under the Maknasian emirate of the Banū Abī al-‘Āfiya. It sheds light on the map of these roads, their stages and the stations that marked them. The focus will be at the beginning, on the Fès-Tlemcen route crossing the corridor of Taza and along the Innāwn valley, which has always been the main route through which people, merchants, armies and pilgrims transited. Subsequently, the secondary routes will be discussed: they provided communication, trade and security within the territory of the principality and that connected the cities of the corridor to the ports of the Mediterranean and the commercial centers south of the Atlas. The strategy of defense and organization of the territory of the Principality was articulated around several axes, including the desire to secure the cities. This implies the necessity of ensuring the connection between these cities, fortresses and rural agglomerations through a network of roads, and the economic duty of controlling the commercial routes that constitute an economic manna. Added to this is the interest of keeping the links both with the stronghold of the Maknāsa in the Malwiya valley and with the coast and the ports of the Mediterranean.

Keywords: Routes, road network, Middle Ages, Maknāsa tribe, Principality of Banū Abī al-‘Āfiya, Northeastern Morocco.

Introduction

Malgré l’existence d’une assez importante littérature géographique et historique traitant des routes et des itinéraires du Maroc médiéval, à même de nous aider à retracer ces voies historiques, les tentatives de leur exploration et l’identification de leurs différentes étapes et haltes, qu’il s’agisse de villes, de forts ou de simples gîtes, localités ou points de passage, sont rares. À l’exception des quelques essais initiés par certains chercheurs marocains et étrangers, le terrain demeure quasiment vierge.¹ La partie nord-est du pays ne déroge pas à cette réalité, puisqu’elle n’a suscité que peu d’intérêt de la part des historiens et des archéologues. Pourtant, rien qu’en consultant les anciens récits remarquablement consignés par les premiers

1. Charles Allain, “La route impériale de Maroc à Sala au XI^{ème} et au XII^{ème} siècles,” *Hespéris-Tamuda* LVII (1) (2022): 205-44; 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.

géographes musulmans, Ibn Ḥawqal, al-Bakrī et al-Idrīsī entre autres, on se rend compte de la densité des réseaux routiers parcourus jadis par les voyageurs, les pèlerins, les migrants, les commerçants et les envahisseurs. On comprend également l'importance de ces voies et leur richesse en termes d'installations humaines qui les jalonnaient (villes de tailles différentes, bourgades rurales, forteresses, *ribāt*-s, sites refuges ou simples haltes, etc.) et en termes de connaissances, d'idées et de savoir-faire qu'ils ont véhiculés et qu'ils ont diffusés à travers cette nouvelle terre d'Islam. Ces œuvres nous apportent de riches informations sur les conditions géographiques et le contexte historique ainsi que sur plusieurs aspects de la vie politique, religieuse et socio-économique du pays à l'époque considérée.

Cette contribution porte sur un domaine géographique et une période historique que nous connaissons partiellement, à savoir le nord-est du Maroc entre les IV^{ème} et V^{ème} siècles H/ X^{ème} et XI^{ème} J.C. Elle vise à jeter la lumière sur la carte du réseau viaire qui traversait ce territoire au haut Moyen Âge et qui reliait les villes de l'émirat zénète des Banū Abī al-ʿĀfiya et celles des principautés riveraines, à savoir: les derniers idrissides dans les Jbāla-Ghumāra, les Banū Ṣālīḥ à Nakūr, les Banū Midrār dans le Tafīlālt, les Burghwāṭa dans le Tāmsna, les Banū Sulaymān à Jrāwa et Tlemcen et les Banū Khazr des Maghrāwa dans le pays du Shlaf.

L'accent sera mis en premier lieu, sur l'itinéraire Fès-Tlemcen traversant la trouée de Taza et longeant la vallée de l'Innāwn, qui a toujours constitué la voie principale par laquelle transitaient d'est en ouest, populations, commerçants, armées et pèlerins. L'éclairage sera apporté par la suite, sur les routes secondaires, ces ramifications qui reliaient les villes du couloir de Taza (ʿAyn Ishāq, Jurmāt, Laḥḍar) à Fès, aux ports de la Méditerranée et aux centres commerciaux au sud de l'Atlas. Enfin, une part de la réflexion sera réservée aux chemins locaux assurant la communication, les échanges et la sécurité à l'intérieur du territoire de la principauté maknāsienne.

En adoptant une approche à la fois historique et archéologique basée sur le croisement des sources textuelles, des recherches bibliographiques et cartographiques et des données archéologiques recueillies sur le terrain, le travail tentera donc de suivre le tracé de ces itinéraires, de reconnaître leurs étapes et d'identifier les centres majeurs, les agglomérations rurales, les ouvrages et les localités qui les jalonnaient, et d'émettre les hypothèses relatives à ceux qui demeurent toujours non identifiés. La réflexion se base essentiellement sur les descriptions faites de ces itinéraires par deux célèbres géographes musulmans, Ibn Ḥawqal² et al-Bakrī.³ Ces récits de voyage présentent un intérêt incontestable pour la compréhension de ces réseaux et nous livrent des informations précieuses sur la nature et les fonctions de leurs étapes ainsi que sur le cadre géographique et le contexte historique. Malgré l'écart chronologique entre les deux textes, nous avons choisi de les exploiter ensemble dans une optique de complémentarité entre les deux auteurs qui ont décrit parfois le même trajet,

2. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Ard*, éd. Johannes Hendrik Kramers, t. 1 (Leyde: Brill, 1938).

3. Al-Bakrī, *al-Masālik wa al-Mamālik*, ed. Jamāl Tulba (Beyrouth: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyya, 2003).

chacun à sa façon tout en insistant sur des aspects et/ou en omettant d'autres. Mais, si pour certains de ces itinéraires nous nous appuyons sur les textes anciens et en même temps, sur notre modeste connaissance du terrain, ce n'est pas le cas pour d'autres où le travail est essentiellement bibliographique et cartographique. En ce qui concerne l'axe Fès-Tlemcen, pris à titre d'exemple, la partie centrale de ce trajet nous est assez bien connue grâce aux travaux de prospection que nous y avons effectués en 1990 et en 2014, mais pour l'exploration du premier tronçon, nous sommes allés sur les pas de notre collègue Aboulkacem Chebri qui l'a prospecté dans le cadre de son projet de mémoire de fin d'étude, réalisé en 1990 à l'INSAP,⁴ tout en essayant de compléter l'information manquante à travers une recherche bibliographique et cartographique. Enfin pour la partie orientale reliant Taza à Tlemcen, qui demeure la moins connue, la reconnaissance a été plutôt faite par le biais des références bibliographiques disponibles et l'analyse des indications toponomastiques recueillies dans les cartes topographiques de la zone. Le travail d'Ahmed Siraj, bien qu'ayant des objectifs différents, nous a été d'une grande utilité pour suivre certaines voies et pour pouvoir localiser quelques points dans le Rif oriental.⁵

Quelle est la nature de ces routes et quelle image se fait-on d'elles à travers les textes? Comment ces itinéraires sont-ils matérialisés sur le terrain et comment peut-on cartographier leurs tracés, leurs étapes et leurs haltes? Existe-t-il une hiérarchie nous permettant de distinguer les voies principales, secondaires ou tertiaires et d'établir une typologie fonctionnelle? À travers ces nombreuses questions, nous souhaitons partager des idées et jeter les bases d'une réflexion sur ce sujet fort intéressant. Nous tenterons dans la mesure du possible, d'apporter quelques éléments de réponse à ces multiples interrogations, tout en souhaitant que cela aidera dans le futur proche à ouvrir un débat sérieux et constructif sur ce thème et à lancer des programmes de recherche ambitieux.

1. Le nord-est du Maroc: cadre géographique et contexte historique

Dans le nord-est du Maroc, comme partout d'ailleurs, la création et le développement des réseaux routiers de l'époque médiévale ainsi que le choix de leurs tracés et de leurs usages répondent d'abord à un besoin socio-économique capital. Ils obéissent à une combinaison de facteurs. Ainsi, le suivi de ces itinéraires à travers les descriptions géographiques disponibles, montre que les gens se sont souvent frayés leurs chemins dans les plaines, le long des vallées et à travers les cols et les couloirs naturels, afin de pouvoir parcourir de longues distances et franchir des obstacles naturels, tout en économisant l'effort et le temps de voyage. Ces conditions physiques n'occulent pas d'autres besoins vitaux et obligatoires comme l'existence des cours et des points d'eau et d'un climat tempéré. À ces conditions naturelles, s'ajoutent

4. Aboulkacem Chebri, "Prospection archéologique le long de l'itinéraire Fès-Taza d'après al-Bakri (XI^e s.)" (Mémoire de fin d'études à l'Institut national des sciences de l'archéologie et du patrimoine, Rabat, 1990).

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

d'autres d'ordre anthropique tels que la nécessité de sécuriser les utilisateurs de ces chemins et de garantir leur approvisionnement et leur halte pour le repos après chaque étape. Nous présentons dans ce qui suit, les facteurs géographiques marquants qui ont favorisé la création des routes dans cette zone clé du Maroc médiéval.

1.1. Une zone d'anciens passages naturels

Il suffit de consulter la carte du Maroc, pour se rendre compte de la position stratégique qu'occupe la zone nord-est à l'échelle du pays. Ce territoire aux traits topographiques variés, est dans l'ensemble une région au relief contrasté, en partie montagneuse et en partie plate et semi-désertique. Elle s'insère entre la chaîne rifaine au nord et celle du Moyen Atlas au sud. Ces deux chaînes montagneuses sont traversées du nord au sud et d'est en ouest, par de nombreuses vallées, qui en font un espace accessible et accueillant qui s'étend depuis la plaine du Saïs à l'ouest jusqu'au désert de la Malwiya et l'actuelle frontière algérienne à l'est. Malgré leurs caractères hétérogènes, ces territoires présentent des conditions favorables à l'installation et au passage de l'Homme depuis la période préhistorique jusqu'à l'époque médiévale. Tandis que les vallées et les cols, qui prennent localement le nom de *bāb* ou *tizī*,⁶ ont permis la communication et la liaison entre zones éloignées, le piémont, riche en ressources hydrauliques et en terroirs fertiles, a favorisé la sédentarisation et le développement de la vie urbaine. Pour sa part, la montagne grâce à l'avantage du relief qu'elle procure, contribue à assurer la protection et à garantir la sécurité, qui demeurent des facteurs indispensables pour l'installation humaine, (fig. 1 à 3).



Fig. 1: Vue sur la vallée de l'Innāwn bordé des piémonts de l'Atlas et des collines pré-rifaines, (© M. Belatik).

6. Le terme *bāb* en arabe qui signifie la porte, s'applique à ce genre de passages naturels qui constituent des ouvertures et des points de liaison et de passage entre les localités dans un territoire montagneux. Le nom de la ville de Taza proviendrait du terme *tizī* qui signifie col. La transformation s'est faite par l'usage.



Fig. 2: Vue sur la vallée de l'oued Laḥḍar traversant le territoire des Maknāsa, (© M. Belatik).



Fig. 3: Vue sur la vallée de la Malwiya près de Wṭāṭ al-Hāj, (© M. Belatik).

1.1.1. Le couloir de Taza, un passage obligé entre l'est et l'ouest du Maghreb

Pour passer d'est en ouest ou dans le sens inverse et pour gagner la côte atlantique et les riches plaines qui s'ouvrent sur elle, les voyageurs n'avaient pas de meilleurs choix que d'emprunter ce couloir naturel à travers la trouée de Taza et le col de Twāhar. Ce précieux détroit terrestre longeant la vallée de l'Innāwn,⁷ faisait – et continue de

⁷ L'oued Innāwn est une rivière qui se forme près de Taza, de la confluence des oueds Larba' et Bū Ljraḥ. Il traverse le couloir de Taza qui marque la limite entre la chaîne du Rif et celle du Moyen Atlas. Ses principaux affluents sont l'oued Laḥḍar et l'oued Lben. Il rencontre l'oued Wargha près de Fès et se jette dans le Sebou.

faire – communiquer le Maroc avec les autres pays du Maghreb et le bassin du Sabū et les plaines du Gharb au bassin de la Malwiya avec ses vastes territoires désertiques et semi-désertiques. C’est aussi l’unique route terrestre qui était ouverte aux migrations, celle que devaient suivre les invasions et les armées et qui n’a jamais cessé d’être utilisée. Bien que les preuves de l’occupation préhistorique au niveau de ce passage ne manquent pas,⁸ nous ne disposons aujourd’hui que de peu de témoins matériels sur sa fréquentation à l’époque romaine.⁹ Mais depuis l’islamisation du pays, cette vallée a constitué la principale voie de communication, comme en témoignent les descriptions faites par les géographes anciens et les différents sites et traces, identifiés le long de ce couloir que nous présenterons par la suite.

1.1.2. La vallée de la Malwiya,¹⁰ une liaison entre la côte méditerranéenne et le Sahara à travers la chaîne de l’Atlas

La chaîne montagneuse de l’Atlas a toujours joué le rôle de zone de passage, de transhumance et de migration. Elle n’a jamais constitué de ce fait, un obstacle pour le contact et les échanges, mais plutôt, une zone charnière entre le Maroc occidental ouvert sur l’océan Atlantique, la mer Méditerranée d’une part et le Maroc présaharien ouvert sur les steppes orientales, sur le reste de l’Afrique subsaharienne et le Sahel d’autre part. Ce qui implique que les cols et les voies naturelles qui relient ces deux parties à travers les chaînes de l’Atlas, ont toujours favorisé le déplacement et les échanges entre les populations, de part et d’autre de la montagne. L’arrivée d’influences puniques vers la haute Malwiya est attestée durant l’Antiquité, à travers le site de Tayadīrt¹¹ et d’autres du Moyen Atlas dont notamment celui de Mūdman

8. Le site de Kifān Belghumarī est un des sites préhistoriques majeurs de Taza. L’industrie lithique découverte au cours du XX^{ème} siècle appartient aux civilisations dites moustérienne et ibéromaurusienne: Lieutenant Campardou, “La grotte de Kifan Bel Ghomari à Taza,” *Bulletin de la Société de géographie et d’archéologie d’Oran* XXXVII, fasc. CXLVII (1917): 5-26; Colette Roubet et Slimane Hachi, “Kifan Bel-Ghomari,” *Encyclopédie berbère* 27 (2005): 4245-50.

9. Les vestiges romains trouvés à Taza et sa région sont une pièce de monnaie en bronze du Bas-Empire qui porte selon Louis Voinot, une tête laurée à l’exergue Constantinus et une médaille à l’effigie de l’empereur Tibère. Louis Chatelain signale sur l’oued Bū Hlū différents motifs sculptés sur pierre, un fragment de demi-colonne, un chapiteau, une base de pilastre, et des fragments de corniche. Albertini et Leschi ont pu repérer sur la vallée de l’oued Msūn, un fortin qui rappelle ceux qui jalonnaient le *limes* de la Mauritanie césarienne. Louis Chatelain, *Le Maroc des Romains. Étude sur les centres antiques de la Maurétanie occidentale*, Bibliothèque des Écoles françaises d’Athènes et de Rome 160 (Paris: Édition Boccard, 1968); Jérôme Carcopino, *Le Maroc antique* (Paris: Gallimard, 1943), 237; Lieutenant Campardou et Sous-Lieutenant André, “Notes historiques sur Taza,” *Supplément Afrique française* (septembre, 1915): 151; Louis Voinot, “Taza et le Riata,” *Bulletin de la Société de géographie et d’archéologie d’Oran* XL, CLV (1920): 10.

10. L’oued Malwiya est un fleuve qui prend naissance à la jonction des massifs du Moyen et du Haut Atlas dans la région d’Almsīd, la province de Midelt. Long de 600 km, il se jette dans la Méditerranée, dans la région du Rif oriental, précisément dans les plaines de Kabdāna et Trīfa. L’oued Zā est son principal affluent.

11. La nécropole de Tayadīrt se trouve à Ayt Ghiyāt à 40 km au nord-ouest de Midelt. Découverte en 1962, elle renferme des tumuli et des monuments funéraires dont la fouille a livré des objets de parure de tradition punique datés de la période allant du V^{ème} au I^{er} siècle av. J.-C. et attestant l’existence d’une relation entre la population du Moyen Atlas et les villes côtières de la Maurétanie ouvertes sur la Méditerranée. Nicole Lambert et Georges Souville, “Influences orientales dans la nécropole mégalithique de Tayadirt (Maroc),” *Antiquités africaines* 4 (1970): 63-74.

Būlama identifié au nord-est de Boulmane. Durant la période médiévale, les témoignages textuels et les traces matérielles liées à la circulation des transhumants, des migrants, des voyageurs, des commerçants et des assaillants sont très nombreux et nécessitent des efforts considérables de la part des chercheurs afin de les sortir de l'oubli.

1.1.3. Une multitude de vallées secondaires

Outre ces deux grandes vallées, plusieurs autres plus petites percent le paysage montagneux au nord et au sud de la vallée de l'Innāwn et permettent de traverser ces obstacles naturels, soit vers la côte méditerranéenne soit vers le Maroc central, constituant ainsi un véritable réseau routier. Le long de la Méditerranée, les vallées des oueds Kart, Nakūr et Rhis permettent l'ouverture du territoire enclavé du Rif sur la mer. Sur les collines pré-rifaines, les vallées des oueds Msūn, Larba', Laḥḍar, Lben, Lmhar et Wargha assurent cette jonction entre la côte et la métropole, Fès, à travers le détroit de l'Innāwn. Enfin, sur les piémonts nord du Moyen Atlas, sont creusées les vallées du haut Sabū et celle de l'oued Mllūlū, Bū Hlū, Kawān et Bū Zamlān, favorisant ainsi la pénétration vers l'intérieur du pays pour atteindre les riches villes caravanières de Sijilmāsa, d'Aghmāt et de Tāmdult et par là vers les pays de l'Afrique subsaharienne.

1.1.4. Un territoire de piémont riche et densément occupé

À travers ce réseau de petites et grandes vallées s'étendent de vastes territoires de piémonts (*addayr*) faits de terrains collinaires et de plateaux fertiles et bien arrosés. Ces terroirs très riches présentent des conditions favorables à l'occupation humaine, mais aussi au passage. Ils bénéficient du climat montagneux des hautes chaînes enneigées dont l'impact est considérable sur la vie humaine, l'activité agricole et la constitution des réserves d'eau. Le dense réseau hydrologique existant dissémine la richesse dans les vallées et les plaines assez étendues ou exiguës du haut Sabū et de l'Innāwn et de leurs affluents... D'ailleurs, les textes des anciens géographes nous apportent des témoignages expressifs sur la richesse agricole et horticole de ces territoires et sur l'abondance des produits d'élevage de toute sorte. Ces terrains présentent également, l'avantage d'être assez accessibles à travers ces vallées et vallons bien que parfois encaissés, et facilitent de ce fait la communication. Nichés au pied des chaînes rifaine et atlasique, sécurisés et contrôlant voies et débouchés, ces terroirs furent très convoités tout au long de l'histoire et connurent une dense occupation, (fig. 4).



Fig. 4: Carte de la densité urbaine le long des vallées et des côtes du nord-est du Maroc, (© M. Belatik).

1.2. Le Maroc au IV^{ème}-V^{ème} siècle H/ X^{ème}-XI^{ème} J.-C., sous la principauté des Banū Abī al-‘Āfiya

La création de la principauté des Banū Abī al-‘Āfiya¹² dans la partie nord du Maroc, au début du IV^{ème} siècle H/ X^e J.-C., est intimement liée aux circonstances qui ont marqué l’histoire de l’Occident musulman en général et du Maghrib al-Aqṣā en particulier. En effet, les conflits politico-économico-religieux qui ont mis en confrontation les deux califats d’Occident, en l’occurrence les Fatimides d’Ifriqiya et les Omeyyades d’al-Andalus, ont eu des répercussions désastreuses sur la scène politique, puisqu’on assiste dès le début de ce siècle, à un affaiblissement des Idrissides, à une division politique sans précédent et au début de l’ingérence de ces puissances étrangères dans les affaires du pays. Par ailleurs, cet intense conflit provoque la dislocation des solidarités tribales qui ne reposent plus sur l’appartenance clanique, mais plutôt sur la soumission à l’une ou à l’autre des deux pouvoirs régionaux susmentionnés, (fig. 5).

12. Banū Wafā selon Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Ard*, 106.

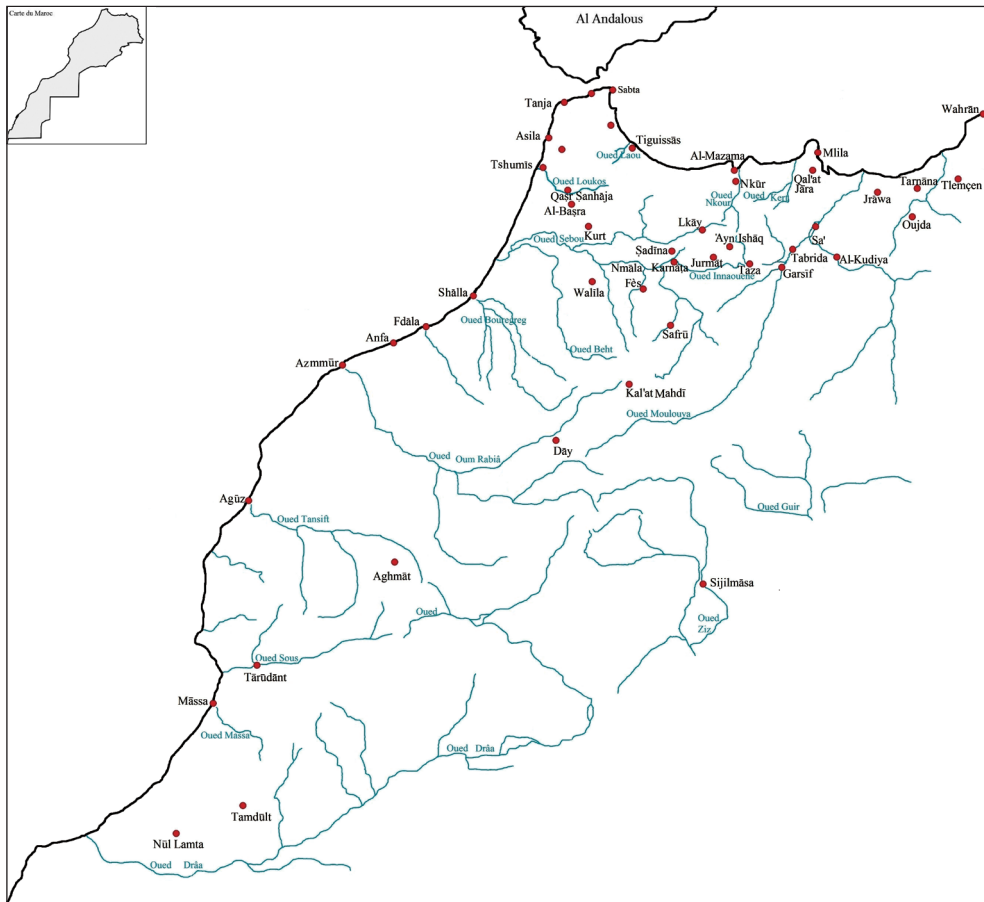


Fig. 5: La principauté des Banū Abī al-ʿĀfiya dans le contexte de la Méditerranée occidentale au X^{ème} siècle, (© M. Belatik).

Profitant du déclin du pouvoir des Idrissides, les principautés des Burghwāṭa, des Banū Midrār et des Banū Ṣāliḥ vont refaire surface après une longue période d'éclipse. Dans ce même contexte est née la principauté maknāsienne des Banū Abī al-ʿĀfiya qui représente un cas révélateur de cet émiettement politique. Par ailleurs, et au moment où régnaient les derniers princes idrissides à Fēs, une branche de la tribu zénète Maknāsa¹³ ayant fondé la ville d'Agrsīf, franchit le couloir de l'Innāwn et parvint à fonder la dynastie des Banū Abī al-ʿĀfiya et à se hisser au rang des puissances souveraines.¹⁴ Soutenus par une forte coalition tribale, les Maknāsa conduits par leur chef Mūsā réussirent à annexer les territoires environnants et à fonder une principauté. Ils installèrent leur capitale ʿAyn Ishāq dans le territoire des Tsūl, au nord-ouest de la ville de Taza et étendirent leur domination sur presque toute

13. Les Maknāsa sont une branche de la grande confédération zénète. Ils nomadisaient dans le Maroc oriental le long de la vallée de la Malwiya et dans les monts de Taza et Tsūl. Ils professaient le kharijisme sūfrite. Une fraction des Maknāsa avait fondé vers 140 H/757 J.-C. dans le territoire du Taflālt, la dynastie kharijite des Banū Midrār dont la capitale fut Sijilmāsa.

14. Ibn Khaldūn, *Kitāb al-ʿIbar*, t. VI, éd. ʿAdil bin Saʿad (Beyrouth: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyya, 1992), 260.

la partie nord du Maġhrib al-Aqṣā, depuis Tlemcen jusqu'à Aṣīla et Shālla¹⁵ et de la côte méditerranéenne au nord, jusqu'aux piémonts du Moyen Atlas au sud, (fig. 6).

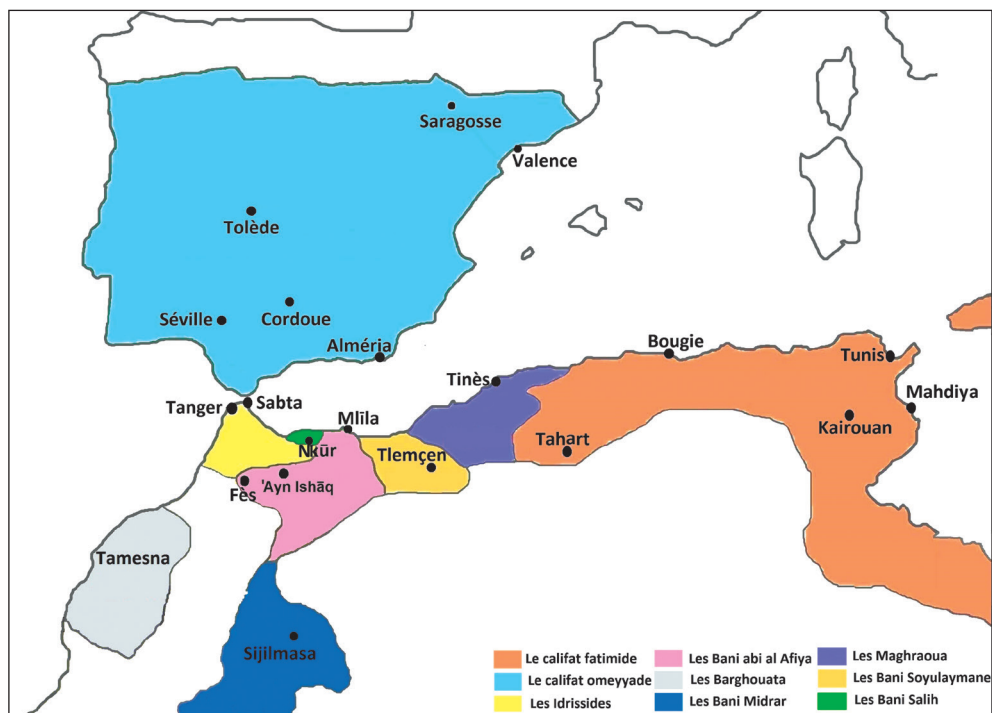


Fig. 6. Extension maximale du territoire des Banū Abī al-ʿĀfiya dans le nord du Maroc (© M. Belatik).

La principauté maknāssienne s'est soumise initialement, sous l'autorité de Maṣāla ibn Ḥabbūs, aux Fatimides. C'est lors de sa première incursion en 305 H/ 917 J.-C. que ce dernier a nommé Mūsā Ibn Abī al-ʿĀfiya comme émir dans le Maġhrib al-Aqṣā,¹⁶ profitant ainsi de son appartenance à la même tribu et pour le récompenser de son soutien. Mūsā combattit sur plusieurs fronts dans la perspective d'accroître son territoire aux dépens des Idrissides et des autres principautés voisines. En 318 H/ 930 J.-C., il finit par renier la suzeraineté des Fatimides et à se rallier au califat de Cordoue, qui était animé par le désir de bousculer ses ennemis shi'ites sur la rive sud, afin de contrôler le commerce caravanier qui reliait le Maroc aux pays de l'Afrique subsaharienne.

Les textes ne justifient pas ce changement d'obédience par les Maknāsa, mais il est probable qu'il se soit agi là d'un engagement auprès du plus offrant, car l'idéologie et la doctrine ne justifient pas, au moins, à elles seules, cette conversion. Il est possible aussi que l'intervention directe des Fatimides et leur mainmise sur le commerce transsaharien aient privé les formations tribales zénètes des ressources qui

15. Selon Ibn 'Idhārī, il étend son pouvoir jusqu'à Tahert, chose difficile à prouver puisque aucun auteur ne vient conforter ses dires. Ibn 'Idhārī, *al-Bayān al-muġhrib fī akhbār al-Andalus wa-l-Maġhrib*, éd. Georges Séraphin Colin et Évariste Lévi-Provençal, t. I (Beyrouth: Dār al-Thaqāfa, 1980), 194.

16. Les textes le désignent comme *rāīs* (al-Bakrī) ou *malik* (*Maḥākhir al-barbar*).

en avaient fait jusque-là des intermédiaires importants.¹⁷ C'est le cas des Maghrāwa, qui furent chassés du Mzāb vers la côte du pays Shlaf, leur permettant notamment d'assurer le lien avec al-Andalus. Il en est de même pour les Banū Abī al-ʿĀfiya qui ont profité de ce changement pour élargir considérablement leur accès aux ports de la Méditerranée. Ce revirement peut s'expliquer également par la politique intransigeante des Fatimides qui mirent leurs alliés à l'épreuve, leur imposant un contrôle étroit et les privant de marge de manœuvre dans les territoires sous leur responsabilité. Les Omeyyades, par contre, beaucoup plus souples que les shi'ites, ont adopté, du moins pendant la longue période du règne de ʿAbd al-Raḥmān al-Nāṣir, une politique diplomatique intelligente envers leurs alliés maghrébins, pour constituer une coalition sunnite et faire face à toute tentative d'extension shi'ite.

Après le ralliement aux Omeyyades d'al-Andalus, la volonté de Mūsā de se venger des princes idrissides impliqués dans toutes les guerres menées contre lui par les Fatimides s'est accrue et a motivé les futures incursions qu'il allait mener dans leurs territoires. En effet, les derniers princes idrissides furent repoussés vers le nord-ouest du Maroc, vers Aṣīla, Tanja, al-Baṣra, Ghumāra et Ḥiṣn al-Karam¹⁸ et exilés dans la forteresse de Ḥajar al-Nasr,¹⁹ leur dernier site refuge où ils furent enfermés sous le contrôle d'une troupe de l'armée des Maknāsa.²⁰

Mais la riposte fatimide ne va pas se faire attendre, puisque les incursions guidées contre Mūsā Ibn Abī al-ʿĀfiya en 321 H/933 par Ḥamīd b. Yaslitan et en 323 H/ 935 J.-C. par Maysūr mit à sac les principaux centres de pouvoir des Maknāsa. Après une période d'exil dans le désert de la Malwiya, Mūsā s'installa après son retour, provisoirement dans la place forte de Jurmāt, car sa capitale avait subi apparemment des dégâts irréparables. C'est pourquoi il demanda en 324 H/936 J.-C. l'aide de ʿAbd al-Raḥmān III pour construire la forteresse de Jāra près de la côte méditerranéenne. L'année suivante, l'intervention de la flotte califale omeyyade à Nakūr et Arshqūl lui permit d'établir son pouvoir sur une large partie du littoral.

Après la mort de Mūsā Ibn Abī al-ʿĀfiya, avec qui la principauté a vécu son apogée, ses fils se sont disputé le pouvoir et ont visiblement, réparti le territoire de l'émirat en trois grandes provinces autonomes: celle de Madyan à Fès, Lkāy,

17. H. Qāsimī ʿAlawī, *Mujtamʿ al-Maghrib al-Aqsā ḥattā muntaṣaf al-qarn al-rābiʿ al-hijrī*, t. 2 (Rabat: Manshurāt Wizārat al-ʿawqāf wa-shuʿūn al-ʿislāmiyya, 1995), 234.

18. Grigori Lazarev, Virgilio Martínez Enamorado et Jacques Vignet-Zunz, "Proposition d'identification d'une forteresse idrisside du nord du Maroc, les ruines de Kodiet Demna, Hisn al-Karam à Bni Gorfet," *Bulletin d'Archéologie Marocaine* XXII (2012): 224-65.

19. Ḥajar al-Nasr veut dire littéralement "Le Rocher de l'aigle" ou "le nid d'aigle." C'est une forteresse idrisside sise dans la tribu des Sumāta (province de Larache). Elle fut construite par Ibrāhīm ibn Muḥammad ibn al-Qāsim ibn Idrīs en 317 H / 929 J.-C. Patrice Cressier et al, "Ḥaḡar al-Nasr, capitale idrisside du Maroc septentrional: archéologie et histoire," in *Genèse de la ville islamique en al-Andalus et au Maghreb Occidental*, eds. Patrice Cressier et Mercedes García-Arenal (Madrid: Casa de Velázquez, CSIC, 1995), 303-34.

20. Ibn Khaldūn, *Kitāb al-ʿibar*, t. VI, 195; Ibn al-Khatīb, *Aʿmāl al-aʿlām*, t. III, ed. Aḥmad al-ʿAbbādī et Muḥammad Al-Kattānī (Casablanca: Dār al-Kitāb, 1964), 212; Ibn ʿIdhārī, *Al-Bayān*, t. 1, 304.

Sūq Lamīs et Lawāta, celle d'Abū Munqid à 'Ayn Ishāq, Qal'at Jurmāt et la zone environnante, et celle d'al-Būrī à Malīla, Qal'at Jāra et leurs dépendances.

Avec les expéditions zirides conduites par Buluqīn en 362 H/ 973 J.-C. et 368 H/ 979 J.-C., on assiste à l'arrivée en masse des tribus zénètes des Banū Yafran et des Maghrāwa depuis le Maghreb central. Ces derniers vont marcher sur Fès pour repousser les Maknāsa vers leur fief d'origine englobant la région du couloir de Taza, les plaines désertiques autour de la Malwiya et des montagnes pré-rifaines. Le déclin des Maknāsa va se poursuivre avec les descendants de cette famille jusqu'à l'avènement des Almoravides au début du XI^{ème} siècle.

2. Un réseau routier actif et dense dans le nord-est du Maroc

Le réseau routier d'époque médiévale dans la partie nord du Maroc se caractérise par sa densité et le grand nombre de stations, carrefours et bifurcations qui le ponctuent. Ceci est prouvé par les multiples témoignages rapportés par les géographes orientaux, andalous et maghrébins qui les ont fréquentés ou décrits. En consultant les textes des pionniers parmi ces géographes, on ne dénombre pas moins de treize routes au nord de l'Atlas. Pour la partie nord-est qui nous intéresse ici, ce réseau est beaucoup plus dense en comparaison avec les autres contrées se trouvant au sud du Moyen Atlas. Ceci trouve sa justification dans sa position stratégique en tant que carrefour entre l'est et l'ouest, le nord et le sud, la proximité de la côte méditerranéenne, la richesse de la zone, ainsi que la dynamique économique, urbaine et démographique que celle-ci a connue à l'époque, (fig. 7).

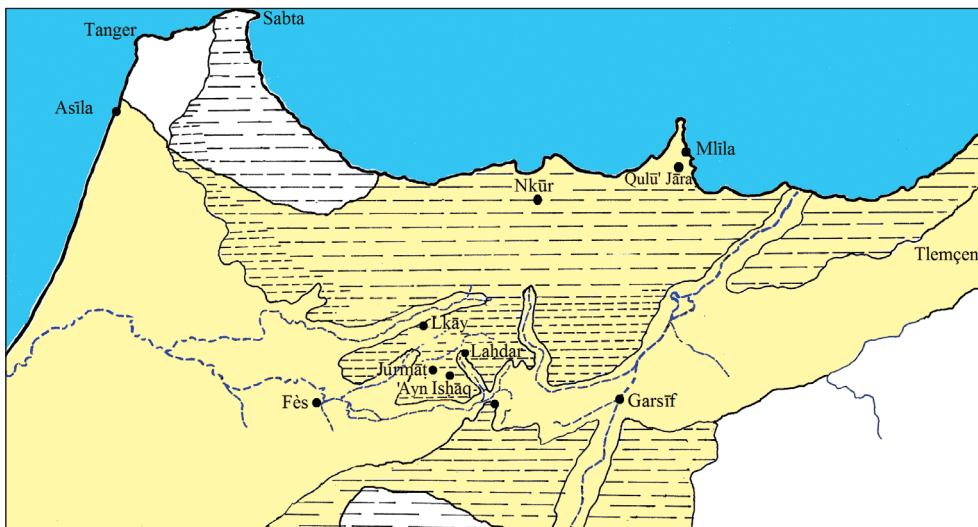


Fig. 7: Dynamique urbaine et réseau routier dans le nord du Maroc entre le X^{ème} et le XI^{ème} siècle, (© M. Belatik).

Dans cette présentation des axes routiers de la région, l'accent sera mis sur celui reliant Fès à Tlemcen, voie très fréquentée à l'époque. En nous basant essentiellement sur les descriptions d'Ibn Hawqal et d'al-Bakrī et sur les résultats

des prospections menées jusqu'à présent, le long de l'axe Fès-Taza, et en adoptant une approche descriptive et analytique, nous allons essayer de suivre les étapes et les stations de ces itinéraires et de les décrire tout en nous arrêtant sur les structures qui les ponctuent. Nous aborderons par la suite les autres axes routiers qui traversent ce territoire, puis nous approcherons ceux qui en partent vers d'autres contrées ou y aboutissent. Pour cette dernière catégorie, nous nous contenterons de signaler ou de décrire les étapes et les stations faisant partie de la zone d'étude, (fig. 8).

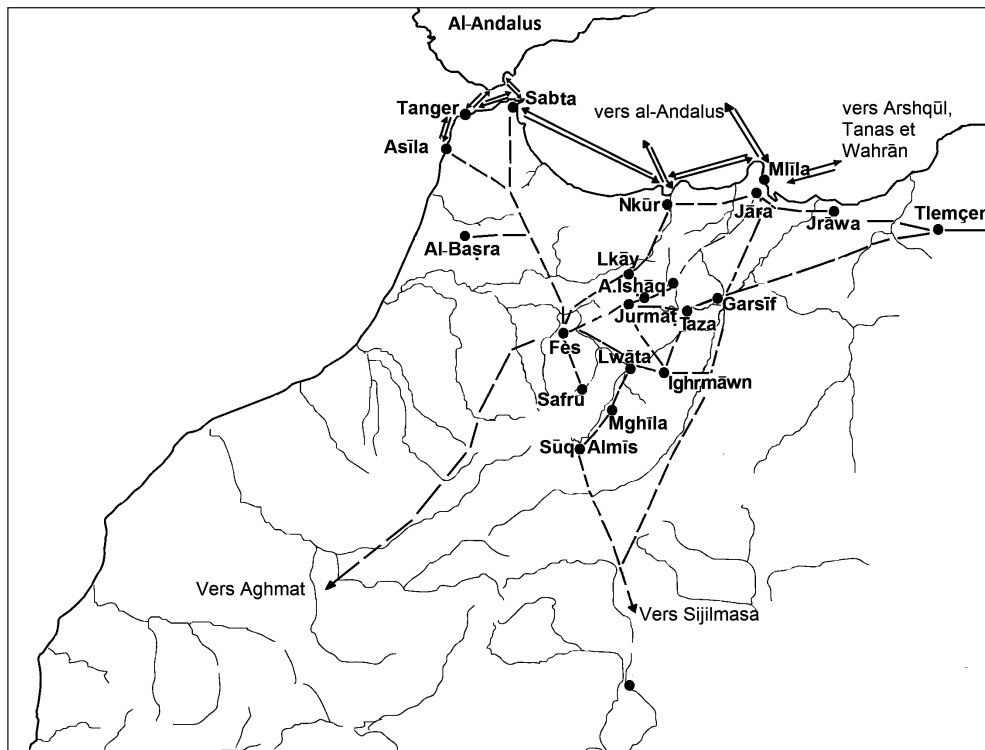


Fig. 8: Réseaux routiers dans le nord-est du Maroc entre le X^{ème} et le XI^{ème} siècle, (© M. Belatik).

2.1. La route de Fès à Tlemcen

C'est un tronçon de la route principale qui relie Fès à Kairouan. L'importance de cette route réside d'abord dans la valeur de ces deux grandes métropoles qui bénéficient d'une grande notoriété sur les plans politique, socio-économique et religieux et dans le fait qu'elle fut l'une des voies les plus fréquentées à l'échelle de l'Occident islamique. Il s'agit d'une route historique dont l'usage remonte à la Préhistoire et à l'Antiquité.²¹ Elle fut aussi, traversée pendant le Moyen Âge comme l'attestent les voyageurs de l'époque et, à leur tête, Ibn Ḥawqal qui l'a parcourue

21. M. Rachid El Mostafa, "De la Tingitane occidentale à la Tingitane orientale," in *Actes du colloque: Le Maroc oriental, passé et présent* (Oujda: Publications de la FLSH, Université Mohamed I, 1986), 209-13; Jean Marion, "La liaison entre la Tingitane et la Césarienne," *Bulletin d'Archéologie Marocaine* IV (1960): 442-7.

au IV^{ème} siècle H/ X^{ème} J.-C, puis par al-Warrāq. Un siècle plus tard, al-Bakrī l'a décrite en se basant sur le texte de ce dernier.²² Les récits entre nos mains révèlent les stations qui délimitent les étapes de cet itinéraire et les gîtes qui les ponctuaient, qui sont au nombre de dix-sept.

La première étape commence à Bāb al-Futūḥ qui est la porte de la rive des andalous à Fès. Son nom fait allusion non pas à la conquête de la ville comme le laissent croire certains auteurs, mais plutôt à un des princes des Maghrāwa, al-Futūḥ ibn Dūnās qui a reconstruit cette porte orientale de la capitale idrisside.²³

Bāb al-Futūḥ conduit directement vers un terrain marécageux du nom de Marj Ibn Hishām dont la mémoire locale ne conserve aucun souvenir. Sur la nature du lieu, l'auteur ne donne aucune précision, mais le terme utilisé laisse entendre la présence de mares ou de marais, en tout cas de terres basses et humides du fait de l'eau stagnante, couvertes de végétation tout le long de l'année et consacrées à l'horticulture. Ce terrain plat et parfois en pente douce est bordé par l'oued Fès du côté nord et par des collines du côté sud. Bien que reconnaissable par sa verdure et ses terres fertiles, il reliait la ville à l'oued Sabū et n'a plus aujourd'hui la même physionomie et la même fonction en raison de l'extension urbaine et des aménagements qu'il a subis au cours des temps.

La route court sur une distance de quatre milles,²⁴ soit les six kilomètres qui séparent Fès de l'oued Sabū qu'Ibn Ḥawqal qualifie de grande rivière qui charrie une eau abondante.²⁵ Les géographes de l'époque ne nous livrent aucun détail sur le mode de traversée de l'oued pour continuer la route. Mais, aujourd'hui, existe un pont historique sur ce point de passage, vital pour le trafic routier et pour l'accès à la ville de Fès depuis l'est. Ce pont massif est aujourd'hui délaissé après la construction non loin vers le sud d'un nouvel ouvrage. Long de 240 m et haut de 10,50 m, l'ancienne construction dispose de huit arches dont la hauteur atteint 8,80 m au centre, la largeur des ouvertures variant entre 9 et 11,50 m. Elle est bâtie dans une maçonnerie hétérogène faite de briques cuites jointes au mortier de chaux pour les arcs. Ces derniers sont coiffés d'une maçonnerie coffrée en béton de chaux très résistant. Le tout repose sur des semelles de béton et de gros blocs de pierre. L'ouvrage présente plusieurs traces de réfections notamment dans sa section centrale qui semble avoir été refaite à plusieurs reprises en raison des dégâts causés par les crues répétées de l'oued Sabū, (fig 9).

22. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Ard*, 88-9; al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 325-6.

23. Ibn Abī Zar', *Rawḍ al-Qirṭās*, éd. 'Abd al-Wahāb ben Mansūr (Rabat: al-Maṭba'a al-Malakiyya, 1999), 55.

24. Le mille géographique correspond à une distance estimée à 1 848m.

25. L'oued Sabū coule sur environ 600 km. Il prend naissance dans la chaîne du Moyen Atlas, traverse le couloir de Taza et les plaines du Saïs et du Gharb pour se jeter dans l'Atlantique.

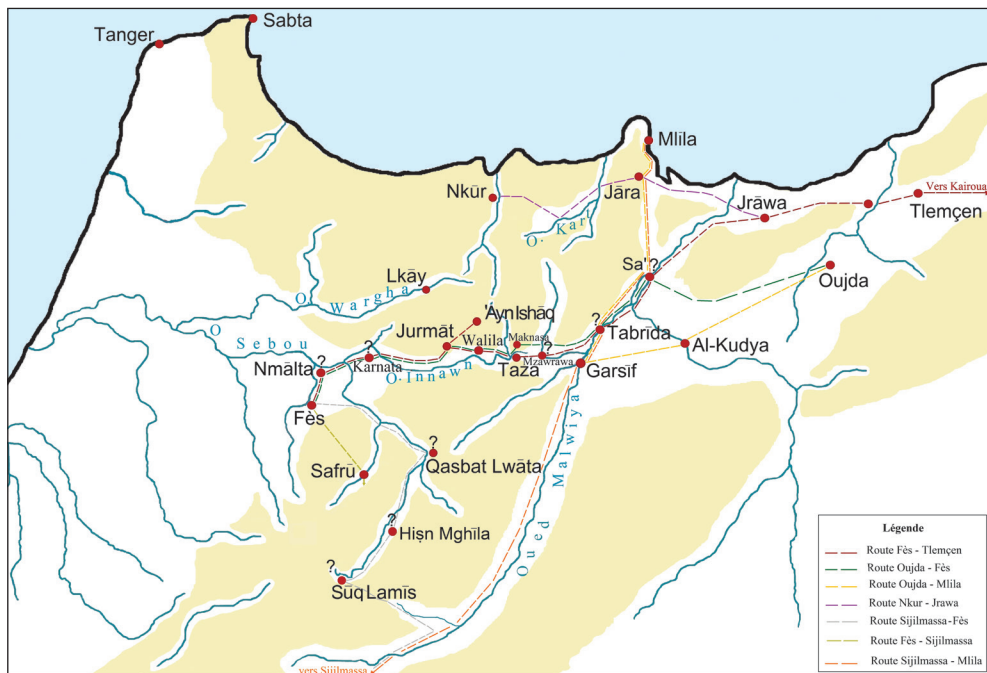


Fig. 9: Vue sur l'ancien pont sur oued Sabū situé à 6 km à l'est de la médina de Fès, (© M. Belatik).

Le pont présente sur la façade sud des restes d'inscriptions martelées dont une en céramique excisée en grande partie arrachée.²⁶ Si al-Zayānī attribue sa construction au sultan 'alawīte My Rashīd (1080 H/ 1669-70 J.-C.),²⁷ al-Maqqarī le date du règne du sultan sa'adien Muḥammad al-Shaykh (951-964 H / 1544-1577 J.-C.) et de son fils Aḥmad al-Manṣūr (986-1012 H/1578-1603 J.-C.).²⁸ Il est certain qu'un pont ou une passerelle modeste existait à l'origine au niveau de gué, qui n'a certainement pas retenu l'attention des deux voyageurs.

Dans la suite de ce parcours, le voyageur escalade 'Aqabat al-Baqar prononcée localement "‘Agbat Lbgar" et qui signifie "la montée des vaches." Ce nom de lieu existe toujours à l'est du douar al-Masdūra situé à environ 500 m au nord-est du nouveau pont, sur la route qui mène vers Taounate et à 16 km à l'est de Fès. La montée se fait par des collines parfois abruptes dont l'altitude atteint les 530 m. Au sommet d'une plateforme dominant la zone se trouvent les vestiges de murs en pisé appartenant à un site désigné par les habitants sous le nom de Swiyyar "le muret."²⁹

26. Cette description du pont, nous la devons à Chebri, "Prospection archéologique," 53.

27. Abulqasim al-Zayānī, *Ettorrdjemân el-Mo'arib 'an Douel el Machrik ou l'Maghrib. Le Maroc de 1631 à 1812*. éd et trad O. Houdas (Paris: Imprimerie nationale, Ernest Leroux, 1886), 11.

28. Al-Maqqarī, *Rawd al-'As*, éd. 'Abd al-Wahhāb ibn Manṣūr (Rabat: Al-Maṭba'a al-malakiyya, 1983), 76.

29. Chebri, "Prospection archéologique," 57.

Ce chemin montagneux débouche par la suite sur Khandaq al-Fūl “le ravin des fèves,” dont le nom n’a pas laissé de traces dans la toponymie locale. Dans cette localité, il n’est fait mention d’aucune structure d’occupation humaine, mais al-Bakrī signale que le pays appartient à la tribu zénète des Maknāsa.

Ibn Ḥawqal, qui ne mentionne aucune des localités précédentes, décrit le trajet entre l’oued Fès et la halte suivante en signalant que les villages se succèdent jusqu’à Namālta. Une fois arrivé dans cette agglomération, on aura franchi la première étape, longue d’environ 30 km à vol d’oiseau. Le géographe oriental localise cette ville sur l’oued Innāwn et sur un autre connu lui aussi sous le nom de Namālta et qui vient du sud, en affirmant qu’il est planté de vignes et riche en vergers.³⁰ Le nom de cette ville prête à confusion puisqu’une autre ainsi nommée est mentionnée par al-Ya‘qūbī dans les environs de Tlemcen.³¹ En enquêtant sur ce toponyme, on se rend compte qu’il existe bel et bien deux sites différents portant le même nom, et non d’une confusion chez Ibn Ḥawqal comme le prétend A. Siraj.³² Le premier correspond à Lālla Maghniya en Algérie. Le second dont il est question ici, se situerait à 3 km au nord du barrage d’Idrīs I^{er}, où un douar dépendant de la commune d’Oued Jam’a porte le nom de Nmāla, toponyme se rapprochant linguistiquement de Namālta, et pourrait donc être un souvenir de cette ville disparue.³³

On constate donc que le trajet de cette étape se dirigeait vers le nord-est et ne déviait vers l’est qu’une fois l’oued Innāwn atteint. Nous pensons qu’il faut chercher les ruines de la ville de Nmāla – si elles existent encore – autour de ce village et sur les rives et les méandres de l’oued Innāwn à sa rencontre avec l’oued al-Mallāh, à moins que le barrage n’en ait submergé ce qui en restait comme traces ou que les aménagements et les travaux agricoles en aient arasé les derniers vestiges.

La route vers la station suivante longeait la rive gauche de l’oued Innāwn, où le terrain légèrement en pente est bien praticable, contrairement à la rive gauche où le passage est beaucoup plus exigü et difficile en raison de la topographie accidentée. Après la ville de Nmāla, l’étape suivante nous conduit vers Karānṭa.³⁴ Celle-ci est citée par Ibn Ḥawqal comme une ville située sur l’oued Innāwn et sur une autre rivière qui vient du sud sur laquelle abondent les fruits, les vignes et de nombreuses

30. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Arḍ*, 87.

31. Al-Ya‘qūbī, *Kitāb al-Buldān*, éd. Muḥammad Amīn Danāwī (Beyrouth: Dār al-Kutub al-‘Ilmiyya, 2002), 96-7.

32. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Arḍ*, 89.

33. S’appuyant sur la description de cet itinéraire faite à la fin du XIX^{ème} siècle par De La Martinière, A. Siraj a été induit en erreur et propose de chercher et localiser Nmāla sur l’oued Maṭmāta qui se trouve à environ 40 km et à 7h 50 mn de marche de Fès. De la Martinière signale dans ces territoires, une *qaṣba* ismaïlienne du nom de Qaṣbat Wlād Allal qu’A. Siraj considère comme une forteresse qui a peut-être supplanté la ville médiévale: Siraj, *L’image de la Tingitane*, 435.

34. D’après El Ouafi Nouhi, Professeur à l’IRCAM, à l’image du nom de lieu Gurmāt, Kernata se compose semble-t-il de deux mots: “*Ker* ou *Gur*” qui signifie en tamazight “entre les deux choses” et “*nāṭa*” dont il faut chercher la signification dans l’ancien parler zénète.

cultures irriguées.³⁵ S'agit-il de l'oued Bū Zamlān, celui de Matmāta ou celui de Bū Ḥlū? Nous ne pouvons pas trancher en l'état actuel des recherches,³⁶ (fig.10).



Fig. 10: Vue partielle du site de Jām' Lmdīna sur oued Bū Ḥlū, (© M. Belatik).

On constate, pour des raisons qu'on ne comprend pas, qu'al-Bakrī est resté silencieux sur les éléments marquant le trajet qui relie Khandaq al-Fūl à Qal'at Jurmāt. Il résume ce long parcours en disant qu'après avoir traversé une suite ininterrompue de villages, de terres cultivées et de ruisseaux appartenant aux Azdāja et à d'autres tribus, on arrive à Qal'at Jurmāt. Si le texte ne nous permet pas de reconnaître les autres tribus installées dans ces territoires, les Azdāja par contre sont cités par leur nom, ce qui peut être significatif de leur prédominance territoriale. C'est une branche de la famille zénète qui vivait aux environs de Wahrān dans le Maghreb central et en fut chassée par les Yafranides pour se disperser dans plusieurs contrées du Maghrib al-Aqsā.³⁷ Heureusement, le texte d'Ibn Ḥawqal permet de combler le vide

35. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Ard*, 88.

36. Les prospections menées en 2014, sur les rives de l'oued Bū Ḥlū ont permis la découverte, à environ 8 km au sud de la route principale, des vestiges d'une agglomération médiévale portant le nom de Jām' Lmdīna. Cette localité se trouve à douar Dār al-Wād dépendant de *mashyakhat* Mgāša Bū Shfā'a, au sud du centre de Bū Ḥlū (province de Taza). Les ruines de cette agglomération se dispersent sur une grande plateforme de 200 m de long. Le site est bordé des côtés nord et ouest par de profonds ravins. Plusieurs vestiges sont encore visibles: des murs en pierre au liant de chaux, qui sont encore conservés sur une hauteur atteignant 2 m. Un seul tronçon de mur construit dans la technique de pisé de chaux. Le ramassage de surface a livré des céramiques médiévales datant du VII^{ème}-VIII^{ème} siècle H/ XIII^{ème}-XIV^{ème} J.-C. À cela s'ajoutent des restes de canalisations en céramique, des tuiles, des fragments de meules à main et des pièces d'huileries en pierre calcaire. Cette découverte s'est avérée spectaculaire, puisque le matériel céramique récolté sur place confirme bel et bien, qu'il s'agit d'un site médiéval. Peut-on attribuer ces vestiges à la ville de Karānta sur le seul critère de proximité de Qal'at Jurmāt et sur l'existence d'un cours d'eau qui vient du sud? La question exige plus de prudence et laisse la réponse aux enquêtes de terrain qui peuvent être effectuées dans l'avenir.

37. Ibn Khaldūn, *Kitāb al-'ibar*, t. 6, 282. Nous relevons leurs traces dans une source dans le territoire des Tsūl qui porte le nom de 'Ayn Zdāja. Le nom de la tribu des Ayt Yzdag du Moyen Atlas est aussi à rapprocher du nom Azdāja.

d'information sur cette longue distance ponctuée de deux villes importantes: Namālta et Karānṭa. Le géographe oriental nous dit qu'après Karānṭa on passe par la localité de Bāb Znāta qui renvoie à la fois au nom d'une rivière et à une suite de villages dont les habitants sont sans doute d'origine zénète. Ces agglomérations rurales sont liées et installées au milieu de terres irriguées, jusqu'à Kurmāṭa qu'on identifie facilement au site de Gurmāṭ ou Jurmāṭ qui sera abordé par la suite. Pour sa part, al-Bakrī ajoutera plus tard de la confusion à la composition ethnique des populations qui occupent le territoire de la vallée de l'Innāwn, en précisant qu'entre Qal'at Jurmāṭ et Fès vivaient également les Mṭaghra descendants de Amtghar, fils de Fātin ibn Tumsīt ibn Darīs ibn Zahīk ibn Madghīs al-Abtar.³⁸ Les Mṭaghra habitaient le même territoire que les Maknāsa entre Tlemcen, la Malwiya, Taza et Fès. Les habitants de douar Mṭaghra dans la commune de Wlād Shrīf située entre Ḥad Wlād Zbāyr, Oued Amlīl et Maknāsa al-Gharbiya semblent être leurs dernières réminiscences dans la vallée de l'Innāwn.

La route atteint Qal'at Jurmāṭ³⁹ qui marque la fin de la deuxième étape de cet itinéraire. C'est ce qu'on comprend du texte d'Ibn Ḥawqal qui rapporte qu'entre Fès et cette forteresse, il y a deux étapes. Il la qualifie à la fois de souk et de *hiṣn* et vante l'abondance de ses céréales et de ses troupeaux.⁴⁰ Pour sa part, al-Bakrī nous la décrit comme étant "une place forte qui a servi de retraite pour Abū Munqid ibn Mūsā ibn Abī al-'Afiya." Il la situe à dix milles au sud de la ville de 'Ayn Ishāq et nous apprend qu'elle renfermait une mosquée (*jāmi'*), des souks et un hammam.⁴¹ Enfin, al-Idrīsī en relatant les étapes de la route Fès-Tlemcen, nous précise qu'elle surplombe l'oued Innāwn,⁴² une indication précieuse qui nous a aidés à la retrouver. Le nom de la forteresse est cité également par Ibn Ḥayyān, dans une lettre adressée par Mūsā ibn Abī al-'Āfiya à al-Nāṣir en 324 H/936 J.-C. dans laquelle il l'informait qu'il était de retour de l'exil forcé dans le désert de la Malwiya et qu'il occupait en ce moment Qal'at Jurmāṭ.⁴³

Sur la base de ces précieuses indications textuelles, nous avons mené une prospection qui a permis d'identifier Qal'at Jurmāṭ près d'un douar portant le nom d'al-Qal'a, dans la commune rurale de Wṭa Bū'bān, province de Taounate. Cette forteresse occupe le sommet du mont al-Qal'a. Il n'en subsiste plus aujourd'hui que le large fossé de 4 à 5 m qui bordait son enceinte. Les vestiges des constructions en

38. Son nom provient de *amtghar* qui signifie le sédentaire, habitant un territoire donné. Des Mdaghra se sont installés dans le Tafilālt près de Rāshidiya.

39. Jurmāṭ ou Gurmāṭ. Selon El Ouafi Nouhi, à l'image du nom de lieu Garsīf, Gurmāṭ se compose semble-t-il de deux mots "*Gur*" qui signifie en tamazight "entre les deux choses" et "*māṭ*" dont il faut peut-être, chercher la signification dans l'ancien parler zénète.

40. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Ard*, 89.

41. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 325-6.

42. Al-Idrīsī, *Nuzhat al-Mushtāq fī ikhtirāq al-āfāq* (Le Caire: Maktabat ath-thaqāfa addīniyya, 1994), 247.

43. Ibn Ḥayyān al-Qurtubī, *al-Muqtabis V*, éd. Pedro Chalmeta, Federico corriente et Maḥmūd Ṣubḥ (Madrid, Rabat: Instituto Hispano-ārab de Cultura, Faculté des Lettres et des Sciences humaines, 1979), 386.

pierre ont été complètement spoliés par les habitants du douar qui ont récupéré ces pierres comme matériaux de construction,⁴⁴ (fig. 11).



Fig. 11: Vestiges de Qal'at Jurmāt entourés d'un fossé et se dressant au sommet d'un mont dominant l'oued Innāwn, (© M. Belatik).

Le texte d'al-Bakrī a aussi le mérite de nous avoir orienté et conduit à la découverte de l'étape suivante de cet itinéraire, matérialisée par une cité inédite du IV^{ème} siècle H/ X^{ème} J.-C. Il s'agit de 'Ayn Ishāq considérée comme la capitale de la principauté zénète des Banū Abī Al-'Āfiya. L'auteur nous apporte à ce sujet des informations de première main qui nous ont permis en 1990, de la localiser dans le territoire des Tsūl, près de douar Dār al-Ghūl (Commune de Rba' al-Fūqī, province de Taza).⁴⁵ 'Ayn Ishāq fut fondée au début du IV^{ème} siècle H/X^{ème} J.-C. et vécut son apogée sous le règne de Mūsā ibn Abī al-'Āfiya. Elle fut détruite à plusieurs reprises, suite aux expéditions armées dirigées contre lui par les Fatimides en 321 H/ 933 J.-C. et en 323 H/ 935 J.-C. La ville se releva de ses ruines et continua à jouer son rôle de base arrière pour la principauté durant un autre siècle, mais succomba en 462-463 H/1070-71 J.-C., après la prise de Fès, suite aux assauts des Almoravides, venus à la poursuite du dernier prince maknāsien al-Qāsim ibn Abī al-'Āfiya.⁴⁶

'Ayn Ishāq était ceinte d'un rempart massif en pierre, épais de 2,34 m dont le tracé affecte la forme d'un polygone irrégulier. Le système de surveillance et de contrôle de la ville s'appuyait également sur une série de trois forts occupant les sommets des monts environnants. L'espace intramuros s'étend sur environ 600 m du nord au sud et sur 400 m d'est en ouest. Des vestiges qui se concentrent autour de l'actuelle source, il ne subsiste que les ruines de murs de pierres, épars, auxquels les gens attribuent les fonctions de mosquée, hammam et habitations, (fig. 12).

44. Chebri qui a visité le site en 1990, nous présente les vestiges de la *Qal'a* dans un état nettement meilleur que celui d'aujourd'hui: Chebri, *Prospection*, 68-71.

45. Al-Bakrī, *al-Masālik wa al-Mamālik*, t. 2, 271.

46. Ibn Khaldūn, *Kitāb al-'Ibar*, t. 6, 272.



Fig. 12: Vue panoramique sur les ruines de la ville de 'Ayn Ishāq dans le pays tsūl (province de Taza), (© M. Belatik).

La ville n'a pas pu bénéficier de conditions suffisamment favorables pour se maintenir longtemps. Abandonnée depuis sa destruction et isolée dans la zone montagneuse à l'écart des routes, des vallées et des douars, il semble qu'elle n'ait plus jamais été habitée après le IV^{ème} siècle H/ X^{ème} J.-C. Elle sombra ainsi dans l'oubli et son abandon définitif survint en 462-463 H/1070-71 J.-C.

La description faite par al-Bakrī de certaines localités se trouvant à l'écart de l'axe routier historique comme la forteresse de Jurmāt située à 5 km au nord de la vallée et de la ville de 'Ayn Ishāq, à 15 km vers le nord-est, nous donne l'impression, à première vue, que la route s'éloigne de la vallée de l'Innāwn pour des raisons sécuritaires. Mais ce géographe, après nous avoir ramenés dans le territoire pré-rifain et après avoir décrit les deux localités, rebrousse chemin vers cette vallée de l'Innāwn vers son point de bifurcation, Qal'at Jurmāt, pour nous dire que la route continue depuis cette forteresse vers Qaryat Walīla. Ceci n'a qu'une seule explication, c'est que la route principale suivait la vallée de l'Innāwn et que la route menant vers le nord-est à Qal'at Jurmāt puis à 'Ayn Ishāq est une voie secondaire dont la création à cette époque ne peut être justifiée que par l'existence de la principauté des Banū Abī al-'Āfiya et de sa base politique dans le territoire des Tsūl. Le passage est rendu obligé par les villes et les forteresses de cette principauté qui régnait sur l'ensemble de ce territoire. En effet, cette route est une voie historique bien connue auprès des habitants du pays. Elle vient de Fès suivant l'itinéraire déjà décrit, jusqu'à Wta bū'bān dans le pays des Ḥyāyna, puis passe par la localité d'A'būr – qui signifie "le lieu de passage" – et le centre de Had Wlād Zbāyr, puis à travers la vallée encaissée de l'oued Lmšābn et le premier centre administratif des Tsūl, Larba' des Banī Lant,

pour rejoindre la vallée de l'oued Lahḍar qui mène directement vers Taza. C'est un raccourci que les gens faisaient à pied et continuent d'utiliser pour se rendre de Tsūl à Taza sans être obligés de passer par le centre d'Oued Amlīl.



Fig. 13: Vestiges de l'agglomération rurale d'al-Marrāy dominant l'Innāwn, (© M. Belatik).

Al-Bakrī nous apprend que la reprise de la route principale longeant l'Innāwn depuis Qal'at Jurmāṭ passe par Qaryat Walīla⁴⁷ qui est le lieu de résidence de Zāwī neveu de Mūsā ibn Abī al-'Afiya,⁴⁸ mais ne nous rapporte aucune indication à même de nous aider à localiser le site. La prospection le long du tronçon de la route actuelle reliant le centre de l'oued Amlīl à Bāb Marzūqa, notamment au niveau du col stratégique de Ṭwāhar, nous a révélé l'existence de quatre sites: Qaṣbat Banī Mgāra, Kudyat Shabbar, al-Marray et Faj Ṭwāhar. Les deux derniers nous paraissent plus intéressants et susceptibles de correspondre l'un ou l'autre, à l'établissement mentionné par al-Bakrī. Le premier, al-Marrāy, se trouve à 9 km à l'est de l'oued Amlīl, (fig. 13). Il suit la forme d'une table rocheuse longue de 200 m et large de 60 m, bordée de profonds ravins. Sa position stratégique lui permet de contrôler la voie principale. Du côté sud, où la défense naturelle est faible, elle est munie d'une enceinte de pierre de 1,80 m d'épaisseur. L'espace intramuros est occupé par les ruines de plusieurs habitations accolées les unes aux autres et desservies par des ruelles. La consultation du matériel céramique récolté sur le terrain atteste d'une longue occupation allant du Moyen Âge jusqu'à une époque tardive. Le deuxième site se dresse au sommet du col de Ṭwāhar, sur une plateforme dominant l'oued Innāwn; il est bordé de falaises abruptes qui lui assurent une défense naturelle. C'est

47. Le nom de cette bourgade rappelle celui de la ville idrisside de Walīla (Volubilis) près de Mūlāy Drīs Zarhūn. Il proviendrait du vocable amazigh "alīlī" qui veut dire "laurier-rose" (*Nerium olender*), arbuste qui pousse au bord des cours d'eau.

48. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 336.

une agglomération fortifiée dont il ne subsiste aujourd'hui que quelques vestiges éparpillés sur une grande surface (environ 200 m de long sur 80 m de large) occupée aujourd'hui, par un cimetière et des champs de labour. Le matériel céramique récolté, de nature hétérogène, ne nous aide pas à le dater. Mais la position stratégique au débouché de ce défilé historique laisse supposer qu'il s'agit d'un point d'occupation très ancien. Il n'est pas impossible que nous soyons là en présence du site de Qaryat Walīla.

La route Fès-Tlemcen atteint Faj Taza, le fameux couloir naturel qui se caractérise sur le plan géomorphologique, par l'existence de l'espace le plus étroit entre les deux chaînes, rifaine et atlasique, tout près de la ville, à Sīdī Maḥraz. Cependant, l'image qu'on se fait de ce passage est vague, à tel point qu'on l'étend parfois sur des kilomètres à l'ouest de la trouée, pour englober Bāb Marzūqa et le col de Ṭwāhar, là où la route devient plus large. La logique de la géographie et de l'histoire nous permettent de placer la porte de ce couloir naturel là où est érigée la ville du *ribāṭ*, dont la présence ne peut être justifiée que par la fonction de contrôle et de sécurisation de ce passage entre l'Oriental et l'intérieur du pays.

L'attribution par al-Bakrī de ce défilé à Taza, une localité qui appartient aux Maknāsa que nous connaissons en tant que groupe ethnique, sans faire allusion à l'existence d'une quelconque structure d'occupation, de quelque nature qu'elle fût, pose l'épineuse question des origines de la ville. Il se peut que l'absence du terme de *madīnat* ou *ribāṭ* Taza dans les textes d'Ibn Ḥawqal et d'al-Bakrī soit une simple ignorance de son existence par les auteurs. L'omission ne doit pas non plus, nous amener à croire que la ville n'existait pas. Si cette agglomération existait à l'époque, pourquoi al-Bakrī aurait-il négligé de la décrire ou au moins de la signaler? Sur cette question intrigante, les textes historiques sont peu nombreux et peu explicites. Ibn 'Idhārī nous informe qu'Idrīs I^{er}, après son retour d'une expédition dans le Sūs, s'est dirigé vers le *ribāṭ* de Taza.⁴⁹ Avant lui, al-Bakrī en relatant le même événement, nous donne, semble-t-il, l'impression que sur les lieux, existait avant l'arrivée d'Idrīs I^{er}, une localité sous l'autorité des Banū Abī al-Āfiya dont la nature et l'importance sont inconnues.⁵⁰ Ceci est confirmé par Ibn Khaldūn qui, en parlant des Maknāsa, nous informe que ce sont eux qui ont fondé la localité d'Agrsīf et le *ribāṭ* de Taza.⁵¹ Cette négligence des auteurs anciens peut s'expliquer également par le fait que la route évitait le goulot naturel pour fuir tout contrôle de la puissance dominante et passait probablement, un peu plus loin, dans le territoire limitrophe des deux groupes Maknāsa de Taza.

La question de la fondation de Taza reste donc ouverte au débat, puisque les données textuelles ne nous permettent pas de trancher de manière définitive.⁵² Pourtant

49. Ibn 'Idhārī, *Al-Bayān*, t. 1, 84.

50. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 118.

51. Ibn Khaldūn, *Kitāb al-ibar*, t. 6, 158.

52. Henri Terrasse, "Taza. Notice historique et archéologique," *Bulletin de l'Enseignement public du Maroc* 171 (janvier-mars, 1942): 3-10; Moulay Driss Sedra, "La fondation du *ribāṭ* de Taza," *Al-Andalus-Maghreb* 14 (2007): 203-23.

les facteurs géographiques favorables et les vestiges archéologiques découverts pendant le Protectorat, n'écartent pas l'hypothèse de l'ancienneté de la ville. On sait que ce site stratégique érigé sur un éperon rocheux culminant à 500 m d'altitude, fut occupé depuis les périodes préhistoriques et a constitué pour l'ensemble des dynasties qui ont régné sur le Maroc, la clé et le point de contrôle du pays contre toutes les menaces venant d'Orient. De plus, il est inconcevable qu'au IV^{ème} siècle H/ X^{ème} J.-C., lorsque le Maghreb occidental fut la cible des Fatimides, des Zirides, des Maghrāwa et des Banū Yafran, ce point de passage unique et stratégique n'ait pas été contrôlé et occupé.



Fig. 14: Vestiges du site de Garn Nasrānī près de Taza, (© R. Arharbi).

Dans l'attente d'études archéologiques systématiques sur les origines du peuplement de Taza et de sa région, les prospections au niveau du confluent de l'oued Innāwn avec son affluent l'oued Lahḍar ont apporté plusieurs nouveautés à ce propos. En effet, elles ont permis d'identifier un site inédit et intéressant à bien des égards. Il s'agit du site dit Garn al-Naṣrānī⁵³ ("Mont du chrétien") ou de "Qaryat al-Naṣrānī" ("bourgade du Chrétien"), qui se situe à environ 16 km à l'ouest de la ville de Taza et occupe un emplacement de choix sur une plateforme rocheuse à environ 600 m d'altitude, (fig. 14). Par cette position stratégique, le site domine le couloir de Taza.⁵⁴

53. Le nom rappelle celui de Qaṣbat al-Naṣrānī près de Mūlāy Drīs Zarhūn, datée de l'époque almoravide.

54. Rachid Arherbi, Mohamed El Azzouzi et Mohcine Idrissi Omari, *Inventaire des monuments de la médina de Taza et de sa région* (rapport de mission, juillet, 2004).

Le toponyme de “Garn al-Naṣrānī” serait selon des informateurs, le témoignage d’une présence chrétienne dans la région de Taza avant l’islamisation du pays. Ainsi, selon la légende relatée par les autochtones “cette montagne était comprise dans le périmètre de la ville de Taza et occupée par les Chrétiens. Une garnison, placée sur le plateau, protégeait une population importante occupée à l’exploitation des mines d’or et d’argent.”⁵⁵ Cette tradition est en quelque sorte, confirmée par les sources arabes, notamment al-Bakrī et Ibn ‘Idhārī qui rapportent qu’à l’époque où Idrīs I^{er} fit son voyage vers la ville de Tlemcen, en passant par le couloir de Taza, cette localité renfermait une mine d’or.⁵⁶

L’enquête menée sur les lieux a permis de découvrir un abri sous-roche et sur son flanc est, des grottes utilisées comme habitations. À cela s’ajoutent plusieurs silos ou citernes (*maṭfiya*) ainsi que les restes de plusieurs constructions dont les murs de pierres sont épais de 1,20 m. La fonction de ces constructions reste indéterminée en l’état actuel des recherches; toutefois, la position stratégique du site, non loin de l’actuelle ville de Taza, nous pousse à lui attribuer un rôle militaire. S’agit-il du site de Qaryat Walīla que nous avons évoqué plus haut, ou du noyau initial d’une ville énigmatique dont l’emplacement et les conditions d’installation furent jugés peut-être peu convenables par les Almohades, qui choisirent de la déplacer vers le site actuel et de fonder ainsi un nouveau *ribāʿ*? C’est possible, mais ces hypothèses demandent à être étayées par des recherches sur le terrain.

Après la sortie du couloir de Taza, la route aborde les vastes plaines et les steppes orientales, en traversant l’oued Wārggīn,⁵⁷ qui est un ruisseau coulant à environ 3 km à l’est de Taza, à proximité de la localité de Sīdī Mūsā dépendant de Qiyadat Gualdamān et au point de confluence avec l’oued Larbaʿ, affluent de l’oued Innāwn. Sur ce site, encore une fois, le géographe n’apporte pas d’informations utiles pour se faire une idée des lieux, à l’exception du fait qu’il s’agit d’un cours d’eau salée appartenant aux Maknāsa.

Ibn Ḥawqal nous apprend pour sa part, qu’après avoir traversé le couloir de montagne connu sous le nom de Taza, on arrive à Mzāwrawa qu’il décrit comme une petite ville où poussent le blé et l’orge en abondance.⁵⁸ Cette localité reste inconnue en attendant que des prospections archéologiques puissent l’identifier.⁵⁹ A. Siraj propose de la chercher au col de Rjam Zhāzha situé sur le même itinéraire, mais nous pensons qu’il faut aller 30 km plus loin vers Msūn pour tenter sa localisation.

55. Campardou et André, “Notes historiques,” 155.

56. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 118.

57. Wārggīn serait selon notre collègue El Ouafi Nouhi un nom composé de *war* qui signifie en *tamazight* “anti” et *gin* qui veut dire “le sommeil.” La signification du nom de ce cours d’eau serait donc: l’oued auquel on ne peut se fier car, bien que saisonnier, il peut être dangereux pendant les périodes de crue.

58. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Ard*, 88.

59. Notre recherche cartographique nous a révélé d’autre part, que ce nom est porté aussi par le bourg de Ghazawat dans la *wilaya* de Tlemcen. Un oued Mzawrawa se trouve également dans la *wilaya* de Sīdī Belabbās en Algérie.

Il y a là, en effet, les vestiges d'une *qaṣba* alaouite et il n'est pas impossible qu'elle ait supplanté l'agglomération médiévale. Dans une source tardive, qui en a copié d'autres plus anciennes, cette petite ville est nommée Mzāwī⁶⁰ et est qualifiée cette fois-ci de petite forteresse.⁶¹

En suivant le texte d'Ibn Ḥawqal, on longe l'oued Msūn jusqu'à l'endroit où il verse dans la Malwiya. C'est là qu'il faut peut-être chercher Tabrīda de laquelle al-Bakrī ne souffle mot. Le géographe oriental la décrit comme une petite ville et la situe sur ce grand fleuve. Tabrīda est un diminutif du mot *abrīd* qui signifie en tamazight, route ou chemin. Ceci est très significatif de la fonction que jouait la localité, depuis ses origines, comme point de passage.

La route continue le long de la Malwiya jusqu'à l'endroit nommé Malga al-Widān, littéralement "entre les deux rivières," puisque c'est là où la Malwiya rejoint son affluent l'oued Ṣā' ou Zā,⁶² pour gagner l'agglomération médiévale du même nom aujourd'hui disparue, et qui était placée sous l'autorité du prince sulaymānīde 'Amir ibn abī al-'Aysh. C'est ici qu'il faut chercher la ville de Ṣā' et non pas à Tawrīrt,⁶³ comme le veut 'Abd al-Wahāb Ben Maṣṣūr, car à ce propos al-Bakrī fait bien la distinction entre Ṣā' et al-Kudya qui est l'ancien nom de cette petite cité voisine, située elle aussi sur l'oued Zā, mais un peu plus loin vers le sud.⁶⁴ Elle fut mentionnée par al-Bakrī et Ibn Ḥawqal comme une belle ville,⁶⁵ alors qu'al-Idrīsī la décrit un peu plus tard, comme ruinée par les Masmūda, située au pied d'une colline de terre, dominant une grande rivière qui traverse ses terres et ses habitations. Il précise qu'elle est distante de Malīla d'une étape.⁶⁶ Ṣā' était ainsi située au croisement de deux routes dont l'une mène vers Jrāwa et l'autre vers Malīla.

Pour atteindre l'étape suivante qui est la ville de Jrāwa, deux solutions se présentent au voyageur, la plus courte consiste à quitter la vallée de Malwiya vers l'est jusqu'à la localité de La'yūn Sharqiya, puis de traverser la forêt de Tafughālt à travers les gorges de Zgzl, pour atteindre la plaine de Ṭrīfa qui donne directement sur la ville. La deuxième consiste à longer la Malwiya vers le nord jusqu'au gué de Mashra' Hammādī, puis à tourner progressivement vers l'est, de manière à contourner l'obstacle naturel que représente le mont et la forêt de Tafughālt, pour enfin pénétrer et parcourir la plaine de Ṭrīfa jusqu'à Jrāwa. L'existence de ce gué sur l'oued Malwiya est un argument qui permet de pencher vers la deuxième option.

60. Le nom dérive de *mzwār* et *amzwār* qui veut dire le chef, le grand et le premier et ceci peut être significatif par rapport à une ancienne occupation du lieu.

61. Mahmūd Maqdish, *Nuzhat al-andār fī ajāibi attawārīkhi wa al-akhbār*, éd. 'Alī Zāwī et Muḥammad Mahfud (Beyrouth: Dār al-Gharb al-Islāmī, 1988).

62. Le mot "Ṣa" avec un ṣ emphatique, fait allusion en tamazight, au jonc épars (*juncus effusus*), plante herbacée des milieux humides. Le nom Za est ici attribué à une ville et une rivière dans laquelle pousse ce jonc.

63. Le nom *tawrīrt* signifie en tamazight "la colline."

64. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 90-1.

65. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Ard*, 88.

66. Al-Idrīsī, *Nuzhat al-Mushtāq*, 247.

Mais, dans les deux cas, la distance séparant les deux stations, estimée à 80 km, est impraticable en une journée de marche, ce qui signifie qu'al-Bakrī, a omis dans sa description, une station qu'il faut retrouver à mi-chemin entre Ṣā' et Jṛāwa.

Jṛāwa dont le nom se réfère à une tribu berbère,⁶⁷ est une ville médiévale qui se trouvait selon Ibn Ḥawqal, à 6 milles de la côte et à 10 milles au sud-est de l'embouchure de la Malwiya.⁶⁸ Elle bénéficiait d'une position stratégique privilégiée à la croisée des voies terrestres et disposait d'un port nommé 'Akkās et d'une forteresse connue sous le nom de Ḥiṣn al-Manṣūra,⁶⁹ localisé au Jabal Mamālū dans les monts des Banī Yaznāsan. Jṛāwa fut fondée en 259 H/872-873 ap. J.-C. par 'Abū al-'Aysh 'Isā ibn Idrīs. D'après les géographes arabes, il s'agit d'une belle ville peuplée située dans une plaine. Elle est ceinte d'un rempart en briques crues, percé de quatre portes. La cité est dotée d'une *qaṣba* imprenable et renferme des puits d'eau douce, cinq hammams et une mosquée à cinq nefs soutenues par des colonnes de pierre. La ville est pourvue de faubourgs (*arbād*) en plus des vastes champs de culture et des troupeaux.⁷⁰ Les études récentes ont permis de localiser Jṛāwa à douar Ḥasī Jṛāwa au nord-ouest d'Oujda, à mi-chemin entre Aḥfir et Brkān, avant d'arriver à la localité de 'Ayn Rggāda, en allant vers Fazwān.⁷¹ Le site dont il ne subsiste que de rares vestiges, s'étend sur une superficie d'environ 8 272 m². L'étude de la céramique récoltée sur place a démontré que Jṛāwa a connu une occupation très importante durant le III^{ème}-IV^{ème} siècle H/IX^{ème}-X^{ème} J.-C. jusqu'au VI^{ème} siècle H/XII^{ème} J.-C., puis plus limitée entre le VII^{ème} et le VIII^{ème} siècle H/XIII^{ème}-XIV^{ème} J.-C.⁷²

Selon Ibn Ḥawqal, après Jṛāwa, la route continue vers l'est à destination de Tarnāna, aujourd'hui en territoire algérien. Cette ville à l'origine idrisside est devenue une province sous l'autorité du prince sulaymanide 'Abdallāh Tarnānī.⁷³ Al-Bakrī la décrit comme une ville ceinte d'une muraille et dotée de souks, d'un *jami* et de plusieurs vergers.⁷⁴ En consultant la carte du nord-ouest algérien, nous avons repéré une localité qui porte toujours le nom de Tarnāna et qui dépend administrativement

67. Le toponyme Jṛāwa peut avoir comme racine le mot *grwān* ou '*igrwān* le pluriel de '*agrāw* désignant le rassemblement ou le groupement. Al-Idrīsī, *Uns al-Muhāj wa-Rawḍ al-Furaj, qism shamāl 'Ifriqyā wa-bilād al-Sūdān*, ed. al-Wāfi Nūhī (Rabat: Manshurāt Wizārat al-'awqāf wa-shu'ūn al-'islāmiyya, 2007), 327. Il dérive également du verbe '*igrw* qui signifie rassembler ou s'assembler. Muḥammad Shafīq, *al-Mu'jam al-'arabī al-'amāzīghī*, t. 1 (Rabat: Publications de l'Académie du Royaume du Maroc, 1996), 232.

68. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Arḍ*, 89.

69. Ibn 'Idhārī, *Al-Bayān*, t. 1, 194-7.

70. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 273.

71. Tariq Madani, "Djṛāwa: une ville islamique du X^{ème} siècle," in *Hommage à Joudia Hassar Benslimane*, actes du colloque organisé à Rabat les 9-10 déc 2005 par l'INSAP, dir. Aomar Akerraz, Ahmed S. Ettahiri et Mohamed Kbiri Alaoui, t. II (Rabat: INSAP 2015), 423-30.

72. Salma Salek, "Essai d'identification d'un complexe urbain castral et portuaire dans le territoire de la ville médiévale de Djṛāwa," (Mémoire de fin d'étude cycle fondamental de l'INSAP, Rabat, 2020), 94.

73. Ibn Abī Zar', *Rawḍ al-Qirtas*, 102.

74. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 263.

de la municipalité de Jbāla (*wilaya* de Tlemcen). Il s'agit fort probablement de la ville en question.

Pendant la dernière étape, la route passe par al-‘Alawiyyīn signalée uniquement par Ibn Ḥawqal. Ce dernier l'a décrite comme étant une bourgade sur une rivière qui vient de l'est. C'est une localité qui produit, selon lui, les meilleurs fruits.⁷⁵ Concernant sa localisation, il est difficile de se prononcer, mais R. Basset l'identifie à Sabra.⁷⁶ Pour sa part, A. Siraj pense qu'il ne s'agit vraisemblablement pas du véritable nom de la ville, mais de l'attribution d'une localité aux ‘Alides après leur installation dans la région.⁷⁷

Le point d'arrivée de notre itinéraire est la célèbre ville de Tlemcen. Mais aucun des deux auteurs ne fait allusion à la porte de la ville par laquelle entrent les voyageurs en provenance de Fès. Tlemcen est considérée durant tout le Moyen Âge, comme base et capitale du Maghreb central.⁷⁸ Au III^{ème} siècle H/IX^{ème} J.-C., Abū Qurra al-Yafrani créa à Tlemcen une principauté kharijite sūfrite. Elle est devenue par la suite, une province idrisside sous l'autorité de leurs cousins les Banū Sulaymān jusqu'à 319 H/931 J.-C., lorsqu'elle tomba entre les mains de Mūsā ibn Abī al-‘Afiya. L'expédition fatimide conduite par Maysūr en 323 H/935 J.-C. mit fin à l'hégémonie des Maknāsa, avant que de nouvelles incursions armées avec le soutien du calife omeyyade al-Nāṣir, ne permettent en 325 H / 937 J.-C. de reprendre la ville d'Ibn Abī al-‘Aysh qui s'était retranché à Arshqūl. Après la chute des Maknāsa, Tlemcen tomba sous l'autorité de leurs rivaux les Banū Khazr des Maghrāwa qui se rallièrent aux Omeyyades d'al-Andalus. Mais les Fatimides et leurs alliés zirīdes la reprirent quelques années plus tard. Dans ce contexte conflictuel, la ville connut des troubles et la situation s'aggrava en 442 H/1014 J.-C. avec l'arrivée des arabes hilaliens. Ibn Ḥawqal décrit Tlemcen comme étant une vieille ville érigée sur des rivières dont l'eau coule en permanence et fait fonctionner des norias. Elle est ceinte d'une muraille massive et imprenable en briques cuites. Ses cultures sont irriguées et ses récoltes sont abondantes.⁷⁹

2.2. Les routes secondaires

2.2.1. La route Oujda-Fès

Cet itinéraire est décrit en quatre grandes étapes reliant Oujda à Fès et passant par Ṣā‘, Tabrīda et Maknāsa.⁸⁰ Oujda son point de départ, est une ville du haut Moyen Âge qui bénéficie d'une situation stratégique sur les voies de communication entre le Maroc et l'Orient. Al-Bakrī nous informe qu'elle se composait de deux quartiers: le

75. Une autre *qarya* du même nom, est décrite par Ibn Ḥawqal juste après Tlemcen. Nous ne savons pas s'il s'agit d'une réalité ou d'une confusion chez l'auteur. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Ard*, 88.

76. René Basset, *Nedromah et les Traras*, Publications de l'École des Lettres d'Alger XXIV (Paris: Leroux, 1901), 7-8.

77. Siraj, *L'image de la Tingitane*, 367.

78. Ibn Khaldūn, *Kitāb al-‘ibar*, t. 6, 160-1; Ibn Ḥayyān, *al-Muqtabis*, t. 5, 382, 415.

79. Ibn Ḥawqal, *Ṣūrat al-Ard*, 88.

80. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 265.

noyau initial fut construit en 384 H/994 J.-C. par Zīrī ibn ‘Aṭiya qui voulait en faire un lieu de retraite en cas de défaite. Ce quartier fut doté d’une *qaṣba* et d’un palais et entouré d’un rempart massif, tandis que le deuxième quartier fut édifié par Ya‘la ibn Bulqīn al-Wartghīnī à une date postérieure vers 440 H/1048-49 J.-C.

Depuis Oujda, la route conduit vers la cité de Ṣā‘ qui a déjà fait l’objet de discussion dans l’itinéraire précédent. Elle passe ensuite par la petite ville de Tabrīda qui pose encore problème quant à sa localisation, comme on vient de le voir, puis par Maknāsa, mais ici l’auteur ne nous livre pas la moindre précision sur la nature de cette halte. Nous ne savons pas s’il fait allusion à une localité de ce nom ou à la célèbre fraction de la tribu zénète qui occupait le couloir de Taza et dont deux branches se trouvent toujours à proximité de la ville. Pour tenter de comprendre, nous avons procédé à des prospections archéologiques dans ce territoire. L’exploration nous a conduits d’abord, vers Maknāsa Sharqiya (Qaṣbat Banī Haytam), à 13 km au nord-est de Taza, (fig. 15). C’est une grande bourgade qui occupe le sommet d’une colline dominant la vallée de l’oued Larba‘, et au milieu de laquelle se dressent les ruines d’une mosquée qui conserve un vieux minaret carré de style traditionnel et des vestiges de ce qui semble être le palais et la zaouïa. Ceci dit, les plus anciens fragments de céramiques récoltés en surface, nous fournissent une datation relative allant du VII^{ème} au VIII^{ème} siècle H/ XIII^{ème}-XIV^{ème} J.-C.⁸¹ La prospection s’est poursuivie dans le territoire de Maknāsa al-Gharbiya connue également du nom de Maknāsa des Bnī ‘Ali. Le douar actuel se situe sur l’oued Laḥḍar, à environ 10 km au nord-ouest sur la route menant de Taza à Taynāst. Il ne subsistait de la *qaṣba* d’origine, il y a quelques années, selon des informateurs locaux, que les vestiges d’une porte monumentale dont nous ne retrouvons aujourd’hui aucune trace. Il est difficile à la lumière de cette visite rapide des deux villages de tirer des conclusions quant à leur localisation sur la route médiévale menant vers Fès. La question exige beaucoup plus de recherche sur le terrain.



Fig. 15: Vue du village de Maknāsa doté d’une mosquée ancienne,
(© M. Belatik).

81. Cette datation nous la devons à notre ami Pr. Abdallah Fili qui a bien voulu consulter le matériel récolté.

D'un autre côté, l'information rapportée par l'officier-interprète de l'armée française Trenga, sur l'existence d'une ancienne *qaṣba* sur l'oued Laḥḍar dans le territoire d'al-Gūzāt, nous a incités à visiter les lieux.⁸² La prospection a permis, en effet, la découverte au sommet du mont al-Qariya, des vestiges d'une grande agglomération qui porte le nom de Sūq Nṣāra (le souk des Chrétiens), (fig. 16). Le site comprend un *ḥiṣn* sommital, doté d'un rempart, tandis que le reste de l'agglomération fortifiée par une enceinte percée d'une porte donnant du côté sud-est sur l'oued, s'étend sur les flancs de la montagne. Enfin dans la zone extramuros du côté nord-ouest, nous avons repéré les traces de ce qui semble être un espace ou un atelier dédié à l'activité métallurgique. Ce dernier est matérialisé par des foyers et de grandes quantités de cendres et de scories. Les techniques de construction, mises en œuvre exclusivement à base de pierre, rappellent celles observées sur les sites de 'Ayn Ishāq et Lkāy. L'analyse préliminaire des céramiques récoltées a offert une datation relative antérieure au VI^{ème} siècle H/XII^{ème} J.-C., ce qui prouve que cette bourgade médiévale a continué de fonctionner au moins jusqu'à cette période. Cette agglomération rurale fortifiée et écartée de la route principale serait-elle la station d'étape appartenant aux Maknāsa, dont l'auteur a omis de nous parler du fait de son éloignement? Nous ne pouvons pas trancher pour le moment, à la lumière des maigres données disponibles sur le site en question.



Fig. 16: Vestiges de l'enceinte de Madīnat Laḥḍar, (© M. Belatik).

Selon al-Bakrī, cette route conduit depuis Maknāsa directement vers Fès. Le fait de parcourir presque 120 kilomètres en une journée nous paraît difficile, pour ne pas dire impossible. À moins que l'auteur n'ait pas voulu revenir sur des étapes

82. Trenga, "Les Branes, note pour servir à une monographie des tribus berbères de la région de Fès," *Archives Berbères* I, fasc. 1, 3 et 4 (1916): 293-330.

et des stations déjà décrites dans l'itinéraire reliant Fès à Tlemcen. Après Maknāsa, cette voie rejoignait-elle la route secondaire dont nous avons déjà parlé et qui passe par 'Ayn Ishāq à travers l'oued Laḥḍar, pour rattraper la voie principale au niveau de Qal'at Jurmāt, ou passait elle directement vers Fès à travers le couloir de Taza? C'est là une autre piste de recherche à prendre en considération lors de futures investigations sur le terrain.

2.2.2. La route Nakūr-Jrāwa

Cet itinéraire est constitué de cinq étapes et la ville de Nakūr en est le point de départ.⁸³ Il se situe au sud d'al-Husayma et à cinq milles de la côte méditerranéenne, au bord de l'oued du même nom. Al-Bakrī rapporte que Mansūr ibn Šālīḥ al-Ḥimyarī a conquis le territoire de Nakūr en 86 H/705 J.-C. juste après son arrivée d'Orient en compagnie de Mūsā ibn Nusayr. C'est son petit-fils Sa'īd ibn Idrīs qui fonda la ville en 123 H/741 J.-C. et l'érigea au statut de capitale de la principauté. La ville dispose d'une forteresse qui porte le nom d'Akra et d'un port sur l'île d'al-Mazamma. Le géographe andalou nous informe que la ville est ceinte d'une muraille en briques crues, percée de quatre portes, qu'elle renferme une grande mosquée, plusieurs hammams, des souks opulents et des vergers où abondent les fruits.⁸⁴ La première étape prend fin dans la tribu rifaine des Banī Yašlīṭān installée sur l'oued Tamsamān (actuel oued Amqrān). La route traverse la plaine de Nakūr puis une chaîne montagneuse jusqu'aux environs de la localité de Tamsamān. En raison de la difficulté du terrain qui implique une baisse de cadence de la marche, c'est une petite étape dont la longueur est estimée à moins de 30 km. Concernant la nature du gîte d'étape, al-Bakrī ne nous donne aucune précision. Il se peut qu'il s'agisse uniquement d'un espace d'accueil et de repos provisoire dans la tribu des Banī Yašlīṭān qui s'adonnaient probablement à des activités logistiques au profit des voyageurs et des caravanes contre le paiement de droits de passage, de protection et de séjour.

La route continue vers le sud pour rejoindre l'actuelle nationale N6 là où elle franchit l'oued Karṭ. C'est là, au niveau de la localité de Drīwsh, comme le pense aussi A. Siraj, qu'il faut chercher la station qui marque la fin de cette étape, bien qu'al-Bakrī ne nous fournisse aucune information sur la nature de ce gîte.⁸⁵

Dans sa troisième étape, la route longe l'oued Karṭ et à mi-chemin vers son embouchure, elle tourne vers l'est pour se diriger vers Qulū' Jāra près de Zghanghan, (fig. 17). Cette forteresse connue de nos jours sous le nom de Tazūda et située au sommet du mont Gūrūgū (commune de Bnī Shīkr, province de Nador).⁸⁶ Sur les circonstances de sa construction, Ibn Ḥayyān nous informe que les lettres de

83. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 273. Ibn Ḥawqal, *Šūrat al-Arḍ*, 79.

84. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 273-85.

85. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 277.

86. Elle a été reconnue en 1992, par Hassan El Figuigui comme étant la forteresse médiévale construite par les Omeyyades, pour le compte des Banū Abī al-'Āfiya. Hassan El Figuigui, "Tazuta," *Ma'lamat al-Maghrib* 6 (1996): 2040.

Mūsā ibn Abī al-‘Āfiya au Calife al-Nāṣir li dīni Allāh dès 324 H/936 J.-C se sont succédées, implorant son aide pour construire sa nouvelle base, et qu’en 325 H/ 937 J.-C al-Nāṣir lui a répondu favorablement et lui a fourni ce dont il a besoin à savoir un ingénieur du nom de Muḥammad ibn Walīd ibn Fushtīq, ainsi que des artisans et du matériel qui lui ont été dépêchés pour l’aider à la construction de cette forteresse dont les vestiges s’étendent sur près de 50 hectares. Ils se composent d’un *ḥiṣn* et d’un rempart en pierre, flanqué de tours et percé d’une porte dite Bāwjra. Qulū‘ Jāra est un exemple unique et attesté de forteresse “andalouse” construite pendant cette période, en terre marocaine.⁸⁷



Fig. 17: Situation de la forteresse de Qulū‘ Jāra au sommet du mont Gurugū près de Nador et Malīla, (© M. Belatik).

La forteresse de Jāra nous conduit sur une étape d’environ 50 km, vers l’oued Malwiya. L’auteur ne nous livre aucune information sur la nature de la station marquant la fin de cette étape au niveau de cette grande rivière. Il peut s’agir d’un simple gîte où le voyageur se repose pour une nuit avant de reprendre le chemin de l’étape suivante, Jrāwa après une journée de marche.

2.2.3. La route Oujda-Malīla

Cet itinéraire est parcouru en trois étapes reliant Oujda à Ṣā‘, Aḡrsīf, Qulū‘ Jāra et Malīla.⁸⁸ Mais, ceci nous paraît aberrant car rien ne justifie ce parcours qui n’est pas commode, et suivant lequel le voyageur au lieu de gagner Ṣā‘ et de remonter vers le nord à travers la Malwiya, est tenu de prendre la direction du sud pour repasser par le même trajet à destination de Malīla. À moins que la ville de Ṣā‘, que nous avons proposé de localiser à Malga lwidān, ne soit identifiée à Tawrīrt comme le veut ‘Abd

87. Ibn Ḥayyān, *al-Muqtabis*, 387-8, 415.

88. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 265.

al-Wahāb Ben Mansūr. Agrsīf constitue l'étape suivante.⁸⁹ Son nom *amazigh* signifie la confluence de deux rivières. En effet cette agglomération se situe à 56 km à l'est de Taza au point de rencontre de l'oued Malwiya avec son affluent Mllūlū.⁹⁰ Agrsīf fut fondée, selon Ibn Khaldūn au milieu du III^{ème} siècle H/IX^{ème} J.-C par les Banū Abī al-‘Āfiya. Al-Bakrī la décrit comme une bourgade peuplée sur l'oued Malwiya. On sait d'après les textes qu'en 464 H/1072 J.-C. l'armée des alliés zénètes, sous la conduite d'al-Qāsim ibn Abī al-‘Āfiya, s'y est réfugiée après la prise de Fès par les Almoravides.

Avant d'arriver à destination, la route passe selon al-Bakrī par Qulū‘ Jāra. Connaissant ce site et son isolement au sommet d'un mont perché et imprenable, pour emprunter les termes du même auteur qui le décrivait, nous pensons, vue sa proximité avec Malīla, qu'il ne doit s'agir que d'une seule étape. La route passe au pied de la montagne et atteint un embranchement qui mène par un chemin montagneux, vers le site en question. Mais la voie principale continue vers le point de destination qui est la ville de Malīla,⁹¹ qui se situe sur la rive orientale de la péninsule des Trois fourches sur le littoral méditerranéen. Cette ville est apparue au IV^{ème} siècle H/X^{ème} J.-C comme un port très convoité. En 314 H/926 J.-C., le calife ‘Abd al-Rahmān al-Nāṣir le prit d'assaut pour en faire un fort contre les menaces fatimides et un port de liaison avec al-Andalus. Il l'offrit à son allié al-Būrī, fils de Mūsā ibn Abī al-‘Āfiya. La ville est restée sous son autorité jusqu'à 347/959 J.-C. lorsqu'elle fut détruite par le général fatimide Jawhar al-Ṣiqillī. En 459 H / 1067 J.-C., elle est devenue le siège du pouvoir des derniers princes ḥammūdites de Mālaqa, jusqu'à l'arrivée des armées des Lamtūna en 473 H/1081 J.-C. Al-Bakrī qualifie Malīla de ville ancienne et commerçante, dotée d'une enceinte en pierre et pourvue d'une *qaṣba*, d'un *jami* ‘, d'un hammam et de souks.⁹²

2.3. Les routes de liaison avec Sijilmāsa

Ce sont les voies qui passent par la région nord-est, en provenance ou à destination de la métropole saharienne Sijilmāsa, et dont des tronçons importants traversent le territoire au sud du Moyen Atlas et débouchent sur la vallée de l'Innāwn et sur la basse Malwiya. Nous nous contenterons ici de décrire les étapes à travers ce territoire.

2.3.1. La route de Sijilmāsa à Fès

Cette route compte onze étapes d'après al-Bakrī.⁹³ Elle passe par Arfūd, al-Ahsa, Ḥiṣn Yarāra, Jabal Daran, Maṭmāta Amskūr, pour atteindre plusieurs localités dans

89. Ajrsīf chez al-Bakrī.

90. Anonyme, *Mafākḥir al-barbar*, éd. Évariste Lévi-Provençal (Rabat: Institut des Hautes Études Marocaines, 1934) 53; Anonyme, *Al-Istibṣar*, éd. Sa'd Zaghlūl (Casablanca: Dār al-nashr al-Maghribiyya, 1985), 177.

91. L'actuelle Mlilia est une terre marocaine occupée par l'Espagne.

92. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 265-6.

93. Treize étapes pour Ibn Ḥawqal et al-Idrīsī.

le Moyen Atlas à commencer par Souk Lamīs⁹⁴ sixième étape de cet itinéraire qui conduit vers Fès. Al-Bakrī la désigne sous le nom de “localité” renfermant un souk et une mosquée, et signale que tout autour l’eau jaillit en abondance. Il nous informe également qu’elle est bien peuplée et placée sous l’autorité de Madyan ibn Mūsā ibn Abī al-‘Āfiya.⁹⁵ Dans l’attente des prospections visant à rechercher le site, l’étude préliminaire des cartes topographiques sur cet itinéraire, a permis de localiser trois toponymes qui commencent par Almīs et qui sont: Almīs.n.Guigū, Almīs.n.Marmūsha et Almīs n.Fazāz. Il est fort probable que le site en question soit Almīs.n.Guigū du fait qu’il se trouve au sud de Fès non loin de Boulmane sur l’axe vers Sijilmāsa à travers le Moyen Atlas et passant par Safrū, Guigū, Timahdīt, Mīdalt, al-Rīsh, al-Rāshidiya et Arfūd. Ceci dit, notre hypothèse doit être vérifiée sur le terrain.

La route continue vers Fès et ce sont deux noms de lieux, presque similaires et faisant allusion aux Mghīla, un groupe tribal de la famille zénète, qui font surface: Mghīla des Banī Tajamān et Ḥiṣn Mghīla. Ces toponymes se rattachent à une tribu amazighe que les généalogistes classent parmi les Banū Fātin. Leurs traces se retrouvent actuellement dans le territoire autour de Fès et de Taza. Mghīla des Banī Tajamān fait sans doute allusion à ce groupe ethnique dominant ce territoire tandis que Ḥiṣn Mghīla se réfère à une structure défensive au sein du territoire des Mghīla qui a pris le nom de *ḥiṣn*. Ainsi, une fraction des Banū Yāzgha au sud-est de Safrū porte toujours le nom de Mghīla. Cette localité se trouve directement sur notre itinéraire et une prospection permettra sans doute, d’identifier ce *ḥiṣn* qu’al-Bakrī localise au sein d’une haute montagne et dont il dit qu’il renferme une mosquée et un souk. La localité est très riche en eau et produit des fruits, essentiellement des figues séchées qui sont vendues à Fès.⁹⁶

Nous atteignons enfin, Qaṣbat Lwātat Madyan qui est la dernière étape avant Fès. Al-Bakrī la décrit comme une forteresse inexpugnable sur le Sabū.⁹⁷ Le nom de *qaṣba* est utilisé depuis l’époque médiévale, pour désigner une forteresse (*qal‘a*). Quant à Lwāta, il s’agit du nom d’une tribu de la vallée du Sabū.⁹⁸ Ibn Ḥazm les classe parmi les Butr descendants de Lu‘ay ibn Zahīk ibn Madghīs al-Abtar et situe leur zone d’installation dans la vallée du Sabū près de Safrū.⁹⁹ Les sources historiques localisent certaines de leurs fractions au sud d’Aṣīla et dans le Tādla au sud de l’oued Um Rabi‘. Enfin, et comme l’indique son nom, la forteresse appartenait à Madyan fils aîné de Mūsā ibn Abī al-‘Āfiya qui gouvernait Fès et qui a hérité du pouvoir

94. L’origine du mot est Almīs et se rapproche d’Alma et Ulma qui sont tous des toponymes *amazighs* qui font référence à un marais couvert de végétation durant toute l’année en raison de l’existence de sources.

95. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 332.

96. Une ville portant le nom de Mghīla a été identifiée à l’ouest de Fès. D’autres localités portant le même nom se trouvent en Tunisie et en Algérie.

97. Al-Bakrī, *al-Masālik wa al-Mamālik*, t. 2, 332.

98. Ibn Khaldūn rapporte qu’il s’agit d’une grande tribu habitant les rives de l’oued Mina à l’est de Tāhart: Ibn Khaldūn, *Kitāb al-‘ibar*, t. 1, 117.

99. Ibn Ḥazm, *Jamharat ansāb al-‘arab*, annotation Muḥammad Harun, (Le Caire: Dar al Ma‘ārif, 1972): 498.

sur les Maknāsa après le décès de son père. Cette attribution est confirmée par Ibn Ḥayyān al-Qurṭubī qui précise en relatant des faits de 362 H/ 973 J.-C., que Lwāta faisait partie de la province de Madyan qu'il dirige depuis la rive des Kairouanais.¹⁰⁰ Selon Ibn Khaldūn, la ville fut détruite par les armées almoravides sous la conduite d'Abū Bakr ibn 'Umar qui y pénétra en 452 H/1060 J.-C. et extermina les Zénètes.

En nous appuyant sur les indications précitées rapportées par al-Bakrī, nous avons estimé qu'il faut chercher ce site dans le territoire s'étendant entre Bhālil et Safrū. En effet, la consultation de la carte topographique a permis de repérer une localité à l'est de Safrū qui porte le nom de Lwātat Madyan. Un autre site situé près de Qasbat Bnī Yazgha entre al-Manzal et 'Azzāba, porte le nom de Qasbat Sabū. Ce sont deux indices toponymiques très significatifs sur la situation de la forteresse en question et qui encouragent à lancer une prospection sur le terrain afin de confirmer l'existence d'un établissement médiéval dans cette zone.

2.3.2. La route de Fès à Sijilmāsa

Elle passe par Safrū et traverse l'Atlas en cinq autres étapes qui sont: al-Asnām, Lmzā, Tasghmart, Amghāk, avant d'atteindre Sijilmāsa. La seule de ces étapes qui s'inscrit dans la zone d'étude, est la ville de Safrū ou Asafrū, au pied du Moyen Atlas, dont le nom en *tamazight* désigne le lieu où sont prélevés les droits de passage sur une route.¹⁰¹ Safrū joua en effet, ce rôle durant le Moyen Âge. Elle a été décrite par al-Bakrī comme une ville ceinte d'une muraille, traversée par des rivières et couverte de forêts.

2.3.3. La route de Sijilmāsa à Malīla

Cette route compte, selon al-Bakrī, une dizaine d'étapes dont la moitié se trouve au sud du Moyen Atlas. Partant de Sijilmāsa, elle passe par Qarār al-Amīr des Banī Midrār, Ḥiṣn ibn Midrār, Jabal Aksrāygh et Madīnat Amskūr des Maṭmāta pour aboutir à Aṣḍūr un lieu de bonne eau, connu et proche de villages selon le géographe andalou.¹⁰² En effet, ce toponyme est toujours vivant à quelques kilomètres à l'est de Taza et nécessite qu'on le prospecte pour vérifier sur les lieux si des structures lui sont associées ou s'il s'agit juste d'un carrefour de passage. Depuis Aṣḍūr, on enchaîne pour aller à Malīla en passant par Agrsīf, Jrāwa et Qulū' Jāra.

3. Réseau routier médiéval dans le nord-est du Maroc: fonctions, défense et organisation du territoire

3.1. Des itinéraires aux fonctions multiples

La plupart des itinéraires traversant le nord-est du Maroc dont nous venons de suivre les étapes principales desservait le territoire de la principauté des Banū Abī al-'Afiya et étaient sous son contrôle, remplissant diverses fonctions.

100. Ibn Ḥayyān, *al-Muqtabis*, éd. Al-Hajji, 105.

101. Cette explication nous a été aimablement fournie par notre collègue El Ouafi Nouhi.

102. Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, t. 2, 337.

Ce sont d'abord, des voies de mobilité permettant le transit, la communication et les échanges à la fois avec les territoires frontaliers proches et les contrées lointaines. Ils assuraient le transit des pèlerins vers les Lieux Saints et furent empruntés par les voyageurs arabes, lettrés et savants, maghrébins, andalous et orientaux, dont les célèbres Ibn Ḥawqal et al-Warrāq. Ces géographes qui ont consacré des parties de leurs ouvrages à la description des routes, ont consigné leurs observations sur le pays, les gens, les tribus, les routes elles-mêmes, les villes, les campagnes, les richesses et les cultures des habitants; ils brosent un tableau géographique assez précis du pays tout au long de la période considérée.

Ce sont aussi des itinéraires pastoraux que les populations nomades utilisaient à l'époque dans leurs mouvements, parmi lesquelles nous retrouvons les Maknāsa, ces nomades et transhumants qui se déplaçaient le long de la vallée de la Malwiya en quête de pâturages. Dans cette vaste aire géographique, les parcours ne sont définis et jalonnés que par des points d'eau (oueds, puits, sources, étangs) indispensables pour l'abreuvement des troupeaux et des personnes. Pendant cette période, ces routes furent également suivies par les migrations tribales, notamment par les tribus zénètes en quête de pouvoir. Les pionniers furent les Maknāsa dont une branche, les Banū Abī al-ʿĀfiya quitta le pays de la Malwiya depuis sa première base, Aḡsrīf, à travers le couloir de Taza, pour s'installer dans les territoires compris entre Tsūl, Lkāy, Fès, Malīla et Qulūʿ Jāra. Ces déplacements ont pris un nouvel élan à partir de la deuxième moitié du IV^{ème} siècle H/X^{ème} J.-C., avec les grandes expéditions armées des Fatimides dirigées par leurs alliés Zirides, qui eurent pour corollaire la migration forcée et l'arrivée en masse depuis le Maghrib al-Awsat, des deux grandes fractions de la tribu zénète, à savoir les Maghrāwa et les Banū Yafran. Leur débarquement soudain conduisit au recul des Maknāsa et les fortes ambitions politiques provoquèrent une dynamique spatiale dans plusieurs sens: d'une part, les Banū ʿAṭiya à Fès, les Banū Khazrūn à Sijilmāsa et une autre famille de Maghrāwa à Aghmāt, et d'autre part, les Banū Yafran à Salā, à Qalʿat Mahdi dans le pays de Fazāz et à Day dans le Tādla. C'est aussi par ces voies que sont arrivées pendant cette même période, des vagues de populations arabes d'Orient, d'Ifrīqiya et d'al-Andalus qui donnèrent une impulsion à l'arabisation et intensifièrent le brassage ethnique et culturel de la société marocaine.

Au travers ce réseau routier, toujours, la principauté maknāsienne mena des incursions contre toutes ses rivales. En effet, l'avidité de pouvoir de Mūsā ibn Abī al-ʿĀfiya était si grande qu'il combattait tous les États voisins, à commencer par celui des Idrissides, refoulés vers le nord-ouest du Maroc et exilés dans la forteresse de Ḥajar al-Nasr, et celui des Banū Šāliḥ attaqué en raison de son alignement au côté des Idrissides ainsi que de la grande concurrence commerciale qu'ils imposaient.¹⁰³ Contre les Banū Sulaymān, les attaques lui permirent d'annexer l'ensemble de leurs villes. Enfin, la confrontation avec les Maghrāwa était inévitable à cause des

103. Ibn Ḥayyān, *al-Muqtabis*, t. 5, 85.

rivalités entre les deux chefs Mūsā et Ibn Khazr al-Maghrawi, les hostilités ayant été déclenchées, selon Ibn Ḥayyān, suite à des litiges frontaliers.¹⁰⁴

Au cours des IV^{ème}-V^{ème} siècles H/X^{ème}-XI^{ème} J.-C., ces routes ont également servi les intérêts des deux grandes puissances islamiques à l'échelle de l'Occident musulman: les Fatimides d'Ifrīqiya et les Omeyyades d'al-Andalus qui se disputaient la suprématie sur le Maghreb profitant de la dislocation politique du pays. Les deux puissances ont impliqué les principautés dans un jeu d'alliances et ont mené des expéditions armées dans la perspective d'imposer leur hégémonie sur le pays qui était devenu un théâtre de conflits et de guerres indirectes dans lequel les différentes principautés jouèrent un rôle prépondérant. Outre de contribuer à leur domination territoriale, ces voies leurs rapportaient des bénéfices sur le plan économique et financier car drainant des ressources essentielles: l'or provenant des mines africaines et les différents produits agricoles, miniers et animaux acheminés par voie terrestre vers al-Mahdiyya ou vers Cordoue.

Après la chute de Fès en 462 H/1069 J.-C., ces routes furent enfin celles du repli des armées zénètes sous la conduite du dernier prince des Maknāsa, al-Qāsim ibn Abī al-ʿAfiya. Poursuivies par les Almoravides jusqu'à ʿAyn Ishāq puis à Aḡrīf, elles y furent massacrées. Cette défaite signa d'une manière définitive la fin de cet État.

3.2. Les routes dans la stratégie de défense et de gestion du territoire de la principauté maknāssienne

La zone nord-est du Maroc correspond en grande partie au fief des Banū Abī al-ʿAfiya. Grâce à sa position stratégique de carrefour et de point de liaison entre les contrées du Maghreb d'une part, et entre la côte méditerranéenne, l'intérieur du pays et l'Afrique subsaharienne d'autre part, elle était très fréquentée durant la période médiévale et sillonnée par un réseau dense de routes et de chemins. Les chefs maknāssiens étaient conscients du fait que la réussite de leur projet politique passait obligatoirement par leur capacité à assurer la sécurité et l'autonomie de leurs territoires et de leur capitale ʿAyn Ishāq, à garantir l'autosuffisance pour une grande coalition tribale et, pour ce faire, à contrôler le réseau routier. Ces fondements s'inscrivent dans une stratégie de défense et d'organisation de l'espace qui s'articulait autour de plusieurs axes:

- La volonté de sécuriser la capitale ʿAyn Ishāq dans le pays des Tsūl contre les menaces des principautés rivales et celles de leurs anciens alliés les Fatimides exaspérés par leur revirement en faveur des Omeyyades d'al-Andalus. À ce souci majeur, s'ajoutait celui de garder le contrôle sur Fès la capitale idrisside dont la position de carrefour et le poids politique et économique s'avérait indéniable.

- Le devoir d'assurer la communication entre le réseau de villes créées ou occupées et les agglomérations rurales ainsi qu'avec les structures de défense, de

104. Ibn Ḥayyān, *al-Muqtabis*, t. 5, 307.

contrôle et de ravitaillement dans leur voisinage (forteresses, sites refuges, ports). Cette liaison est garantie par un réseau de voies secondaires intérieures et aussi tertiaires suivant les vallées et franchissant les cols du Rif et de l'Atlas. L'objectif était de garantir la sécurité de la circulation des voyageurs, des commerçants, le transit des biens, la transmission des missives et des informations, le passage des armées et l'envoi des renforts.

- La nécessité économique de contrôler et de sécuriser les routes commerciales traversant le territoire de la principauté et de la coalition tribale la soutenant, notamment celles des hautes vallées de l'Innāwn et du Sabū et de la vallée de la Malwiya. Ces voies très convoitées, généraient des ressources importantes et constituaient de ce fait, un apport économique considérable pour la principauté.

- La volonté d'ouvrir sur la Méditerranée dont rend compte le nombre important de ports et de mouillages jalonnant le littoral: Būsikūr,¹⁰⁵ al-Mazamma,¹⁰⁶ Ufūs,¹⁰⁷ Agdār, Kart, Ghasāsa, Tarf Hurk, Malīla, Akkās,¹⁰⁸ Marsā Hunayn et Arshqūl,¹⁰⁹ (fig. 18). Les voies reliant ces ports aux cités de 'Ayn Ishāq et de Fès, remplissaient d'autres missions, telles que le transit d'ambassades et de délégations officielles vers al-Andalus, ou celui d'équipes d'architectes et d'artisans venus depuis Cordoue, pour contribuer à la construction de villes et de forteresses. Ces routes voyaient passer aussi les donations et les cadeaux qu'échangeaient le calife de Cordoue et le prince maknāsien.

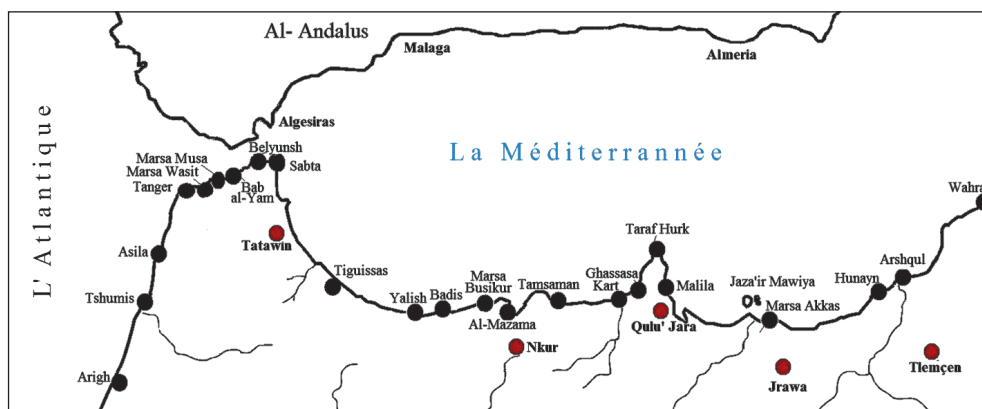


Fig. 18: Carte du réseau portuaire dans la partie nord du Maroc, (© M. Belatik).

- L'intérêt de maintenir la connexion avec le territoire d'origine de la principauté, à savoir la partie est et sud-est du pays, fief de la tribu des Maknāsa, au sein de laquelle chercher un soutien. Cette zone reculée, en partie montagneuse et semi-

105. Port de Buqūya qui se trouve à 20 km à l'ouest d'al-Mazamma.

106. Port de Nakūr.

107. Connu également sous le nom de Marsā Tamsamān.

108. C'est le port de Jrawa.

109. Arshqūl est une bourgade et un port situés sur la Méditerranée, à l'embouchure de l'oued Tāfna. Une île proche porte le même nom. Elle fut le site refuge d'al-Ḥasan ibn Isā ibn Abī al-'Aysh. Du fait de sa situation en face de Tlemcen, elle jouait le rôle de port pour cette ville.

désertique, constituait en cas de besoin, un vivier de combattants et un lieu de retraite en cas de défaite pour les princes de la famille des Banū Abī al-‘Āfiya.

Sur le terrain, cette stratégie s’est concrétisée par l’adoption de choix politiques, territoriaux et urbanistiques, en rapport étroit avec le réseau routier:

a. Le choix du territoire et de l’emplacement de la capitale de la principauté

Il est certain que le choix du couloir de Tāza, Tsūl, Jurmāt et Lkāy pour installer et asseoir les bases de la principauté n’était pas arbitraire. Il se trouve justifié par le facteur sécuritaire, vital pour le devenir du nouvel État, ainsi que par la richesse de la zone en ressources hydriques et en produits agricoles. Le facteur ethnique est aussi entré en jeu, puisque le soutien de la coalition tribale (‘*aṣabiya*), apporté par la tribu mère et les tribus alliées, est fondamental. La création des centres urbains du couloir a généré une dynamique sans précédent qui a conduit à la naissance et au développement d’un réseau routier dense couvrant un vaste espace, les reliant aux autres petites villes, forteresses et *qaryas* appartenant à la principauté, à celles des émirats voisins, et s’étendant aux côtes atlantiques et méditerranéennes, aux métropoles sahariennes et aux autres régions du Maghreb.

Pour ce qui est du choix de ‘Ayn Ishāq comme base politique dans le pays tsūl, il est important de souligner que ce site présente tous les avantages et conditions dont bénéficie le territoire de la principauté, malgré son isolement apparent, sur un sommet de montagne loin des routes principales, des agglomérations et des terroirs agricoles. Mais cette contrainte a été surmontée, comme on le verra plus loin, par la mise en place, de part et d’autre du mont al-Qaṣba sur lequel s’étend la ville, de centres intermédiaires situés sur les routes secondaires pour jouer le rôle d’avant-postes et de relais commerciaux. Concernant la ville de Fès, Mūsā ibn Abī al-‘Āfiya était très conscient de l’importance de la capitale idrisside. Pourtant, bien qu’elle soit tombée très tôt en son pouvoir, il ne pouvait pas en faire le siège de celui-ci. Il en fit plutôt le chef-lieu d’une province placée sous l’autorité de son fils aîné, Madyan, qu’il chargea de gouverner le reste du Maroc à partir de la rive des Kairouanais. Le chef maknāsien était persuadé que Fès constituerait une cible facile et permanente et qu’elle ne résisterait pas aux assauts des armées shi‘ites appuyées par les Idrissides.¹¹⁰ La suite des événements qui marquèrent la première moitié du IV^{ème} siècle H/X^{ème} J.-C., confirma ses soupçons, puisque Fès ne cessa pas de subir sièges et assauts répétitifs et destructeurs des armées fatimides et zirides.

b. Une polarisation urbaine pourvue d’un réseau routier, (fig. 19).

Dans cette organisation territoriale, la ville est conçue comme un ensemble d’unités éclatés et dissociées, mais complémentaires sur le plan fonctionnel. Quant

110. Voir notre article: Mohamed Belatik, “Fās taḥta ḥukm al-‘imārāt az-znātiya, muḥāwala li tasliṭ ‘aḍaw ‘alā marḥala mansiyya min tārikh al-madīna,” in *Hommage au Pr. Rachida Nafa* (Mohammedia: Publications de la Faculté des lettres et des sciences humaines à Mohammedia, 2019), 257-82.

à leur mode d'articulation, nous imaginons un système complexe et fermé où les villes-fortresses, les agglomérations rurales et les sites refuges jouaient un rôle fondamental dans la sécurisation et l'exploitation du territoire. 'Ayn Ishāq, qui se trouve complètement isolée et enclavée en pleine montagne, ne pouvait pas vivre indépendamment de son espace vital et de son terroir agricole qui lui assuraient la sécurité, le ravitaillement et tous les besoins nécessaires, d'où le besoin de créer dans le piémont de Jabal al-Qaṣba, sur les routes locales, des relais qui assuraient plusieurs fonctions pour la capitale. La prospection tout autour de cette ville a permis d'identifier deux ouvrages de guet et cinq autres établissements, qui remplissaient plusieurs rôles: Qal'at Asrūtū, al-Qal'a d'Aghasdīs, al-Qal'a Shārfa, 'Ayn Ṣfa et Sum'a Lmgarja. Ces structures satellitaires gravitant autour de la capitale et jouissant de positions stratégiques, sont accessibles par un réseau de routes secondaires et de chemins traversant les vallées. Nous pensons qu'il s'agit d'un réseau urbain et castral installé volontairement dans la perspective de protéger la capitale, lui servir d'avant-postes, de relais commerciaux pour l'approvisionnement et de centres de gestion et d'exploitation du terroir agricole.

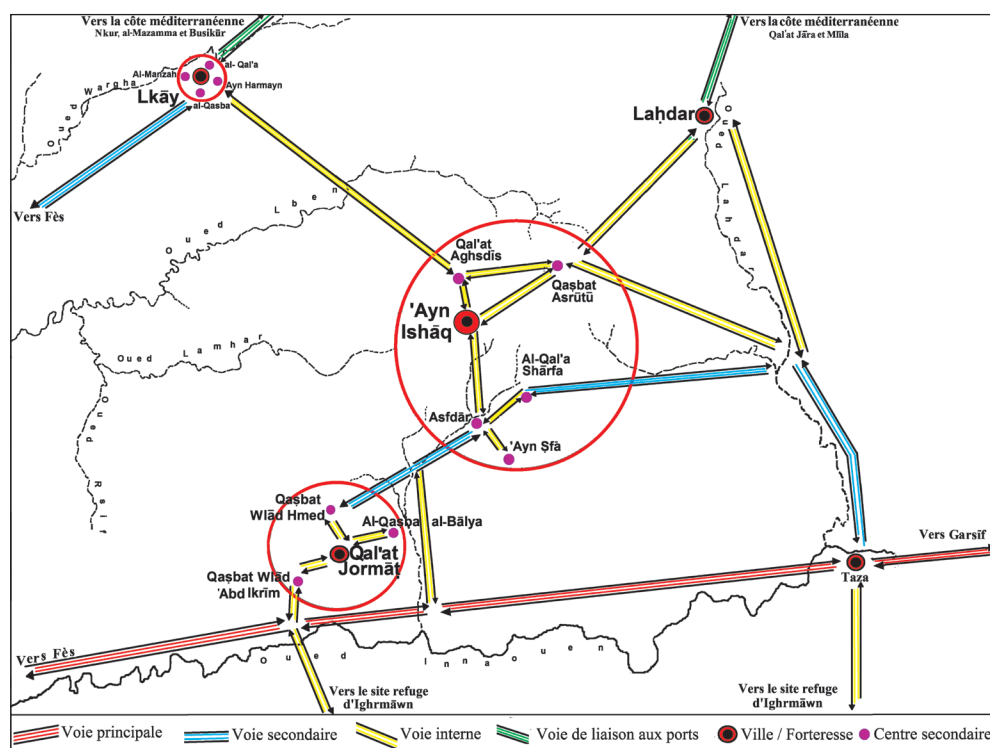


Fig. 19: Pôles urbains et réseaux routier dans le territoire de la principauté des Banū Abī al-Āfiya, (© M. Belatik).

La même configuration a été constatée dans la ville de Lkay où les composantes urbaines sont distribuées tout autour d'un noyau central: Ga'dat¹¹¹ al-Qaṣba, 'Ayn

111. Dans le parler des Jbāla, le terme *ga'da* signifie un terrain plat au milieu d'un territoire montagneux.

Harmāyn, al-Manzah, Qal'at Turk, al-Jāma' al-Maṣḥūra. Quant à Qal'at Jurmāt, nichée au sommet du mont dominant la vallée de l'Innāwn, elle était entourée des établissements d'al-Qal'a, Qaṣbat Wlād Hmed, Qaṣbat Wlād Abdelkrim, al-Qaṣba al-Baliya, dont nous pensons que les rapports entretenus étaient motivés par le souci de défense, de contrôle de la route principale et de gestion du territoire et de ses ressources.

Cette organisation locale visant la création d'une polarisation autour de la capitale ou des autres grandes villes et des forteresses a été permise par un réseau dense de routes et de chemins reliant ces entités entre elles et avec la structure centrale. Le système a prouvé son efficacité au moins sur le plan sécuritaire, car malgré les pressions fatimides à l'occasion des expéditions militaires, il est resté intact et n'a été que rarement violé. Preuves en sont les villes de Fès, Sijilmāsa, Nakūr, Jrāwa, al-Baṣra saccagées à plusieurs reprises par les armées fatimides. En revanche, les villes et les forteresses des Banū Abī al-'Āfiya sont restées indemnes. D'ailleurs, les princes de la famille régnante n'ont pas été emprisonnés comme ce fut le cas pour les chefs des autres principautés, idrisside, ṣāliḥide et midrāride. L'efficacité de cette stratégie reposait également sur la personnalité du chef des Maknāsa, grand guerrier et stratège, disposant de troupes armées faites de redoutables et fidèles combattants zénètes et d'agents secrets en état de veille constante sur les routes principales et les débouchés des vallées conduisant vers les villes. Elle s'appuyait aussi sur le processus des alliances tribales qui constitue un facteur essentiel.

L'organisation territoriale à l'échelle régionale et locale a permis, dans un laps de temps n'excédant pas les quarante ans, de conférer une grande envergure politique et spatiale à la principauté. En effet, la consultation des sources historiques nous permet de cartographier l'évolution de son territoire. Ainsi, pendant la phase tribale à la fin du III^{ème} siècle H/IX^{ème} J.-C., les Maknāsa circulaient le long de la Malwiya au cours de leur transhumance qui avait Aḡrsīf pour base. Au début du IV^{ème} siècle H/X^{ème} J.-C., on assiste à une avancée vers le couloir de l'Innāwn pour la domination du territoire entre Taza et Tsūl, puis vers celui des Ṣanhāja et Lkāy, ce qui supposa l'instauration d'un État et, conjointement, la fondation de villes et de forteresses. L'expansion s'est faite ensuite vers la côte méditerranéenne, au détriment de leurs voisins les Banū Ṣāliḥ, tandis que la progression dans le couloir de l'Innāwn, les a conduits alors à leur objectif principal, à savoir l'annexion de Fès. Enfin, et dans les circonstances difficiles déjà évoquées, le chef des Maknāsa choisit d'installer sa nouvelle base Qulū' Jāra et d'étendre ainsi son influence sur la zone littorale.

c. Un ensemble urbain, castral et portuaire desservi par des routes

Dans ce mode d'organisation, nous constatons également l'existence à grande échelle territoriale, d'un ensemble urbain et castral fait de trois éléments fondamentaux à savoir: la ville capitale tout près de laquelle est érigé un fort qui jouait le rôle de site refuge et sur la côte la plus proche est aménagé un port. Les fonctions de ce dernier consistent à assurer outre les échanges commerciaux, le

maintien des relations diplomatiques et des liens forts avec al-Andalus. Ces trois éléments essentiels du complexe ont des rapports fonctionnels et sont reliés par un réseau routier important, comportant voies principales et voies secondaires. L'exemple le plus significatif à ce propos est celui de 'Ayn Ishāq dans sa relation avec la ville-forteresse de Lkāy dans l'arrière-pays rifain. Cette dernière représente un point de passage secondaire vers Fès à travers la vallée du Wargha, et un point de liaison avec la côte méditerranéenne via le port de Būsikūr. Nous pensons que le trajet partait de 'Ayn Ishāq, via ses forteresses relais Qaṣbat Asrūtū et al-Qal'a sur le territoire d'al-Khnādaq, et se dirigeait vers celui des Banū Majdūl. Après la traversée de l'oued Lamhar, le territoire de Ngusht et l'oued Lben, la route nous mène au nord-ouest vers la ville de Lkāy située sur le mont du même nom, dans le territoire des Ṣanhaja Mṣbah. Pour atteindre le port méditerranéen de Būsikūr, il est obligatoire de traverser l'oued Wargha et de suivre son affluent, l'oued Sra, par un chemin difficile dans la montagne rifaine, pour déboucher dans la vallée des Banī Bū Frāh et sur la côte méditerranéenne.

Ces réseaux urbains, castraux et portuaires ne sont ni spécifiques au nord-est du Maroc, ni propres aux Banū Abī al-'Āfiya: ils existaient aussi dans les petits États voisins, celui des Banū Ṣāliḥ dont l'ensemble se compose de la capitale Nakūr, de la forteresse d'Akra¹¹² et du port d'al-Mazamma,¹¹³ celui des Banū Sulaymān dont la capitale Jrāwa disposait dans la montagne limitrophe de Ḥiṣn al-Mansūra,¹¹⁴ et sur la côte, du port d'Akkās,¹¹⁵ et enfin, celui des Idrissides du nord, dont la capitale al-Baṣra¹¹⁶ était liée à la forteresse de Ḥajar al-Nasr et au port d'Arīgh.¹¹⁷

Conclusion

Cette réflexion sur les itinéraires de l'époque médiévale (entre le IV^{ème} et V^{ème} siècle H/X^{ème} et XI^{ème} J.-C.) dans le nord-est du Maroc reste une ébauche préliminaire et lacunaire. Elle est fondée essentiellement sur les données recueillies dans les textes médiévaux, sur une lecture cartographique du territoire ainsi qu'une modeste connaissance et reconnaissance du terrain, à travers les prospections menées dans cette zone, peu nombreuses mais déjà assez éclairantes. L'esquisse historique, géographique et archéologique de ces routes est loin d'être exhaustive et l'approche descriptive, bien qu'indispensable dans une première étape, s'avère limitée et

112. La forteresse d'Akra, encore inconnue, est située selon les sources au Jabal Abī al-Ḥasan dans les montagnes des Banī Yaslītan. Elle fut construite par les Banū Ṣāliḥ pendant le premier quart du IV^{ème} siècle H/X^{ème} J.-C.

113. Les ruines d'al-Mazamma s'étendent encore près d'Al-Ḥusayma sur la côte méditerranéenne.

114. Cette forteresse est localisée par les sources dans le Jabal Mamālū (montagnes des Banī Yaznāsan) à quelques milles de Jrāwa.

115. Connue également dans les sources sous le nom de Tafrganīt, ce port méditerranéen se situerait entre Marsā Ben Mhīdī, S'idiya et Rās Kebdāna.

116. Al-Baṣra est une ville idrisside construite sous le règne de Muḥammad ibn Idrīs. Elle fut occupée par Mūsa ibn Abī al-'Āfiya. Ses ruines se trouvent à Duwār J'āwna, à 23 km à l'ouest de la ville de Wazzān.

117. Le port d'Arīgh cité par les auteurs anciens, se trouvait fort probablement, sur l'actuelle lagune de Mulāy Bū Salhām.

insuffisante pour comprendre pleinement la nature, les enjeux et la portée de ces réseaux ainsi que leurs impacts politiques, socio-économiques et culturels.

Il est certain que l'étude des réseaux routiers médiévaux au Maroc n'en est qu'à ses débuts. La thématique suscite énormément d'interrogations, dont essentiellement la matérialité de ces routes, leur genèse, leurs tracés, leurs aménagements, leur entretien et leur approvisionnement. À ces questions s'en ajoutent d'autres, liées à leur intégration dans le paysage, leur sécurisation et leurs modes de gestion ainsi que les formes de leurs usages et de leur fréquentation, sans oublier bien évidemment, l'organisation et les fonctions des structures de peuplement et les ouvrages utilitaires (ponts et passerelles, citernes et puits, radiers et soutènements) qui les jalonnaient. Ce sont là des questions auxquelles, à la seule lumière des travaux réalisés à ce jour, il est difficile d'apporter des éléments de réponse dans le cadre de ce modeste article.

Cette approche des routes médiévales et de leur fréquentation s'ouvre plus largement sur les hommes qui les tracèrent et les parcoururent, les biens et les marchandises produites et échangées qui y transitèrent, les idéaux politiques dont elles facilitèrent la transmission, le brassage ethnique qui s'en suivit, et les influences socio-culturelles qui y furent véhiculées de région en région. Ceci amène à définir divers niveaux de réflexion pour une meilleure appréhension de la thématique des routes et chemins médiévaux.

Sur le plan économique, les réseaux routiers représentent un énorme potentiel à la fois pour le territoire qu'ils couvrent et pour les villes qu'ils desservent. L'analyse doit ainsi être orientée vers l'étude et l'identification des activités commerciales, industrielles, artisanales et agricoles développées pour le besoin du trafic et des échanges. Elle doit aussi toucher la double question des mines et de la métallurgie, celle de la pêche et des activités côtières, et parvenir en fin de compte, à évaluer les impacts et les retombées économiques en termes de bénéfices et de masse monétaire frappée et mise en circulation.

Sur le plan urbanistique et architectural, les routes constituent des axes structurants du territoire, mais sont-elles, elles-mêmes, créatrices de villes? Une série de questions cruciales se posent en effet quant à la relation entre les unes et les autres: entre la ville et la route, laquelle est à l'origine de l'autre? Comment la fondation d'un centre urbain peut-elle conditionner et prédestiner le tracé d'une voie dans un territoire donné? Quels sont les facteurs déterminants dans le choix d'implantation des villes et des routes? Quels rôles ont joué les réseaux routiers dans les échanges, la fusion ou le métissage des traditions architecturales entre les deux rives de la Méditerranée, favorisant l'émergence des courants artistiques marquants de l'Occident musulman?

Sur le plan social et culturel, les réseaux routiers se révèlent avoir induit influences et changements à des niveaux très divers: d'abord à celui du brassage ethnique qui a généré un véritable bouleversement de la carte tribale par l'arrivée en

masse des tribus zénètes et, par la suite, de vagues de populations arabes provenant d'Orient ou d'al-Andalus. Ces mutations eurent un réel impact sur le mode de vie, caractérisé notamment par la confirmation de la dualité nomadisme/sédentarisation, sans oublier une tendance évolutive vers la vie urbaine, avec la création de villes.

Sur le plan religieux et spirituel, le trafic routier notamment avec l'Orient a constitué un vecteur de l'islamisation du Maroc, facilitant l'introduction et l'éventuelle adoption de doctrines variées relevant du kharijisme, du shi'isme, ou du sunnisme, finalement vainqueur. Il est entendu que le judaïsme, professé par une forte minorité, put bénéficier dans la même mesure de la fluidité des transferts intellectuels facilités par ces routes.

L'arabisation ne se limite pas seulement au passage d'une langue à l'autre, elle est aussi intimement liée à la pratique religieuse. Elle constitue à ce double titre une composante essentielle du changement sociétal généré par l'arrivée des vagues successives de populations arabes. Dans ce processus, les grandes routes de migration, notamment celles de l'Innāwn et de la Malwiya, ont constitué des vecteurs de renforcement de l'arabisation notamment dans les grandes métropoles comme Tlemcen, Fès ou Sijilmāsa. Science et culture, intimement liées à langue et religion, aspects sur lesquels on ne dispose que de peu de données précises, ont connu un grand développement avec la mobilité multi-directionnelle des oulémas et des hommes de sciences.

Sur le plan politique, les routes ont ouvert le pays tant à des tentatives autonomistes, initiatives tribales locales, qu'à d'autres, d'envergure califale, venues d'Ifriqiya et d'al-Andalus. Ces visées oscillaient entre une volonté d'unification de tout le Maghreb, voire de l'Occident musulman, sous une seule bannière et des velléités d'indépendance supposant un morcellement politico-territorial.

Au-delà des idéologies dominantes du moment, des rivalités entre les deux grandes puissances islamiques de la Méditerranée occidentale – chacune aspirant à imposer son hégémonie –, au-delà aussi des antagonismes doctrinaux et des politiques d'alliance ayant entraîné les principautés marocaines dans ces conflits, la fréquentation de ces vastes réseaux routiers ne s'est jamais interrompue durant ces siècles obscurs du Maroc médiéval dont tous les secrets n'ont pas encore été percés.

Force est de constater que l'étude des routes médiévales et des structures de peuplement qui les jalonnaient n'est pas une tâche aisée. L'historien et l'archéologue se trouvent l'un et l'autre confrontés à de sérieuses difficultés, à commencer par la concision des sources textuelles, peu explicites et à la terminologie imprécise. À cela s'ajoute que ces recherches imposent de prospecter de vastes étendues où territoires ruraux comme espaces urbains connaissent des mutations accélérées, impliquant le plus souvent des changements toponymiques qui rendent très difficile la reconnaissance des lieux et des vestiges du passé. Nous restons malgré tout confiants quant à l'avenir: si les travaux sur ces questions d'archéologie extensive requièrent

le lancement de programmes de prospections assez lourds, ils devraient permettre d'établir une cartographie des itinéraires, une chronologie relative des tracés et des éventuels ouvrages d'art et, finalement, de lever le voile sur des pans importants du patrimoine archéologique et des phases cruciales de l'histoire du Maroc médiéval.

Bibliographie

- Albertini, Eugène et Louis Leschi. *L'Afrique romaine*. Alger: Service des Antiquités, 1950.
- Allain, Charles. "La route impériale de Maroc à Sala au XI^{ème} et au XII^{ème} siècles." *Hespéris-Tamuda* LVII (1) (2022): 205-44.
- Anonyme. *Kitāb al- Al-Istibṣar*. éd. Sa'd Zaghlūl. Casablanca: Dār al-nashr al-Maghribiyya, 1985.
- Anonyme. *Mafākhir al-barbar*. éd. Évariste Lévi-Provençal. Rabat: Institut des Hautes Études Marocaines, 1934.
- Arherbi, Rachid, Mohamed El Azzouzi et Mohcine Idrissi Omari. *Inventaire des monuments de la médina de Taza et de sa région*. Rapport de mission, Direction du patrimoine culturel, juillet 2004.
- Al-Bakrī. *al-Masālik wa-l-Mamālik*. éd. Jamāl Ṭulba. Beyrouth: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyya, 2003.
- Basset, René. *Nedromah et les Traras*. Publications de l'École des Lettres d'Alger XXIV. Paris: Leroux, 1901.
- Belatik, Mohamed. "Fās taḥta ḥukm al-ʿimārāt az-znātiya, muḥāwala li tasliṭ ʿaḍaw ʿalā marḥala mansiyya min tārikh al-madina." In *Hommage au Pr. Rachida Nafaʿ*, 257-82. Mohammedia: Publications de la Faculté des lettres et des sciences humaines à Mohammedia, 2019.
- . "Lkāy, une ville-forteresse médiévale dans le Pré-Rif marocain." *Bulletin d'Archéologie Marocaine* XXIV (2019): 89-104.
- . *Imāratu Banī Abī al-ʿĀfiya al-Maknāsiyyīn, Musāhama fī dirāsāt tārikh wa-Athār al-Maghrib al-Wasīt al-Aʿlā*. silsilat Dirāsāt wa-abḥāt athariyya maghribiyya. Rabat: Dār al-Amān, 2018.
- . "Kalʿat Djāra, une forteresse médiévale andalouse sur la côte méditerranéenne du Maghrib al-Aḡṣā." *Bulletin d'Archéologie Marocaine* XXIII (2016): 179-99.
- . "'Ayn Ishāḡ, capitale de la principauté des Banī Abī al-ʿĀfiya. Contribution à l'histoire et à l'archéologie du haut Moyen Âge au Maroc." *Bulletin d'Archéologie Marocaine* XXI (2009): 388-408.
- Belatik, Mohamed et Abdallah Fili. "Les relations entre la région du Détroit et l'arrière-pays du Rif marocain au X^e siècle sous l'émirat des Banū Abī al-ʿĀfiya." In *Le Détroit de Gibraltar (Antiquité-Moyen Âge). III. Circulations, mobilités et réseaux d'échanges*, eds. Laurent Callegarin et Dominique Valérian. Madrid: Casa de Velázquez, sous presse.
- Campardou, Lieutenant. "La grotte de Kifan Bel Ghomari à Taza." *Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie d'Oran* XXXVII (1917): 5-26.
- Campardou, Lieutenant et Sous-lieutenant André. "Notes historiques sur Taza." *Supplément Afrique française* (1915).
- Carcopino, Jérôme. *Le Maroc antique*. Paris: Gallimard, 1943.
- Chatelain, Louis. *Le Maroc des Romains. Étude sur les centres antiques de la Maurétanie occidentale. Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome 160*. Paris: Édition Boccard, 1944.

- Chebri, Aboulkacem. Prospection archéologique le long de l'itinéraire Fès-Taza d'après al-Bakrī (XI^{ème} s.).” Rabat, mémoire de fin d'études à l'Institut national des sciences de l'archéologie et du patrimoine. 1990.
- Cressier, Patrice, Abdelatif El Boudjay, Hassan El Figuigui et Jacques Vignet-Zunz. “Hağar al-Nasr, capitale idrisside du Maroc septentrional: archéologie et histoire.” In *Genèse de la ville islamique en al-Andalus et au Maghreb Occidental*, eds. Patrice Cressier et Mercedes García-Arenal. 305-34. Madrid: Casa de Velázquez, CSIC, 1998.
- De Lamartinière, Henri. “Itinéraire de Fès à Oujda suivi en 1891.” *Bulletin de Géographie historique et descriptive* s. n. (1895): 65-86.
- De Segonzac, Marquis René. *Voyage au Maroc, 1899-1901*. Paris: A. Colin, 1903.
- El Figuigui, Hassan, “Tazūta.” *Ma'lamat al-Maghrib* 6 (1992): 2040.
- Ibn Abī Zar'. *Rawḍ al-Qirṭās*. éd. 'Abd al-Wahāb ben Mansūr. Rabat: al-Maṭba'a al-Malakiyya, 1999.
- Ibn al-Khatīb. *A'māl al-a'lām*. t. III, éd. Aḥmad al-'Abbādī et Muḥammad Al-Kattānī. Casablanca: Dār al-Kitāb, 1964.
- Ibn Ḥawqal. *Ṣūrat al-Ard*. éd. Johannes Hendrik Kramers. Leyde: Brill, 1938.
- Ibn Ḥayyān al-Qurṭubī. *al-Muqtabis V*. éd. Pedro Chalmeta, Federico corriente et Maḥmūd Ṣubḥ. Madrid, Rabat: Instituto Hispano-árabe de Cultura, Faculté des Lettres et des Sciences humaines, 1979.
- Ibn Ḥazm. *Jamharat ansāb al-'arab*. éd. Muḥammad Hārūn. Le Caire: Dar al Ma'ārif, 1972.
- Ibn 'Idhārī. *Al-Bayān al-mughrib fī akhbār al-Andalus wa-l-Maghrib*. éd. Georges Séraphin Colin et Évariste Lévi-Provençal, t. I. Beyrouth: Dār al-Thaqāfa, 1980.
- Ibn Khaldūn. *Kitāb al-'Ibar*. t. VI, éd. 'Adil bin Sa'ad. Beyrouth: Dār al-Kutub al-'Ilmiyya, 1992.
- Al-Idrīsī. *Uns al-Muhāj wa-Rawḍ al-Furaj, qism shamāl 'Ifriqyā wa-bilād al-Sūdān*. Éd. al-Wāfi Nūhī. Rabat: Manshurāt Wizārat al-'awqāf wa-shu'ūn al-'islāmiyya, 2007.
- _____. *Nuzhat al-Mushtāq fī ikhtirāq al-āfāq*. s. éd. Le Caire: Maktabat ath-thaqāfa addīniyya, 1994.
- Lambert, Nicole et Georges Souville, “Influences orientales dans la nécropole mégalithique de Tayardirt (Maroc).” *Antiquités Africaines* 4 (1970): 63-74.
- Lazarev, Grigori, Virgilio Martínez Enamorado et Jacques Vignet-Zunz. “Proposition d'identification d'une forteresse idrisside du nord du Maroc, les ruines de Kodiet Demna, Hisn al-Karam à Bni Gorfet.” *Bulletin d'Archéologie Marocaine* XXII (2012): 224-65.
- Madani, Tariq. “Djrwā: une ville islamique du X^{ème} siècle.” In *Hommage à Joudia Hassar Benslimane*, actes du colloque organisé à Rabat les 9-10 décembre 2005 par l'INSAP, dir. Aomar Akerraz, Ahmed S. Ettahiri et Mohamed Kbiri Alaoui, t. 2, 423-30. Rabat: INSAP, 2015.
- Maqdish, Maḥmūd. *Nuzhat al-andār fī ajāibi attawārīkhi wa al-akhbār*. éd. 'Alī Zāwī et Muḥammad Mahfud. Beyrouth: Dār al-Gharb al-Islāmi, 1988.
- Al-Maqqarī, *Rawḍ al-'As*. éd. 'Abd al-Wahhāb ibn Maṣṣūr. Rabat: Al-Maṭba'a al-malakiyya, 1983.
- Marion, Jean. “La liaison entre la Tingitane et la Césarienne.” *Bulletin d'Archéologie Marocaine* IV (1960): 442-7.
- My Rachid, El Mostafa. “De la Tingitane occidentale à la Tingitane orientale.” *Actes du colloque: Le Maroc oriental, passé et présent*, 209-13. Oujda: Publications de la FLSH, Université Mohamed I, 1986.
- Qāsimī, 'Alawi H. *Muḥtam' al-Maghrib al-Aqsā ḥattā muntaṣaf al-qarn al-rābi' al-hijrī*. Rabat: Manshurāt Wizārat al-'awqāf wa-shu'ūn al-'islāmiyya, 1995.

- Roubet, Colette et Slimane Hachi. "Kifan Bel-Ghomari." *Encyclopédie berbère* 27 (2005): 4245-50.
- Salek, Salma. *Essai d'identification d'un complexe urbain castral et portuaire dans le territoire de la ville médiévale de Dirāwa*. Mémoire de fin d'étude cycle fondamental de l'INSAP, Rabat, 2020.
- 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-Maghreb* 16 (2009): 249-81.
- _____. "La fondation du ribāt de Taza." *Al-Andalus-Maghreb* 14 (2007): 203-23.
- Shafiq, Muḥammad. *Al-Mu'jam al-'arabī al-'amāzīghī 1*. Rabat: Publications de l'Académie du Royaume du Maroc, 1996.
- Siraj, Ahmed. *L'image de la Tingitane. L'historiographie arabe médiévale et l'Antiquité nord-africaine*. Collection de l'École française de Rome, 209. Rome: EFR, 1995.
- Terrasse, Henri. "Taza. Notice historique et archéologique." *Bulletin de l'Enseignement public du Maroc* 171 (janvier-mars 1942): 3-10.
- Trenga. "Les Branès. Note pour servir à une monographie des tribus berbères de la région de Fès." *Archives Berbères* I, 2-4 (1916): 293-330.
- Vanacker, Colette. "Géographie économique de l'Afrique du nord selon les auteurs du IX^{ème} siècle au milieu du XII^{ème} siècle." *Annales Économies, Sociétés, Civilisations* 28, 3 (1973): 659-80.
- Voinot, Louis. "Taza et le Riata." *Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie d'Oran* XL, CLV (1920): 2-148.
- Al-Ya'qūbi. *Kitāb al-Buldān*. éd. Muḥammad Amīn Danāwī. Beyrouth: Dār al-Kutub al-'Ilmiyya, 2002.
- Al-Zayānī, Abulqasim. *Ettorrdjemān el-Mo'arib 'an Douel el Machrik ou 'lMaghrib. Le Maroc de 1631 à 1812*. éd et trad O. Houdas. Paris: Imprimerie nationale-Ernest Leroux, 1886.

العنوان: شبكة الطرق في الجهة الشمالية الشرقية للمغرب خلال القرنين 4 و5هـ/10 و11م، مقارنة تاريخية وأركيولوجية

ملخص: يتناول المقال موضوع شبكة الطرق العديدة التي كانت تعبر المنطقة الشمالية الشرقية للمغرب خلال القرنين 4 و5هـ/10 و11م، خلال فترة حكم إمارة بني أبي العافية المكناسيين. وهو يهدف إلى تسليط الضوء على خريطة هذه المسالك وتتبع مراحلها والكشف عن محطاتها. سيتم التركيز في البداية على الطريق الرابط بين فاس وتلمسان الذي يخترق الممر الطبيعي لتازة ويمتد على طول وادي إيناون. هذا الأخير شكل دوماً معبراً رئيسياً للسكان والتجار والجيش والحجاج. وسيتم بعد ذلك التطرق للمسالك الثانوية التي كانت تضمن التواصل والمبادلات والحماية داخل المجال الجغرافي للإمارة بالإضافة إلى ربط المدن مع الساحل المتوسطي والمراكز التجارية جنوب الأطلس.

انبت خطة حماية وتنظيم المجال داخل الإمارة المكناسية على عدة محاور أهمها الحاجة الماسة لحماية مدينة عين إسحاق العاصمة ومدينة فاس، وضمان الربط بين مدن الإمارة وقلاعها وقراها بواسطة شبكة من الطرق والمسالك. هذا بالإضافة إلى ضرورة مراقبة الطرق التجارية التي توفر مداخلاً اقتصادية مهمة، وضمان استمرار العلاقة مع المجال الحيوي القبلي للإمارة على طول وادي ملوية، والربط مع موانئ الساحل المتوسطي.

الكلمات المفتاحية: المسالك والطرق، القرون الوسطى، قبيلة مكناسة، إمارة بني أبي العافية، الجهة الشمالية-الشرقية للمغرب.

**Titre: Le réseau routier dans le nord-est du Maroc, au cours du IV^{ème}-V^{ème} siècle H/
X^{ème}-XI^{ème} J.-C. Approche historique et archéologique**

Résumé: L'article traite du dense réseau routier qui traversait le nord-est du Maroc, entre le IV^{ème} et le V^{ème} siècle H/X^{ème} et XI^{ème} J.-C, sous l'émirat maknāsien des Banī Abī al-ʿĀfiya. Il propose une première cartographie de ces routes, leurs étapes et les stations qui les jalonnaient. L'accent est mis sur la route Fès-Tlemcen empruntant le couloir de Taza et longeant la vallée de l'Innāwn, qui a toujours constitué la voie principale par laquelle transitaient les migrants, les commerçants, les armées et les pèlerins. Par la suite, est abordée la question des routes secondaires qui assuraient la communication, les échanges et la sécurité à l'intérieur du territoire de la principauté et qui reliaient les villes du couloir de Taza aux ports de la Méditerranée et aux centres de commerce du sud de l'Atlas.

La protection et l'organisation du territoire de la principauté s'articulait selon plusieurs axes, parmi lesquels la nécessité d'assurer la connexion entre les villes, les forteresses et les agglomérations rurales par un réseau viaire efficace ainsi que, sur le plan économique, le devoir de contrôler les axes commerciaux qui constituaient un vecteur majeur de cette économie. À cela s'ajoutait l'intérêt de maintenir les liens tant avec le fief et berceau des Maknāsa, dans la vallée de la Malwiya, qu'avec le littoral et ses ports.

Mots-clés: Itinéraires, réseau routier, Moyen Âge, Maknāsa, principauté des Banū Abī al-ʿĀfiya, nord-est du Maroc.