

Preliminary Reflections on the Circulation Routes in the Sous
Plain and its Surroundings (IXth-XVIth Century)

**Réflexions préliminaires sur les voies de circulation dans la
plaine du Sous et ses abords (IX^{ème}-XVI^{ème} siècle)**

Jean-Pierre Van Staëvel

(Université Paris I Panthéon-Sorbonne, UMR 8167)

Abdallah Fili

(Université Chouaïb Doukkali, El Jadida)

*Imid ouilli tktit aok, mas ten ikkan
A ttisant is tga ddounit ghir agharas*

*De tous ceux qui sont passés,
Hélas, si tu te souviens,
Tu connaîtras que la vie n'est rien
qu'un chemin*

attribué à Sîdî Hammû, Bab n Umarg¹

Abstract: This paper aims to lay the foundations for a methodological approach, albeit still in its early stages, to the archaeological and geographical study of the ancient routes that ran through the Sous plain and its Atlas foothills between the early medieval period and the 16th century. The approach first calls for the definition of various elements of analysis, at different scales. At the micro level, the survey involves a survey of the types of fundamental material units that make up the paths and tracks, using archaeology. At the meso level, the study focuses on the layout of communication routes, and proposes a number of hypotheses on the interaction between these routes and agricultural practices on the one hand, and water use on the other. The final part of the contribution, focusing on an analysis on a macroscopic, i.e. regional, scale, provides a preliminary assessment of what we know about the roads in the Sous region, giving a diachronic overview of their evolution.

Keywords: Medieval Morocco, Sous region, High Atlas and Anti-Atlas, Archaeogeography, Paths and Tracks.

Introduction

La présente contribution répond à la demande des éditeurs de ce dossier d'*Hespéris-Tamuda* qui entend s'interroger, pour la période médiévale, sur la façon

1. Léopold Justinard, "Textes Chleuh de l'Oued Nfis," in *Mémorial Henri Basset. Nouvelles études nord-africaines et orientales*, Publication de l'Institut des Hautes Études Marocaines XVII (Paris: Librairie orientaliste Paul Geuthner, 1928), 331-7. Repris dans Léopold Justinard, *Quarante ans d'études berbères*, présentation et choix de textes de Rachid Agrour (Paris: Bouchène, 2007), 219.

qu'ont les chemins et les routes de s'inscrire dans le paysage et son histoire, non plus en considérant seulement, comme il est habituel dans l'historiographie ancienne ou plus récente, les itinéraires et les flux d'hommes, de bêtes et de marchandises qui les parcourent,² mais en portant un intérêt nouveau ou renouvelé aux structures matérielles qui composent ces axes de circulation, à la relation que ceux-ci entretiennent avec leur environnement, aux différentes échelles qui articulent les éléments du réseau routier. En d'autres termes, il s'agit de comprendre la genèse et l'évolution des voies de communication du point de vue des formes elles-mêmes, partant du principe que celles-ci, une fois isolées et correctement interprétées, constituent une source d'information historique de première importance, susceptible de pallier le grand mutisme des textes à ce propos.

La réflexion qui suit s'attache à une région particulière, celle du Sous.³ De cette entité géographique aux limites changeantes selon le gré des auteurs médiévaux et modernes, nous retenons pour notre discussion l'espace qui correspond principalement à la plaine qui s'étend, sur 200 km environ, entre le djebel Siroua à l'est et l'océan Atlantique à l'ouest, et qui est bordée au nord et nord-est par l'imposante barrière montagneuse que dresse le Haut Atlas, tandis qu'au sud et au sud-est moutonnent les sommets de l'Anti-Atlas. De cet écrin de montagnes s'écoulent, dans la cuvette, l'oued Sous et ses affluents.⁴ De par l'influence exercée par l'orographie sur la géographie, mais aussi sur l'histoire et l'identité culturelle du Sous, nous incluons également dans l'étude le Haut Atlas et l'Anti-Atlas qui le bornent. Traversée par des flux commerciaux importants du fait de la relation étroite qu'elle entretient précocement avec les espaces sahariens et les territoires plus septentrionaux, berceau par ailleurs des pouvoirs almohade puis saadien, la région est appelée à jouer, de temps à autre, un rôle historique majeur. L'étude de ses voies de communications n'en demeure pas moins compliquée, sinon difficile. Espace périphérique malgré son importance économique et démographique, elle n'est souvent documentée qu'à la marge par les sources textuelles, à l'exception des occasions historiques – rares et brèves pour la période médiévale – qui la replacent au centre de l'attention des chroniqueurs ou des voyageurs. Peu urbanisée tout au long de la période envisagée, elle affirme une vocation agropastorale peu compatible avec une compréhension des

2. Voir à ce propos, pour une réflexion qui dépasse largement le thème annoncé dans le titre, la très belle étude d'Abdelahad Sebti, *Bayna al-zattāt wa-qāṭi' al-ṭarīq. Amn al-ṭuruq fī maghrib mā-qabla al-isti'mār* (Casablanca: Dār al-Tūbkāl, 2009).

3. Sur cette appellation, le sens que lui ont donné les auteurs médiévaux et les limites géographiques ainsi induites, voir en dernier lieu Ahmed Oumouss, *Villes du Souss (Maroc), dynamiques et structures du peuplement à l'époque islamique*, *Hespéris-Tamuda* LVI, 2^{ème} fascicule (2021): 453-4.

Dans ce qui suit, les transcriptions des termes arabes adoptent les normes de la revue *Hespéris-Tamuda*. Elles sont cependant allégées pour ceux relevant de l'usage courant: Taroudant, Marrakech, etc. Les toponymes et tous les autres mots compris dans des citations suivent la forme orthographique qui leur a été donnée par l'auteur cité.

4. Sur la région du point de vue géographique, voir Jean Despois et René Raynal, *Géographie de l'Afrique du nord-ouest* (Paris: Payot, 1975), 340-58; Jean-François Troin (dir.), *Maroc. Régions, pays, territoires* (Paris: Maisonneuve & Larose, 2002), 369 suiv.

réseaux et les circulations avant tout fondée sur l'exploitation de textes qui placent au premier plan les itinéraires reliant des pôles citadins. Ces difficultés sont néanmoins en partie compensées par les prospections de terrain qui ont concerné les parties moyenne et haute de la plaine du Sous et singulièrement la région de Taroudant, et ont ouvert la voie, malgré leur caractère très partiel, à une réflexion proprement archéologique sur les modes d'occupation du sol et les structures de peuplement pour les périodes historiques.⁵

Soulignons enfin, en guise de préambule, que les pages qui suivent n'ont pour objectif que de fournir quelques propositions préliminaires sur un champ de recherche qui demeure encore largement à construire.

1. Réflexions sur la méthode et premières approches à l'échelle micro et méso

Si les routes ont été remarquablement bien étudiées pour la période romaine dans l'espace méditerranéen, il n'en va pas de même pour le monde islamique médiéval, où manifestement la méthode d'approche, et a fortiori l'objet de recherche qui en résulte, restent encore largement à construire. Certes, la conception de la route dans ce contexte particulier contribue à la difficulté de l'analyse: Richard W. Bulliet a bien montré dans un ouvrage célèbre ce que l'absence ou l'abandon du transport par roulage impliquait sur la nature du réseau viaire observable.⁶ Dans ce domaine d'étude, l'attention portée à la matérialité des routes s'est donc avant tout portée sur deux thèmes principaux: d'une part, les caravansérails pour le monde islamique oriental,⁷ d'autre part, les routes du Pèlerinage dans la péninsule Arabique.⁸ Ces travaux, peu nombreux et focalisés avant tout sur les vestiges monumentaux et/ou les inscriptions, se prêtent peu à l'élaboration d'un cadre méthodologique propice à faire des émules dans d'autres régions. D'un autre côté, les outils développés ces dernières décennies par l'archéogéographie pour l'Europe occidentale, et notamment la France, s'avèrent difficilement transposables en l'état aux réalités

5. Dans cette présentation, nous laissons de côté la région du Sous Tekna située au sud-ouest qui a été étudiée par le programme hispano-marocain "*Prospections archéologiques dans le Sous-Tekna*," (dir. Y. Bokbot et J. Onrubia Pintado, 1995-2008). Voir par exemple Youcef Bokbot, Patrice Cressier, Marie-Christine Delaigue, Ricardo Izquierdo Benito, Saghîr Mabrouk et Jorge Onrubia Pintado, "Enceintes refuges, greniers fortifiés et *qasaba*-s: fonctions, périodisation et interprétation de la fortification en milieu rural pré-saharien," in *Mil anos de Fortificações na Península Ibérica e no Magreb (500-1500)*, colloque de Lisbonne (2000), ed. Isabel Cristina Ferreira Fernandes (Lisbonne, Palmela: Colibri, Câmara Municipal de Palmela, 2001), 213-27.

6. Richard W. Bulliet, *The Camel and the Wheel* (Cambridge: Harvard University Press, 1975).

7. Depuis le travail, aux matériaux encore très disparates, de Karl Müller, *Die Karawanseraï im Vorderen Orient* (Berlin: Der Zirkel, 1920), voir aussi Kurt Erdmann et Hanna Erdmann, *Das anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts* (Berlin: Mann, 1976); et, pour l'Iran, Maxime Siroux, *Caravansérails d'Iran et petites constructions routières* (Le Caire: IFAO, 1949). On ne signale ici que les premiers travaux scientifiques qui ont été menés sur le thème.

8. Voir le travail pionnier entrepris sur le Darb Zubayda par Saad Abdul Aziz al-Rashîd, *A critical study of the pilgrim road between Kufa and Mecca (Darb Zubaydah) with the aid of fieldwork* (Leeds: University of Leeds, 1977) [2 vol.].

nord-africaines.⁹ L'accumulation d'une masse critique suffisante de matériaux primaires (documentation planimétrique, informations archéologiques, données géomorphologiques et taphonomiques) est en effet encore loin d'être atteinte. Par conséquent, plutôt que de proposer une lecture archéogéographique qui nous paraît complètement prématurée au vu des données disponibles, nous nous contenterons ici d'une première tentative d'approche de l'objet d'étude dans ses trois dimensions complémentaires, géographique, historique et archéologique, au moyen de quelques réflexions et hypothèses encore très générales, portant notamment sur les différentes échelles d'analyse à privilégier.

1.1. Réflexions préliminaires

Comme partout ailleurs pour le monde islamique médiéval, les routes du Maroc méridional ont été avant tout étudiées en partant des sources textuelles les plus à même de fournir des informations sur les itinéraires, c'est-à-dire les ouvrages géographiques. Très rares sont, dans ce type de source, les notations sur l'état des chemins ou leur matérialité: on ne dispose, on le sait fort bien, que d'itinéraires qui constituent jusqu'à aujourd'hui le support de gloses érudites et savantes.¹⁰ Bien peu de données nouvelles sont disponibles sur le Sous, région marginale et finalement peu fréquentée par les auteurs médiévaux. Outre les informations disparates fournies par une large gamme de textes de l'époque moderne, nous avons également décidé d'inclure dans notre corpus de sources les ouvrages de voyageurs-explorateurs de la fin du XIX^{ème} siècle ou du début du siècle suivant, afin de tenter d'éclairer, avec prudence et selon une approche régressive, certaines des conditions de circulation avant la colonisation et les changements apportés au système routier.¹¹ Cette revue des moyens documentaires à notre disposition ne saurait négliger un autre point problématique que constitue le faible investissement consenti par l'archéologie pour les périodes historiques dans cette même région. Au remarquable travail de Paul Berthier sur les sucreries d'époque saadienne, avant tout centré sur les installations

9. Voir par exemple un essai de lecture archéogéographique appliquée au cas du site archéologique de Tīt n-Ftār: Jean-Pierre Van Staëvel, Abdallah Fili et Sébastien Gaime, "Tīt n Ftār (Moulay 'Abdallah Amghār): Du ribāt à la ville sainte tardomédiévale. Une approche archéogéographique et stratigraphique," *Hespéris-Tamuda* LVI, 3^{ème} fascicule (2021): 181-212.

10. Les dernières études en date étant celles consacrées au *Uns al-muhaj* d'al-Idrīsī, menées en parallèle par al-Wāfī Nūhī (Al-Idrīsī, *'Uns al-Muhāj wa-Rawḍ al-Furaj, qism shamāl 'Ifriqyā wa-bilād al-Sūdān*, éd. al-Wāfī Nūhī (Rabat: Manshurāt Wizārat al-'awqāf wa-shu'ūn al-'islāmiyya, 2007) et Jean-Charles Ducène, *L'Afrique dans le Uns al-muhaj wa-rawḍ al-furaj d'al-Idrīsī* (Louvain: Peeters, 2010). Ces travaux, qui témoignent d'une remarquable érudition, font fi de toute prise en compte des données archéologiques.

11. Marquis de Segonzac, *Voyages au Maroc (1899-1901)* (Paris: Armand Colin, 1903); Charles de Foucauld, *Reconnaissance au Maroc* (Paris: L'Harmattan, 1998) [1^{ère} éd. 1888]; Edmond Doutté, *Merrâkech* (Paris: Comité du Maroc, 1905); Edmond Doutté, *En tribu* (Paris: Geuthner, 1914). L'exploitation de cette littérature précoloniale ne doit pas s'affranchir d'une légitime prudence quant aux biais qu'elle développe; voir ainsi, à propos du dernier auteur de cette liste, Hassan Rachik, "Ethnographie et antipathie," *Prologues* 32 (2005): 56-64.

industrielles et leur périmètre hydraulique,¹² se sont ajoutées à partir du milieu des années 2000 les premières prospections archéologiques consacrées à l'étude du peuplement médiéval et moderne dans la moyenne et la haute vallée de l'oued Sous et les secteurs de montagne adjacents,¹³ avant que cette approche ne soit pleinement développée par Morgane Godener dans le cadre d'une thèse d'archéologie sur la région de Taroudant.¹⁴ Basée sur de minutieuses études sur le terrain, notamment dans la zone du piémont septentrional de l'Anti-Atlas central et son vis-à-vis, le piémont sud du Haut Atlas occidental, cette vaste enquête dresse pour la première fois un inventaire précis de plusieurs dizaines de sites archéologiques, et propose une cartographie du maillage des noyaux de peuplement d'époque moderne, tout en notant les traces d'occupations plus anciennes, remontant notamment à la période médiévale. Ce travail met également en évidence les biais et problèmes dont souffre l'approche archéologique dans la région: une reconnaissance rendue difficile en plaine par l'état d'arasement ou de destruction avancée des vestiges, les bouleversements causés par l'intensification de la production agricole à compter du dernier quart du XX^{ème} siècle et la privatisation de vastes superficies de terrain; et une non moins problématique datation des traces d'occupations passées.¹⁵ Malgré leurs apports respectifs, ces quelques travaux archéologiques qui ont été consacrés à la région moyenne et haute de la plaine du Sous et ses abords montagneux n'ont que rarement retenu la question des tracés des voies de communication comme un critère prioritaire d'analyse.

12. Paul Berthier, *Les anciennes sucreries du Maroc et leurs réseaux hydrauliques. Étude archéologique et d'histoire économique* (Rabat: CNRS-Centre universitaire de la Recherche, 1966) [2 vol.].

13. Jean-Pierre Van Staëvel et Abdallah Fili, "Villages et sites-refuges du Sous et de la région d'Igherm (Anti-Atlas oriental, Maroc)," *Mélanges de la Casa de Velázquez* 38, 2 (2008): 293-308; traduction arabe: Abdallah Fili et Jean-Pierre Van Staëvel, "Barnāmaj qurā wa-ḥuṣūn Sūs wa-mintaqat Igherm (al-Aṭlas al-saghīr al-sharqī)," in *Actes de la rencontre sur le patrimoine culturel et matériel de la région de Sous-Massa-Daraa*, éd. Mohamed Aït Hamza et El Ouafi Nouhi (Rabat: IRCAM, 2013), 45-56; et surtout Jean-Pierre Van Staëvel et Abdallah Fili, "Centres de pouvoir dans le Sous (Maroc) au Moyen Âge: un premier inventaire d'après les textes et l'archéologie," in *Centres de pouvoir et organisation de l'espace. Actes du X^e colloque international sur l'histoire et l'archéologie de l'Afrique du Nord antique et médiévale. Hommage à Yves Modéran* (Caen, 25-28 mai 2009), éd. Briand-Ponsart (Caen: Presses Universitaires de Caen, 2014), 117-40.

14. Morgane Godener, "Archéologie du peuplement médiéval et moderne de la plaine de Taroudant et des piémonts des Atlas (Maroc)" (Thèse pour obtenir le grade de docteur, Université de Paris IV, 2016). De ce travail universitaire ont été tirés plusieurs articles: Morgane Godener, "Vestiges archéologiques de la plaine du Sous: mise en valeur et réorganisation du territoire par le pouvoir saadien (Sud marocain, XVI^{ème}-début du XVII^{ème} siècle)," *124-Sorbonne. Carnet de l'École Doctorale d'Histoire de l'Art et Archéologie*, 2016 (<https://124revue.hypotheses.org/2386> [Dernière consultation, 23 mai 2023]); Morgane Godener, "Taroudant, capitale médiévale et moderne du Sous. Approche archéologique et morphologique," *Bulletin d'archéologie marocaine*, 23 (2016): 265-82; et Morgane Godener, "À la recherche de Tedsī, localité médiévale et moderne du Sous," *Hespéris-Tamuda* LII, 2^{ème} fascicule (2017): 59-85.

15. Et ce même si la connaissance de la production céramique pour les périodes historiques, de la période médiévale à l'époque subactuelle, a connu un spectaculaire bond en avant grâce au programme archéologique mené à Igiliz et dans sa région depuis 2004.

Les conditions de l'étude amènent par conséquent à proposer tout d'abord quelques éléments de réflexion sur la manière d'appréhender cet objet géographique et archéologique si particulier. Il convient ainsi de réfléchir aux échelles d'analyse qui paraissent les plus pertinentes. Tous les travaux d'archéogéographie montrent que c'est par l'observation multiscale que l'on peut s'assurer une bonne compréhension des réseaux routiers, dont chaque niveau entretient avec ses correspondants de multiples interactions. Néanmoins, le très faible nombre de données actuellement disponibles nous empêche de pouvoir proposer une lecture qui élabore, comme le font très généralement les spécialistes de ce domaine de recherche, une hiérarchie des réseaux de routes entre dimensions locale, supra-locale et régionale. Nous nous contenterons par conséquent d'offrir au lecteur quelques hypothèses de travail qui porteront successivement sur trois niveaux de lecture complémentaires. La nature exploratoire de l'exercice nous a ainsi amenés à prendre en compte, à titre expérimental, les trois échelles d'analyse suivantes:

- L'échelle macro, conçue à la taille de la région toute entière, dans ses limites ou en relation avec les régions voisines, est celle des réseaux: c'est le niveau d'analyse qui permet, notamment à partir des textes et d'une carte du peuplement, d'envisager l'élaboration des tracés des routes de grand transit et leur évolution au fil du temps.

- La prise en compte du niveau méso ou intermédiaire suppose de déplacer la focale sur une portion du territoire à l'étude, pour fixer l'objectif sur l'étude d'un tracé défini et ses variantes; en l'état actuel de la documentation disponible, c'est une dimension qui demeure difficile à prendre en compte.

- Le niveau micro est la plus petite échelle d'analyse: il se situe au niveau du chemin lui-même, pour en étudier les composantes élémentaires, ses unités morphologiques fondamentales. C'est l'agencement et la mise en relation fonctionnelle de ces éléments matériels de base qui permet la constitution des espaces et voies de communication en objets spatiaux aux échelles supérieures (tracés = méso et réseaux = macro); c'est donc le niveau de lecture le plus fin, le plus difficile aussi à saisir à ce stade de la recherche.

Nous proposons donc dans les pages qui suivent quelques pistes de réflexion qui se fondent sur une analyse selon ces trois ordres de grandeur, fortement articulés les uns aux autres dans la réalité, et séparés ici pour les besoins de la présentation générale:

1. les constituants matériels des chemins (échelle micro);
2. les tracés (échelle méso);
3. et les pôles structurants du maillage des chemins (échelle macro).

1.2. L'échelle micro: les constituants matériels du chemin

Le niveau d'analyse micro est sans conteste la plus difficile à percevoir en l'état de la documentation à notre disposition. Il concerne des éléments de communication

saisis idéalement dans leur matérialité, au plus près de la structure physique et particulière de chaque tronçon du chemin. L'approche archéologique est donc fortement sollicitée, au moins en théorie, à ce niveau. Or force est d'admettre que nous sommes loin d'avoir à disposition pour le Sous une image aussi saisissante que celle proposée par Charles Allain dans son article resté longtemps inédit pour la "route impériale" menant de Marrakech à Rabat.¹⁶ Faute de structures bâties en dur voire de véritables ouvrages d'art – qu'ils n'existent pas ou n'aient pas été repérés à ce jour –, on peut hésiter d'ailleurs sur la terminologie à donner aux voies de communication qui sillonnent le Sous: aux termes de "route" ou de "voie," on préférera dans ce cas le vocable plus neutre de "chemin," qui désigne de manière large tout aménagement linéaire voué aux déplacements,¹⁷ en réservant celui de "sentier" à l'unité de base des moyens de communication, piste piétonnière et muletière sinuant à travers les terres, les champs et les bois.¹⁸ De tels aménagements laissent des vestiges modestes, qui plus est constamment renouvelés par le passage des individus et des bêtes: au sens strict, la "trace," l'empreinte des pas des prédécesseurs en un même lieu de transit. Des aménagements existent pourtant, liés à l'entretien périodique du chemin dans des lieux accidentés ou difficiles. Les voyageurs-explorateurs de la période précoloniale s'en font parfois l'écho, en de brèves notations. Ainsi d'Edmond Doutté qui relate ainsi sa traversée de la vallée de l'oued Nfis, dans les environs de Tînesk: "[...] par ici le chemin, établi dans des conditions fort difficiles, a été construit ou du moins restauré par les ordres du caïd du Goundâfi; il est fait avec soin et la tâche était pénible; car les travailleurs n'avaient à leur disposition, d'une part, que la roche silurienne bleue qui forme en cette région toute la montagne, roche trop tendre, et, de l'autre, du bois de thuya. Ils se sont servis des deux matériaux et en ont tiré le meilleur parti possible: le fait est assez rare au Maroc, d'un chemin convenablement entretenu, pour être noté";¹⁹ et du même, à propos de la montée au col de Tizi n Mîri: "pourtant le chemin, quelque (/) scabreux qu'il soit, est entretenu avec assez de soin et notre route se poursuit sans incidents [...]".²⁰ Jean Dresch souligne lui aussi l'intervention humaine sur les pistes muletières du Haut Atlas: "Bien qu'elles soient souvent dures, elles font l'objet de travaux plus ou moins bien entretenus; elles sont parfois creusées dans le roc, ou, quand la roche est résistante et la pente raide, supportées par des murs de soutènement, voire même des traverses de bois."²¹

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

17. François De Dainville, *Le langage des géographes* (Paris: Picard, 1964), 259-60; Jean-Jacques Bavoux et Laurent Chapelon, *Dictionnaire d'analyse spatiale* (Paris: Armand Colin, 2014), 102.

18. De Dainville, *Le langage des géographes*, 265.

19. Doutté, *En tribu*, 57. La dernière phrase doit être bien évidemment considérée avec toute la prudence nécessaire.

20. Doutté, *En tribu*, 140-1.

21. Jean Dresch, *Documents sur les genres de vie de montagne dans le Massif central du Grand Atlas* (Tours: Arrault et C^{ie}, 1941), 24.

Parfois, sur les petits chemins ou les sentiers qui, dans l'Anti-Atlas comme dans le Haut Atlas, desservent les villages et leurs terroirs, l'usure des roches et la patine du substrat laissent facilement imaginer le passage de piétons et de bêtes de somme sur une longue période de temps. Les mêmes moyens de terrassement que ceux liés aux travaux agricoles sont employés pour les communications; on recourt aux mêmes matériaux, aux mêmes techniques, aux mêmes outils, pour construire marches, empierrements ou murs de soutènement. On peut ajouter à ces remarques générales – mais fondées sur une longue expérience acquise par les auteurs du présent article lors de prospections répétées souvent chaque année dans l'Anti-Atlas – la différence de gradient de pente qui affecte les chemins de grande circulation et les petits sentiers qui desservent les terroirs accrochés à flanc de montagne: alors que les uns gardent une pente modeste en suivant les courbes de niveau, les autres n'hésitent pas à s'affranchir allègrement de celles-ci pour proposer parfois un itinéraire audacieux, faits de lacets étroits, pour gravir des flancs abrupts.



Fig. 1: Igiliz, Anti-Atlas. Situation du “Vieux chemin” almohade par rapport au chemin subactuel menant au sommet de la montagne et au site archéologique, (© Mission archéologique à Igiliz).

Trop fragiles pour durer longtemps, indatables (ou vus comme tels en tout cas), ces aménagements seraient donc inaccessibles à l'archéologue, et le caractère pérenne de la circulation des hommes et des marchandises priverait celui-ci de toute possibilité de mesurer l'ancienneté de ces structures. On peut raisonnablement mettre en doute une telle vision des choses. La recherche peut en effet s'appuyer, pour la mise en évidence de communications anciennes, sur l'étude des sites archéologiques eux-mêmes, et leur caractérisation chronologique qui permet de dater, au moins de manière relative et indirecte, les chemins et les sentiers qui y mènent. C'est particulièrement plausible pour les sites qui ont été abandonnés, et

dont on peut supposer que la desserte est tombée en désuétude depuis. Le cas d'Igiliz mérite d'être convoqué à ce propos. Le programme archéologique en vigueur sur place depuis 2005 ne s'est pas contenté en effet d'étudier le site lui-même – même si l'abondance des traces remontant aux premiers temps almohades a logiquement motivé une longue et patiente exploration de ses vestiges –,²² mais a également cherché à le réinsérer dans son environnement immédiat ou proche, en tenant compte de ses modes d'accès, et donc de l'existence des chemins et sentiers qui y menaient, ou duquel ils procédaient. Le meilleur exemple que l'on peut citer ici est celui du "Vieux chemin" – ainsi l'équipe archéologique l'a-t-il dénommé – qui mène du haut du vallon de Tifigit (le village situé à 1 200 m d'altitude, dernière localité aujourd'hui habitée avant le sommet) au site d'Igiliz, en passant par le col situé au sommet du thalweg, (fig. 1). La piste que l'on emprunte aujourd'hui encore pour monter sur le site passe quelques dizaines de mètres au-dessous du col, pour rejoindre ensuite le sentier qui permet d'accéder à la partie orientale de la montagne d'Igiliz. Mais les traces d'un autre chemin, juste en dessous du col, sont encore assez nettement perceptibles. Même si l'aspect matériel de ce premier accès (pierres parfois largement patinées à leur surface) et son antériorité manifeste (il est recoupé par le chemin plus récent juste au début de la montée vers le sommet), pouvaient laisser présumer sa contemporanéité avec la phase d'occupation majeure du site lors de la période almohade, cette interprétation relevait à l'évidence, d'après ce seul examen visuel, de la simple supposition. Il a fallu la fouille, en 2016, des bâtiments implantés au niveau du col et que rejoint le "Vieux chemin" en question pour vérifier cette hypothèse, et pour corroborer pleinement cette datation du XII^{ème} siècle. On est en droit de supposer qu'un autre sentier, se détachant du "Vieux chemin" pour monter en lacets rapides et vertigineux vers la crête opposée à celle d'Igiliz au nord et renforcé de murs de soutènement à certains endroits, relève du même système de communication en usage à l'époque médiévale dans cette zone de l'Anti-Atlas.

Faute d'une activité archéologique tournée délibérément vers les espaces de vie des communautés agropastorales des périodes historiques, l'exemple d'Igiliz constitue encore à l'évidence une exception pour la région du Sous. En se reportant une nouvelle fois aux récits des voyageurs-explorateurs de l'époque précoloniale, on ne peut que souligner par ailleurs l'importance des mentions de *nzala*, les "étapes" ou "stations" qui ponctuaient les itinéraires les plus fréquentés,²³ dont aucune ne semble encore avoir intéressé de manière ciblée les archéologues. De tels lieux d'accueil, bien attestés dès la fin de la période moderne, existaient-ils dès l'époque médiévale? Parmi les autres marqueurs matériels de circulations anciennes, il convient de

22. Voir par exemple à ce propos Jean-Pierre Van Staëvel, Ahmed S. Ettahiri et Abdallah Fili, "La montagne d'Igiliz et le pays des Arghen: Quinze ans d'archéologie rurale dans le sud du Maroc," *Bulletin d'Archéologie Marocaine* XXIV (2019): 123-147.

23. "Ces *nzala* jalonnent les routes officielles du bled el-Maghzen. Les voyageurs y trouvent, moyennant rétribution, un abri, quelques vivres et de l'orge. Parfois la *nzala* est une maison, le plus souvent elle n'est qu'un nouaïl, une hutte en roseaux ou en branchages, ou même une simple tente dans un douar": De Segonzac, *Voyages du Maroc*, 251.

faire aussi une place toute particulière aux *kerkour*, ces amoncellements de pierres déposées volontairement sur les côtés des chemins auxquels Edmond Doutté a voué un intérêt bienvenu dans ses récits d’exploration, même s’il s’est à l’évidence focalisé de manière un peu trop univoque sur la question de leur signification rituelle et symbolique.²⁴ Il s’agit là d’un signe tangible de l’existence d’un lieu de passage, dont la constitution est tributaire du flux et de l’initiative des passants et qui laisse une trace sans doute nécessairement fugace, puisque les pierres qui le composent ne sont jamais maçonnées et restent donc pleinement remobilisables pour de nouvelles destinations. La place de ces *kerkour* doit être tout particulièrement soulignée au niveau des cols en montagne.²⁵



Fig. 2: Assif n-Warghen, Anti-Atlas. Vue d’une citerne d’époque moderne ou subactuelle, (© Mission archéologique à Igiliz).

Un dernier signe matériel nous paraît digne d’attention à ce niveau d’analyse, au plus près des réalités matérielles du chemin. Il s’agit des citernes que l’on repère dans le paysage, notamment aux abords des piémonts et en altitude: leur implantation dessine un maillage de chemins suivis par les troupeaux pour mener aux “écarts”

24. Doutté, *Merrâkech*, 13-4 et 57-96; Doutté, *En tribu*, 41-42, 227-28 et 231-32 (où l’accent est mis à l’excès sur le caractère commémoratif et funéraire de l’amas de pierres).

25. Doutté, *Merrâkech*, 64-6, où le *kerkour* ne doit pas s’entendre uniquement en rapport avec la vue d’un sanctuaire dans le lointain. Voir un exemple dans Doutté, *En tribu*, 147, à propos du *kerkour* implanté au col de Tizī n-Imīrī, dans le Haut Atlas. Voir également la notice qui a été consacrée plus récemment au vocable amazigh *akerkūr* dans Mohamed Hammam (dir.), *Al-mustalahāt al-amazighiyya fi ta’rikh al-Maghrib wa-ḥadāratih*, 1^{ère} partie (Rabat: IRCAM, 2004), 33-9, mais qui fait une trop large place à la forme tumulaire, au détriment du contexte routier.

d'estivage, les *'azīb-s*.²⁶ Ne relevant pas de la famille des constructions officielles aisément datables,²⁷ ces structures n'en représentent pas moins parfois, à l'évidence, un gros investissement en temps, en travail et en matériaux (la chaux notamment) pour les communautés qui les construisent. Soumises souvent à un usage continu ou à une réutilisation plus ponctuelle, leur aspect peut paraître récent, tout en reprenant parfois sans doute des structures hydrauliques plus anciennes, (fig. 2). En l'absence de fouille et plus encore d'une étude minutieuse du bâti couplée à des moyens de datation innovants (du type OSL), ces constructions "flottent" dans le temps, et ne s'intègrent encore dans aucune typochronologie d'ensemble. Quoiqu'il en soit, elles constituent les indices tangibles des mouvements pendulaires d'hommes et de troupeaux qui sont loin d'avoir laissé des vestiges semblables à ceux, spectaculaires, des drailles provençales.²⁸ En l'état, on peut seulement restituer dans leurs grandes lignes certains de ces itinéraires d'estivage, sans pouvoir aucunement en éprouver l'ancienneté ni a fortiori les dater avec précision. Leur insertion dans des stations d'estivage dotées souvent de constructions de l'époque moderne ou subcontemporaine fournit seulement une indication de leur dernier état de fonctionnement.

1.3. L'échelle méso: les tracés des chemins

La présence de citernes le long des chemins d'estivage nous mène logiquement au second niveau d'analyse, qui concerne non plus les composantes isolées du chemin, mais la dimension linéaire du tracé de celui-ci, donc son déploiement dans l'espace. Le tracé dépend évidemment de facteurs historiques (maillage des noyaux de peuplement) et géographiques (relief, ressources en eau). On peut reprendre à ce propos, tout en en rejetant les *a priori* primitivistes, cette remarque de bon sens d'Edmond Doutté, qui insiste sur le caractère éminemment empirique de la fabrique des chemins usuels: "On aurait tort de croire pour cela que les routes marocaines ont été tracées à l'intention des voyageurs: il faut dire que c'est parce que les voyageurs marchent fréquemment dans la même direction que les chemins se sont tracés peu à peu. Les voies établies de propos délibérés sont extrêmement rares; dans les pays primitifs, la fonction crée tout d'abord l'organe. C'est en ce sens qu'il faut comprendre la signification du mot arabe *t'rîq* qui signifie "chemin," puisque ce mot a grammaticalement le sens de "frappé," c'est-à-dire, dans le cas présent, "piétiné."²⁹ Les tracés qui matérialisent l'emprise des chemins au sol sont théoriquement observables, à l'échelle méso, à partir des premières cartes topographiques, et éventuellement de l'imagerie aérienne. Mais l'importance des transformations du paysage survenues au long du siècle dernier et ces dernières décennies s'ajoute à la qualité fluctuante des cartes topographiques réalisées pour venir compliquer la tâche de l'archéogéographe en quête de tracés anciens. L'énorme mais indispensable travail de compilation des données cartographiques et toponymiques issues de la

26. Sur ce point, voir: Godener, "Archéologie du peuplement," 475 suiv.

27. Cf. une fois encore l'article posthume de Charles Allain, "La route impériale."

28. aux besoins des voyageurs le long des routes: Dresch, *Documents*, 24.

29. Doutté, *En tribu*, 162-63.

documentation planimétrique, couplé à un patient travail d'enquête de terrain, le tout enregistré dans un système d'information géographique, n'a bien évidemment pas été réalisé, et l'on comprend, au vu des difficultés que pose un tel projet, qu'il n'attire pas forcément les vocations malgré son grand intérêt scientifique.³⁰

À l'heure de recourir aux outils informatiques et notamment aux logiciels d'interprétation du microrelief, il convient d'être prudent. L'expérience acquise sur le terrain montre en effet que le plus court chemin n'est pas forcément celui qui est réellement emprunté par les populations du passé. C'est particulièrement le cas en plaine, où l'archéogéographie met parfois en avant, pour d'autres pays comme la France par exemple, l'existence d'axes théoriques représentant le plus court chemin à vol d'oiseau; généralement, ces tracés directs ne sont que peu matérialisés en tant que tels dans le paysage, où ils servent plutôt de guide à l'implantation d'un faisceau de chemins formant un couloir de quelques kilomètres de largeur de part et d'autre de cet axe virtuel, et se réorganisant au fil du temps.³¹ Dans le cas de la plaine du Sous, une telle organisation du système de circulation n'a pu être encore mise en lumière. Par contre, d'autres formes spatiales semblent avoir joué un rôle dans l'orientation des tracés de communication. Nous en citerons deux ici.

En premier lieu, un simple regard porté sur les cartes topographiques disponibles depuis la période coloniale montre par endroits un tracé complexe de petits chemins dont il faut se demander s'il ne pourrait pas être mis en relation avec le lacs des itinéraires de desserte des jardins et des exploitations agricoles. On sait que la région du Sous se définit depuis le X^{ème} siècle par sa polyculture (céréales, légumineuses), ses arbres fruitiers, ses productions spécialisées destinées à l'exportation (canne à sucre). Cette intense activité agricole et arboricole suppose évidemment l'existence, l'entretien, la surveillance de chemins pour le transport (local/régional/au-delà) d'une production dont le volume semble avoir été important. Le Sous ressemble donc, à la lecture des géographes arabes des X^{ème}-XII^{ème} siècles, à un vaste jardin produisant pour lui-même comme pour l'exportation: selon al-Bakrī, l'oued Sous traverse, à l'aval de la cité d'Iglī, "de nombreux jardins à la suite les uns des autres",³² *idem* pour al-Idrīsī dans sa description de l'itinéraire entre Taroudant et Tīwīnwīn, "dans un paysage continu de jardins et de vergers."³³ Ce type de paysage et de mode d'occupation du sol n'est d'ailleurs pas sans rappeler de semblables notations de la

30. Morgane Godener a réalisé un SIG qui rassemble les informations acquises durant ses prospections sur les sites qu'elle a étudiés. Un couplage de ce SIG avec celui commencé pour la région d'Igiliz – élaboré par Morgane Godener et par Ronald Schwerdtner – est à l'étude. Mais cette base de données, embryon de carte archéologique, se doit d'intégrer davantage les voies de communications anciennes, pour peu qu'on puisse les reconstituer.

31. Sandrine Robert, "Bifurcation dans un système d'itinéraires," in *Le temps long du peuplement. Concepts et mots-clés*, eds. Lena Sanders, Anne Bretagnolle, Patrice Brun, Marie-Vic Ozouf-Marignier et Nicolas Verdier (Tours: Presses universitaires François Rabelais, 2020), 175-7 (175).

32. Al-Bakrī, *Description*, ar. 162, trad. 306.

33. Al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtāq fī ikhtirāq al-āfāq*, éd. et trad. Reinhart Dozy et Michael Jan De Goeje, sous le titre: *Description de l'Afrique et de l'Espagne par Edrisi* (Leyde: Brill, 1968), éd. 63, trad. 73.

part des voyageurs-explorateurs de la période précoloniale.³⁴ Même en faisant la part de l'éventuel *topos* littéraire pour les auteurs médiévaux ou leurs lointains épigones français, l'image qu'ils laissent deviner suppose l'existence d'un complexe maillage de chemins de proximité allant jusqu'à la parcelle.³⁵ Il convient par conséquent de se demander si la vocation agricole de la plaine du Sous n'a pas eu une incidence sur la forme du réseau de communication par la concaténation successive de petits couloirs de desserte des jardins et des champs, en façonnant ainsi une ample toile à partir des sentiers vicinaux ou d'exploitation.³⁶ Sans vouloir forcer le trait et étendre cette réflexion à l'ensemble de la plaine (dont il est évident qu'elle n'a jamais été cultivée dans sa totalité), il nous semble que des études complémentaires seraient à mener en ce sens, et sur l'incidence de cette trame particulière a pu exercer sur le parcellaire environnant.

La deuxième idée que nous souhaiterions avancer concerne le rapport qu'entretient – peut-être, car il s'agit là encore d'une simple hypothèse de travail – le système de circulation avec le réseau hydrographique et hydraulique. L'eau est à l'évidence un élément ordonnateur des espaces de production agropastorale et, partant, du maillage du peuplement à l'échelle de la plaine et de ses piémonts. Dans la plaine du Sous, le régime hydrographique est tributaire de l'oued Sous et de ses affluents; ceux-ci peuvent, à la fonte des neiges, constituer des obstacles conséquents au passage des hommes et des bêtes, surtout sur le piémont sud du Haut-Atlas occidental comme c'est le cas par exemple dans la zone située au nord d'Iglī, où leur présence a dû occasionner l'établissement d'itinéraires alternatifs. Quant au fleuve éponyme, on aimerait avoir à disposition une cartographie précise de ses anciens points de passage saisonniers, avant les changements de régime drastique qu'il a connus depuis la seconde moitié du siècle dernier. La largeur même du cours d'eau, la divagation de ses lits mineurs en fonction du débit et donc du volume de la fonte des neiges dans le Haut Atlas central et le Siroua, impliquent

34. Charles de Foucauld note à propos des abords de l'oued Sous, le 22 janvier 1884: "[...] ce n'est qu'un vaste jardin: champs bordés de cactus, ombragés d'oliviers, de figuiers et d'argans, semé d'une foule d'habitations; le chemin, garni de haies, serpente entre les vergers et les maisons qui se succèdent sans interruption": De Foucauld, *Reconnaissance*, 183 (voir également *Id.*, 192 et 193). De retour de Taroudant, le marquis de Segonzac livre, les 15 et 16 novembre 1899, une description très semblable: "la vallée est peuplée d'une quantité de villages dont les jardins forment deux haies continues le long du chemin," et: "en revenant vers l'oued Sous, [...] nous rentrons en forêt, les villages et les champs cultivés se succèdent presque sans intervalle": De Segonzac, *Voyages du Maroc*, 261 et 264. Sur la répartition inégale des cultures dans la plaine, qui est loin de constituer un ruban continu de verdure comme ces descriptions – valables le long des chemins suivis par les auteurs – pourraient le laisser entendre, voir les nuances apportées par De Foucauld, *Reconnaissance*, 189-90.

35. De même, à la fin du Moyen Âge, Jean-Léon l'Africain indique que plusieurs des bourgs qui parsèment la plaine ou ses abords présentent une structure polynucléaire, ce qui induit peut-être également une configuration particulière du réseau des chemins vicinaux dont il faudrait tenir compte: Jean-Léon l'Africain, *Description*, I, 87-8 (Massa) et 89 (Tiout).

36. Edmond Doutté donne une idée, à propos de la région des Mesfioua en bordure du Haouz de Marrakech, de la difficulté qu'il y a à circuler dans le lacs de ces sentiers irriguant les périmètres horticoles: Doutté, *En tribu*, 162.

de toute façon une irrégularité sans doute importante de l'implantation des gués, et donc une variabilité consécutive des chemins qui s'y raccordaient. De même serait-il nécessaire selon nous de prendre la mesure de l'hypothétique correspondance d'une partie du tracé des chemins – et de leur évolution – avec le réseau d'irrigation. Les séguias apparaissent en effet, pour la plaine du Sous comme ailleurs, comme autant d'éléments morphogénétiques d'importance certaine, surtout à mesure de l'extension des cultures dépendant d'un apport artificiel d'eau. Au fil du temps, la région connaît en effet très probablement une gradation de ses espaces productifs, passant de petits périmètres irrigués autour de localités rurales (ou urbaines, comme Īglī ou Taroudant) à des ensembles hydrauliques de plus grande ampleur, liés par exemple à l'expansion de la culture de canne à sucre, notamment durant les périodes almoravide et saadienne. Le développement d'îlots de petite et moyenne hydraulique dans la plaine ou dans les bassins-versants des piémonts, et notamment dans les cônes de déjection des oueds de montagne, a pu ou dû contribuer à modifier ou à adapter la physionomie du tracé des chemins pédestres et caravaniers.³⁷ Lorsqu'ils existent, les ouvrages de franchissement sont sans doute réalisés en matériaux légers, et sont ainsi aisément reproductibles et transposables d'un endroit à l'autre; les structures plus pérennes sont avant tout destinées à assurer le passage de séguias au-dessus des cours d'eau.³⁸ Les séguias peuvent par conséquent constituer des formes à forte valeur contraignante, qui influent sur le tracé des itinéraires: ce phénomène a été bien mis en évidence par Morgane Godener à Taroudant.³⁹ L'analyse qu'elle propose du tissu urbain permet de préciser les modalités d'insertion du réseau hydraulique dans l'espace intramuros à compter, vraisemblablement, de la refondation de la ville au début de la période saadienne. Les canaux d'amenée traversent en effet le centre bâti, comme le laissent d'ailleurs entendre les sources historiques, constituant ainsi certains des axes directeurs majeurs de la trame viaire.

2. L'échelle macro: axes de circulation et pôles structurants du maillage des chemins dans la plaine du Sous et ses abords

Au-delà enfin des éléments matériels d'un chemin particulier ou des liaisons de proximité entre noyaux d'habitat voisins, le dernier niveau d'analyse nous replace dans un contexte d'interprétation plus ample, puisqu'il s'agit de tenter à présent de restituer les itinéraires au long cours existant entre les pôles majeurs de peuplement, urbains pour la plupart d'entre eux, puisque seule cette catégorie d'implantation a retenu l'attention des auteurs médiévaux. Dans ce cas, il s'agit de combiner les informations qu'offrent les textes à propos des routes reliant ces

37. Il en va de même plus haut dans la montagne, s'il faut en croire Jean Dresch, pour qui il n'est pas rare, dans le Haut Atlas, que les pistes muletières de montagne se confondent avec les séguias: Dresch, *Documents*, 24. Sur la difficile traversée des canaux d'irrigation en activité, voir Edmond Doutté à propos du piémont septentrional du Haut Atlas: Doutté, *En tribu*, 163-64.

38. Sur les ouvrages de franchissement des séguias à l'usage des piétons et des bêtes, voir Doutté, *En tribu*, 164. Sur la question des aqueducs, voir par exemple: Berthier, *Les anciennes sucreries*, I, 104, à propos du franchissement de l'Assif n-Warghen.

39. Godener, "Taroudant," 275-7 et fig. 6, 274.

points nodaux avec celles fournies par l'identification archéologique – lorsqu'elle est possible – de certains de ces pôles d'attraction. Bien que l'exercice soit peu original, nous souhaitons proposer ici un essai de réflexion sur la chronologie de la structuration du réseau des chemins dans le Sous au long du Moyen Âge, qui dépend étroitement de la carte des noyaux habités à chaque période considérée. Le format de l'article ne permettant pas de développer, pour chaque phase retenue, tous les arguments historiques et archéologiques à faire valoir, nous en resterons ici au stade de l'esquisse. Les cartes proposées, extrêmement schématiques encore, n'ont quant à elles pour objectif que de permettre une meilleure visualisation des pôles d'attraction du réseau viaire. Elles répondent à la nécessité de saisir ce système de circulation selon ses dynamiques propres, de manière à éviter toute étude de caractère statique et anhistorique. Cette approche diachronique est enfin précédée d'une série de préalables méthodologiques qu'il nous semble important de rappeler, afin de saisir le cadre conceptuel dans lequel nous avons conçu la dernière étape de notre analyse.

2.1. Remarques préliminaires sur l'essai de cartographie des axes de circulation

À envisager tout d'abord le problème du point de vue géographique, la région du Sous apparaît à l'évidence marquée par une configuration topographique particulière qui oriente théoriquement les choix de circulation de manière drastique. La présence de deux puissantes chaînes de montagnes contraint en effet les flux dans le sens ouest-est ou réciproquement, c'est-à-dire entre ces deux obstacles orographiques majeurs. La circulation la plus aisée se place donc préférentiellement selon cet axe. Cette vue toute théorique et largement déterministe ne résiste pourtant pas, on le sait bien, à l'analyse historique. Elle se heurte en effet à un évident principe de réalité: dans les faits, les efforts de domination et de contrôle du territoire du Sous – il en va de même des rapports de production et de consommation – se sont historiquement construits selon des orientations et des influences diamétralement opposées, mais toutes situées selon un axe méridien majoritairement nord-sud ou, dans une moindre mesure, exercées depuis le sud en direction du nord. Ce sont ces deux tendances majeures qui sont prises en compte dans notre réflexion sur l'évolution du système des grands axes de communication dans la région.

Tout essai de restitution des itinéraires dans la plaine du Sous se heurte d'autre part au caractère particulier des dynamiques du peuplement qui s'y expriment au long de la période médiévale.⁴⁰ Si aujourd'hui l'arrière-pays d'Agadir est devenu une véritable "constellation urbaine,"⁴¹ tel n'était pas le cas à l'époque médiévale. Force est de constater dans ce cas précis que la prospérité agricole, tant vantée par les auteurs médiévaux, n'a pas alors débouché sur l'émergence de centres urbains majeurs. Il y a là certainement matière à réflexion quant aux modalités du développement

40. Dernier état en date de la production scientifique consacrée spécifiquement à la question du fait urbain dans la région: Oumouss, "Villes du Souss (Maroc)."

41. Troin (dir.), *Maroc. Régions, pays, territoires*, 312.

économique et de l'accumulation du surplus, qui passe ici par la mise en place d'un réseau sans doute dense, du moins en certaines parties de la plaine et notamment des piémonts, de petits noyaux d'habitat accompagnés de leurs périmètres de cultures maraîchères et arboricoles dépendant des dérivations des torrents de montagne ou de l'oued Sous. Ce maillage composé très majoritairement d'agglomérations rurales – auxquelles il faudrait en outre ajouter, pour tenir compte de l'ensemble des implantations humaines, les campements nomades – apparaît ponctuellement piqué de quelques agglomérations de type urbain, de quelques pôles de dévotion de type *ribāṭ* ou *zāwiya*, et de forteresses étatiques ou communautaires.⁴² Les pouvoirs étatiques successifs qui entendent contrôler la région à compter du milieu du XI^{ème} siècle se contentent de disposer d'un petit centre urbain relais de leur autorité, sans que ce rôle ne débouche semble-t-il de manière pérenne sur une concentration des moyens matériels ou symboliques leur permettant de s'assurer une domination réelle ou symbolique d'ampleur sur les contrées alentour. Dans ces conditions, peut-on alors considérer Īglī dans un premier temps puis Taroudant comme des nœuds routiers essentiels pour la circulation des personnes et des biens? On peut en douter. L'étroitesse de cet éventail de fonctions urbaines et la faible diversification des activités empêchent durant toute la période une polarisation très nette du territoire et l'établissement d'une zone d'influence marquée hiérarchiquement par l'existence conjointe d'un centre et de ses relais périphériques. Il est bien évident d'autre part que cette intense activité a dû susciter l'apparition de souks au débouché des zones de production sylvo-agricole, dans les piémonts comme en plaine: al-Bakrī signale ainsi, sur les rives de l'oued Sous en aval de la ville d'Īglī, "de nombreux souks jusqu'à l'Océan."⁴³ Faute d'informations suffisamment précises, une cartographie de ces lieux d'échanges et des circulations les desservant est, pour la période médiévale, complètement illusoire; elle pourrait être envisagée pour la fin de la période moderne.⁴⁴ La dispersion de l'autorité dès la fin de la période almohade amène d'autre part à la mise en place (ou à l'affirmation?) progressive d'un paysage de petits bourgs rurbains (et non urbains, la nuance est d'importance) présentant donc des caractères mixtes, relevant beaucoup de la ruralité, mais témoignant aussi d'une certaine différenciation socio-économique et d'un mode d'organisation politique de type collégial. Il faudra

42. Sur cette distinction et sa pertinence, voir l'étude de Yassir Benhima, "Fortifications étatiques et fortifications communautaires au Maroc à l'époque almoravide (11^e-12^e s.)," in *Mil Anos de Fortificações ne Peninsula Ibérica e no Magreb (500-1500) Actas do Simposio Internacional sobre Castelos*, éd. Isabel Cristina Ferreira Fernandes (Lisbonne-Palmela: Colibri-Câmara Municipal de Palmela, 2001), 259-71.

43. Al-Bakrī, *Description*, ar. 161, trad. 305.

44. Sur la question des souks de piémont dans le Haut Atlas occidental, voir les remarques de Jacques Berque à propos des marchés de la région d'Imi n-Tanout et du Bas-Seksawa, essentiellement pour la période sub-contemporaine: Jacques Berque, "Notes sur l'histoire des échanges dans le Haut-Atlas occidental," *Annales E.S.C.* 3 (1953): 289-314. En la matière, la référence essentielle demeure, pour la période contemporaine et les régions septentrionales du Maroc, le remarquable ouvrage de Jean-François Troin, *Les souks marocains. Marchés ruraux et organisations de l'espace dans la moitié nord du Maroc* (Aix-en-Provence: Edisud, 1975) [2 vol.].

attendre le XVI^{ème} siècle saadien et la (re)fondation de Taroudant comme véritable capitale d'un État souverain pour qu'apparaisse alors un pôle urbain majeur autour duquel s'articule, à l'échelle régionale, un arrière-pays composé de villages, de fermes et de centres de production spécialisés (sucre notamment).

On doit par ailleurs considérer avec prudence certains témoignages textuels, même détaillés, comme peuvent l'être les récits des grandes expéditions sultaniennes du type de ce que l'on appellera par la suite la *ḥarka* ou la *maḥalla*. Ces récits font souvent l'objet de l'attention des chroniqueurs, puisqu'ils s'intéressent à la manifestation du pouvoir en mouvement, donc en action. Dans le cas du Sous, deux récits de ce type encadrent la période almohade: l'un relate le périple entrepris par le premier calife almohade 'Abd al-Mu'min à l'automne 552/1157;⁴⁵ l'autre rend compte de l'ultime campagne militaire du dernier souverain de la dynastie, Abū Dabbūs, en 665-666/1267.⁴⁶ Mais il convient de s'interroger sur les spécificités de ce type de cheminement, dont l'itinéraire ne suit pas forcément les routes à proprement parler. En l'absence d'un maillage urbain structurant le territoire, les stations du cortège royal ou du corps expéditionnaire s'effectuent en fonction de territoires tribaux ou gentiles. L'itinéraire peut être également – on le voit bien dans le cas de l'expédition d'Abū Dabbūs – en grande partie improvisé en fonction de questions immédiates, d'ordre militaire et surtout logistique, tant la nécessité de l'approvisionnement est cruciale pour un corps d'armée en mouvement. On peut également se demander avec Daniel Nordman comment l'armée se déplace dans un tel contexte; sans doute, propose-t-il, en suivant un itinéraire bien tracé, s'il existe; mais en se déployant sans doute en largeur, "annihilant toute distinction entre la piste et ce qui ne l'est pas."⁴⁷ Dans ces conditions, il convient de rester prudent à l'heure d'intégrer de tels témoignages dans une cartographie des circulations que l'on conçoit comme usuelles et habituelles.

Un dernier biais lié aux sources s'avère particulièrement problématique à l'heure de tenter une restitution des grands itinéraires qui irriguent la région. Il s'agit du peu d'informations que les auteurs médiévaux procurent sur les circulations en montagne, et notamment sur la localisation des passages contraints, c'est-à-dire des cols majeurs, dont on ignore tout des noms qui leur étaient donnés et de leur localisation précise. Cette lacune documentaire est valable pour le Haut Atlas, et plus encore pour l'Anti-Atlas.

45. *Majmū' rasā'il muwaḥḥidiya min inshā' kuttāb al-dawla al-mu'miniya (Trente-sept lettres almohades)*, éd. Évariste Lévi-Provençal (Rabat: Institut des Hautes Études Marocaines, 1941), 81-93: lettre n°17.

46. Ibn 'Idhārī, *Al-Bayān al-mughrib. Qism al-Muwaḥḥidīn*, éd. Muḥammad Ibrāhīm al-Kattānī, Muḥammad.b. Tāwīt, Muḥammad Znībar et 'Abd al-Qādir Zammāma (Casablanca: Dār al-Thaqāfa, 1985), 453-60.

47. Daniel Nordman, *Profilis du Maghreb. Frontières, figures et territoires (XVIII^e-XX^e siècle)* (Rabat: Université Mohamed V, 1996), 116.

De faible extension nord-sud (70 à 100 km au maximum), la chaîne de montagnes du Haut Atlas se dresse puissamment au-dessus des plaines du Haouz et du Sous: c'est à l'évidence un obstacle majeur. En l'absence d'informations valables, il est tentant de s'en tenir à la situation présente, et d'assimiler les points de passage actuels à ceux empruntés par les voyageurs, les marchands et les armées du passé: en l'occurrence, par exemple, le spectaculaire Tizi n-Test pour le Haut Atlas occidental. Un examen plus attentif des cartes topographiques, de la littérature de voyage ou administrative subcontemporaine, ainsi que la prise en compte du témoignage des habitants de la région concernée, montrent que les pistes de montagne autour des crêtes ne sauraient se limiter, au risque de l'anachronisme, à une voie unique correspondant aux infrastructures routières contemporaines.⁴⁸ En dépit de son importance cruciale pour l'interprétation historique, la question n'a paradoxalement donné lieu qu'à très peu de notations dans l'historiographie. La géographie humaine a évidemment traité du sujet, à commencer par Jean Dresch, mais sans prendre en compte la profondeur historique des réseaux de communication,⁴⁹ ou bien en s'en tenant, dans une perspective colonialiste telle celle de Jean Célerier, à la question de la mise en valeur.⁵⁰ Robert Montagne consacre étonnamment peu de pages à cette question pourtant essentielle pour son propos.⁵¹ Bien plus sensible au cadre physique et géographique de l'évolution des groupes humains qu'il étudie dans le pays seksāwa, Jacques Berque parsème son œuvre de notations précieuses mais trop rares et dispersées.⁵² Djinn Jacques-Meunié apporte quant à elle son expérience personnelle dans l'exploration de maints itinéraires, mais elle en reste pour l'essentiel à son terrain de prédilection, soit le Maroc saharien: de ce fait, si les pistes de l'Anti-Atlas font l'objet de toute son attention, il n'en va pas de même des passages du Haut Atlas occidental, qui sont à peine évoqués.⁵³ La littérature historique reste sinon très peu prolixe – et c'est un euphémisme de le dire ainsi – sur la situation des points de passage obligés, sur la traversée du Haut Atlas, sans même parler des périodes de fermeture des cols. Mieux vaut donc d'emblée partir de l'idée que les itinéraires de franchissement des reliefs majeurs sont nombreux et d'une complexité telle que les textes à notre disposition ne permettent aucunement d'envisager. Tout au plus peut-on déterminer, pour simplifier, deux voies préférentielles pour franchir

48. Voir à ce propos les intéressantes considérations offertes par Djinn Jacques-Meunié sur les itinéraires qu'elle appelle "détournés" voire "aberrants" car ils ignorent les voies de passages naturelles les plus faciles, mais aussi les plus soumises au brigandage (argument par ailleurs récurrent dans l'historiographie, et qui mériterait une analyse historiographique plus poussée): Djinn Jacques-Meunié, *Le Maroc saharien, des origines à 1670*, t. I (Paris: Klincksieck, 1982), 122.

49. Dresch, *Documents*, 24.

50. Jean Célerier, "L'Atlas et la circulation au Maroc," *Hespéris* VII, 4^{ème} trimestre (1927): 447-97.

51. Robert Montagne, *Les Berbères et le Makhzen dans le Sud du Maroc: essai sur la transformation politique des Berbères sédentaires (groupe chleuh)* (Paris: Librairie Félix Alcan, 1930), 14-6 (section *Les chemins de l'Atlas et de l'Anti-Atlas*).

52. Voir par exemple Jacques Berque, "Notes sur l'histoire des échanges dans le Haut Atlas occidental," *Annales E.S.C.* 3 (1953): 289-314 (289); Jacques Berque, "Antiquités Seksawa," *Hespéris* XL, 3-4^{ème} trimestres (1953): 359-417 (voir 384-5, et surtout 397-401 et 409-11 pour la voie occidentale à l'époque saadienne).

53. Jacques-Meunié, *Le Maroc saharien*, I, 122-36 (*Voies de passage*).

le Haut Atlas, attestées par les sources d'époque médiévale ou plus tardives. En gros, si l'on excepte la piste côtière qui borde le pays des Hāḥa, deux points de passage obligés doivent être pris en considération pour le Haut Atlas occidental. Celui-ci est limité à l'ouest par la dépression triasique d'Argana qui met aisément en communication Marrakech, via la trouée d'Imi n-Tanout et le Tīzī n-Māshshū (1 700 m, peu voire jamais bloqué par la neige), avec Ameskroud et la basse vallée du Sous. Cette traversée occidentale du Haut Atlas est plus communément appelée la route de Bibāwn,⁵⁴ et se décline en fait en plusieurs variantes.⁵⁵ L'autre itinéraire, beaucoup plus rude tant du point de vue du dénivelé que des conditions d'enneigement ou des accords à négocier lors de la traversée de chaque territoire tribal, doit forcément franchir les crêtes qui surplombent la partie amont de la plaine du Sous,⁵⁶ notamment celle du Jebel Ouicheddene (2 350 m). Pour celui-ci, sans doute faut-il restituer ici plusieurs voies de passage plutôt que de s'en tenir à l'actuel Tizi n-Test; l'un des points privilégiés a sans doute été, pour des raisons d'orographie, les hauteurs situées à l'est de ce dernier, au-dessus de la vallée d'Ouneïn.⁵⁷

Moins haut mais de structure au moins aussi complexe, l'Anti-Atlas n'en est pas moins difficile à franchir, à moins de le contourner par l'ouest. Nous avons choisi de laisser délibérément de côté la question, autrement plus épineuse encore, des circulations au travers de ce massif. Si Djinn Jacques-Meunié donne de précieux détails sur l'éventail des possibilités qu'elle a d'ailleurs souvent elle-même expérimentées,⁵⁸ les informations d'époque médiévale manquent quasi totalement, si bien qu'il est illusoire de tenter la moindre reconstitution de ces itinéraires mettant en contact le Sous avec les régions présahariennes.

2.2. Essai de restitution des grands axes de circulation dans le Sous et ses abords⁵⁹

2.2.1. Période 1. Le haut Moyen Âge, (fig. 3a)

Les textes sont encore rares pour cette période marquant les débuts de l'islamisation par un rattachement très graduel à l'histoire du Maroc septentrional

54. Magali Morsy, *La relation de Thomas Pellow, Une lecture du Maroc au XVIII^e siècle* (Paris: Éditions Recherche sur les civilisations, 1983), 174 note 465; De Segonzac, *Voyages du Maroc*, 250; Doutté, *En tribu*, 249.

55. Détails dans Berque, "Antiquités Seksawa," 397 note 1.

56. Pour la portion située notamment au sud du territoire des Seksāwa, liste partielle fournie par Berque, "Antiquités Seksawa," 400 note 1.

57. Jacques-Meunié, *Le Maroc saharien*, I, 133-34; Émile Laoust, *Contribution à une étude de la toponymie du Haut Atlas. Adrār n Deren, d'après les cartes de Jean Dresch* (Paris: Geuthner, 1942), 26.

58. Jacques-Meunié, *Le Maroc saharien*, I, 124-33.

59. On notera, en guise de préalable à toute consultation des cartes sommaires présentées ici, que celles-ci n'ont été conçues qu'à titre d'évocation générale. Il ne saurait donc être ici question d'atteindre à la précision d'un travail de topographie historique ou à la confection d'un SIG. Les parcours et les itinéraires, les relations entre les pôles de peuplement également, sont donc suggérés par des lignes dont le tracé ne suit absolument pas les réalités du terrain figuré en arrière-plan. Ces cartes ne doivent donc pas servir de support à des extrapolations pour des questions ne relevant pas des objectifs du présent article. On notera enfin qu'une première proposition de cartographie en diachronie des centres urbains a été récemment proposée par Ahmed Oumous: Oumous, "Villes du Sous," 471 carte 2.

et méditerranéen durant la période idrisside. Les informations disponibles sont essentiellement fournies par al-Bakrī: le géographe atteste l'existence d'un itinéraire méridien, la "route d'Aghmāt au Sous," passant par la ville de Nfis,⁶⁰ puis par la montagne, très probablement par la vallée de l'oued du même nom. Aucune précision n'est apportée sur le col qui est emprunté pour franchir les crêtes surplombant la plaine du Sous. L'itinéraire parvient ensuite à Īglī, la "capitale et cité du pays du Sous."⁶¹ Si le toponyme s'est maintenu jusqu'à nos jours, la localité en question n'a encore livré aucune trace matérielle avérée de son passé médiéval, en dépit des prospections qui y ont été menées.⁶²

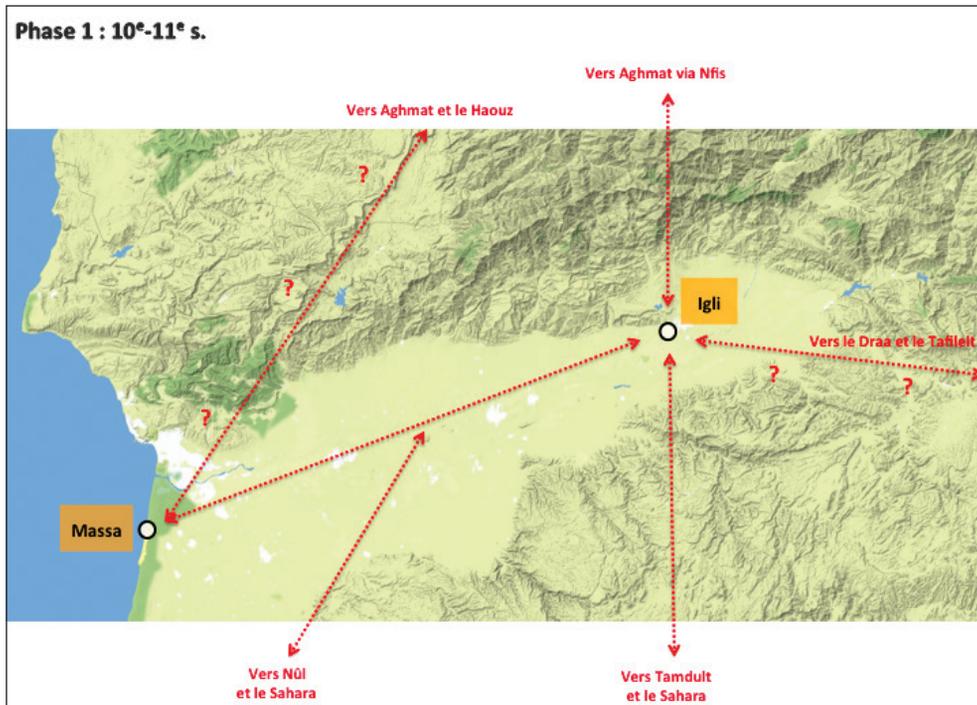


Fig. 3a: Évolution chronologique des réseaux de circulation dans la plaine du Sous et les Atlas. Phase 1: X^{ème}-XI^{ème} siècle, (© Jean-Pierre Van Staëvel).

Lors de cette période initiale, Īglī apparaît bien comme le centre de gravité économique et religieux du Sous, sans que ce rôle lui confère forcément une polarité trop importante.⁶³ De manière symptomatique, c'est de cette agglomération que l'on peut rejoindre ensuite le *ribāṭ* de Māssa: l'itinéraire occidental passant par la trouée d'Argana n'est pas mentionné.⁶⁴ La plaine semble encore très peu irriguée par de grands axes de circulation. On sait que la région entretient des relations avec le

60. Al-Bakrī, *Description*, ar. 160-1, trad. 303-6.

61. Al-Bakrī, *Description*, ar. 161, trad. 305; suite de la description d'Īglī, Al-Bakrī, *Description*, ar. 162, trad. 307.

62. Van Staëvel et Fili, "Centres de pouvoir," 122-123; Godener, "Archéologie du peuplement," t. I, 46 et 122.

63. La traduction graphique de cette situation qui est proposée sur la carte correspondant à la première période doit par conséquent être considérée avec beaucoup de circonspection.

64. Al-Bakrī, *Description*, ar. 161, trad. 306.

Sahara, où elle exporte notamment du minerai de cuivre (et peut-être déjà, pour la fin de la période envisagée, du sucre?):⁶⁵ les deux points de passage obligés se situent pour l'un au sud-ouest, à Nūl; l'autre au sud de l'Anti-Atlas, à Tāmdult.⁶⁶ Seuls ces deux axes méridionaux retiennent l'attention du géographe andalou, qui ne donne aucune précision par contre sur l'itinéraire qui devait probablement mener de la plaine du Sous au Draa en passant par le sud du Siroua. Parfois rapportée à cette période initiale, la naissance de Taroudant en tant que cité nous paraît enfin plutôt devoir être mise en rapport avec la période suivante; mais les données manquent malheureusement pour étayer toute hypothèse concernant l'origine de la cité.⁶⁷

2.2.2. Période 2. Le Sous au XII^{ème} siècle, entre Almoravides et Almohades (fig. 3b)

Malheureusement peu documentée et encore uniquement par des sources tardives, la mainmise almoravide sur le Sous est certainement l'occasion d'un renforcement de l'intégration de la région dans les réseaux de circulation au nord comme au sud des Atlas.

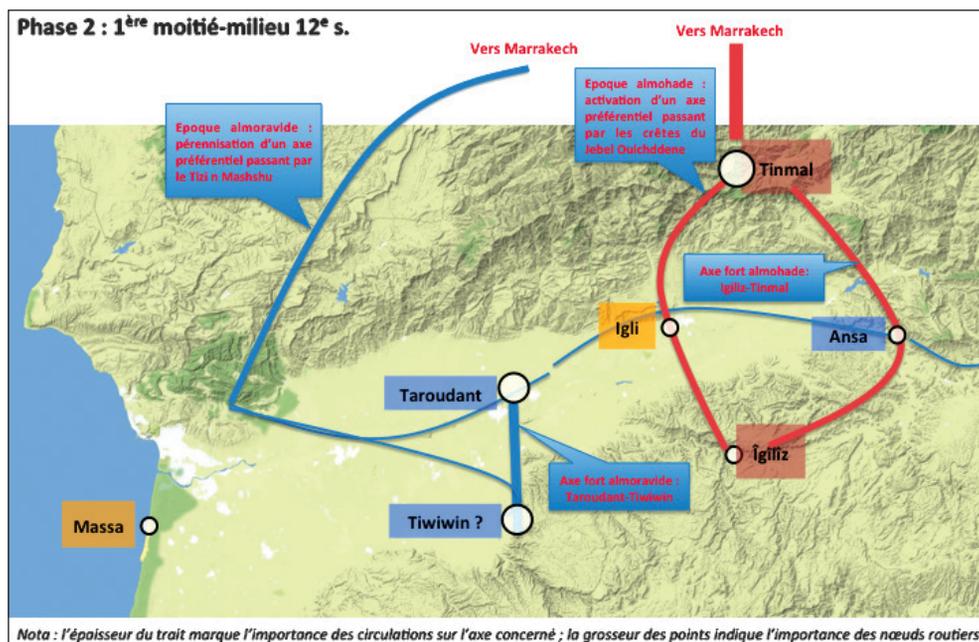


Fig. 3b: Évolution chronologique des réseaux de circulation dans la plaine du Sous et les Atlas. Phase 2: 1^{ère} moitié-milieu XII^{ème} siècle, (© Jean-Pierre Van Staëvel).

65. Al-Bakrī, *Description*, ar. 162, trad. 307-308.

66. Al-Bakrī, *Description*, respectivement ar. 162 et 162-3, trad. 306 et 307-8.

67. En dépit du silence des voyageurs et géographes orientaux (Ibn Ḥawqal et al-Muqaddasī) pour le X^{ème} siècle et de l'absence de vestiges archéologiques probants, André Bazzana propose l'hypothèse d'un premier établissement dès cette haute époque; André Bazzana, "Les remparts de Taroudant (Maroc du Sud): un conservatoire des modes de construction en terre crue (XI^e-XVI^e siècle)," in *Échanges transdisciplinaires sur les constructions en terre crue*, dir. Claire-Anne de Chazelles et Alain Klein (Montpellier: Éditions de l'Esperou, 2003), 344-5. Sur la question des origines obscures de la cité, voir Van Staëvel et Fili, "Centres de pouvoir," 124; Godener, "Archéologie du peuplement," t. I, 136-37 et Godener, "Taroudant," 266; Oumous, "Villes du Sous," 460.

Al-Idrīsī, notre principale source d'information pour cette phase, mentionne l'existence d'un itinéraire qui traverse le territoire des tribus masmoudiennes du Haut Atlas, vraisemblablement au moins en partie le long du bassin-versant de l'oued Nfis.⁶⁸ Cependant, il est à supposer que cet itinéraire méridien "historique" cède le pas devant les avantages, pour les convois officiels du moins, du passage par la voie occidentale et le Tīzī n-Māshshū, surtout à partir du moment où les tensions s'accroissent entre le pouvoir central et les populations montagnardes qui lui sont hostiles. Cette phase est marquée par l'apparition (ou l'affirmation?) de deux centres majeurs, nœuds de communication importants dans la plaine du Sous: Taroudant et surtout Tīwīnwīn. Qualifiée de "ville du Sous"⁶⁹ par al-Idrīsī, la première semble bien avoir supplanté Īglī dès cette période. Les mentions de la seconde dans les textes médiévaux des XII^{ème} et XIII^{ème} siècles égalent voire dépassent même celles de Taroudant. Site à l'histoire tumultueuse, Tīwīnwīn apparaît alors en effet, en étroite relation avec cette dernière, dans le contexte des événements politiques et militaires de la première moitié du XII^{ème} siècle.⁷⁰ Le site est alors le principal point d'appui des Almoravides dans la région avant que 'Abd al-Mu'min ne s'en assure le contrôle en 529/1135.⁷¹ Par la suite, la localité de Tīwīnwīn conservera de manière sporadique son rôle de forteresse refuge (*ḥiṣn*): ainsi en 597-598/1201-1202, où elle est choisie comme lieu de résidence par le rebelle Abū Qaṣāba, ou encore en 636/1239, lorsqu'elle constitue l'épicentre de la révolte d'Abū Yawjā.⁷² De manière symptomatique, l'itinéraire proposé par dans le '*Uns al-muhaj* depuis Aghmāt via Nfis et Taroudant trouve son point d'arrivée à Tīwīnwīn: une communication forte semble donc s'être nouée entre ces deux dernières localités, distantes d'une journée de voyage selon al-Idrīsī.⁷³ Djinn Jacques-Meunié est à peu près la seule à avoir tenté de préciser la localisation de Tīwīnwīn, un travail rendu d'autant plus ardu que le toponyme donne lieu à des transcriptions diverses dans les textes médiévaux: elle propose de la situer à une journée environ de Taroudant et d'Ameskroud, donc en rive droite de l'oued Sous.⁷⁴ Sans doute se fonde-t-elle pour ce choix – elle ne

68. Al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtāq*, éd. Dozy 63, trad. Dozy 73; Al-Idrīsī, *Uns al-muhadj*, éd. Nūhī, ar. p. 194; Al-Idrīsī, éd. Ducène, ar. 31 trad. 68, sans les détails de la traversée de la montagne.

69. Al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtāq*, éd. Dozy 62, trad. Dozy 71.

70. Jacques-Meunié, *Le Maroc saharien*, I, 249-52; sur l'histoire du site à cette période, voir également Van Staëvel et Fili, "Centres de pouvoir," 125-27.

71. Évariste Lévi-Provençal, *Documents inédits d'histoire almohade. Fragments manuscrits du 'Legajo' 1919 du fonds arabe de l'Escorial, publiés et traduits avec une introduction et des notes par É. Lévi-Provençal* (Paris: Paul Geuthner, 1928), ar. 129, trad. 219.

72. Ibn 'Idhārī, *Bayān almohade*, ar. 410-1.

73. Al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtāq*, éd. 63, trad. 73. Sur la constante mise en relation des deux villes, voir aussi al-Idrīsī, '*Uns al-muhaj*, éd. Nūhī, 194; al-Idrīsī, '*Uns al-muhaj*, éd. Ducène, ar. 31, trad. 68. Faute d'informations nouvelles, nous avons renoncé à prendre en considération la mystérieuse Madīnat Lkst, sise dans le pays des Jazūla, sur laquelle on pourra consulter la brève notice d'Ahmed Oumouss, "Villes du Souss," 462.

74. Jacques-Meunié, *Le Maroc saharien*, I, 249 note 2. Voir également al-Idrīsī, '*Uns al-muhaj*, éd. Nūhī, 181 note 577, sur l'orthographe changeante du nom. L'assimilation de Tīwīnwīn à l'actuelle Tiout par J.-C. Ducène, sans doute en se basant sur l'identification de Jaubert au XIX^{ème} siècle, ne repose sur aucune donnée précise: al-Idrīsī, '*Uns al-muhaj*, éd. Ducène, 140.

l'indique pas explicitement – sur la carte d'al-Idrīsī, qui place justement la localité dans ce secteur. Lors de nos prospections dans la région de Taroudant, nous avons préféré quant à nous prendre en considération un toponyme actuel, Tinouainane, qui nous semble se rapprocher étroitement des leçons orthographiques récurrentes de Tīwīnwīn dans les sources médiévales. Située au sud de Taroudant, la localité en question avoisine un site archéologique que nous avons repéré en 2004.⁷⁵ L'analyse archéologique (accompagnée de sondages) qu'a menée Morgane Godener n'a toutefois livré que des vestiges d'époque moderne, ce qui fragilise voire invalide bien évidemment notre identification initiale.⁷⁶ C'est durant la même période, celle de la lutte entre Almoravides et Almohades pour le contrôle du Sous, qu'apparaît dans les textes le nom d'Ānṣā ou Ānṣā n-Imādiden. Verrou stratégique idéalement placé entre la partie amont de la plaine du Sous et les premiers contreforts du Siroua, la possession de la place-forte est furieusement disputée entre les deux partis, car la localité commande non seulement la route menant au Draa, mais également celle, tout aussi essentielle, entre Īgīlīz et Tinmal, en passant non pas par la plaine mais par les piémonts.⁷⁷ Identifié en 2007, le site a fait l'objet de deux publications préliminaires mettant en relief l'importance de son occupation médiévale.⁷⁸ Autre fait majeur de la période, le choix de Tinmal comme nouvel épicycle de la révolution almohade à partir du milieu des années 1120 implique l'urbanisation du site et la concentration des flux d'hommes et de marchandises dans le bassin-versant de l'oued Nfis. On est donc tenté de restituer une rapide substitution, entre les années 1120 et 1150, du réseau de routes officielles menant de la capitale almoravide à Taroudant et Tīwīnwīn par la passe de Bibāwn par un itinéraire méridien partant de Marrakech, passée alors aux mains des Almohades, pour s'enfoncer plein sud dans le Haut Atlas, via Tinmal et les cols situés juste au sud, et redescendre ensuite dans la plaine du Sous. La lettre de 552/1157 relatant le "pèlerinage" entrepris par le calife 'Abd al-Mu'min dans le Sous et le Haut Atlas en témoigne amplement.⁷⁹ Mais cet itinéraire "révolutionnaire" parcouru par le souverain almohade entre Īgīlīz et Tinmal s'étiole déjà, avec la marginalisation du premier site au profit exclusif du second. Si l'article posthume de Charles Allain met bien en évidence le caractère remarquable des aménagements de la "voie impériale" menant de Marrakech à Rabat consentis dans le cadre d'une politique édilitaire menée par le pouvoir central almohade,⁸⁰ de semblables recherches archéologiques restent encore à entreprendre le long de la route méridienne menant au Sous pour essayer de retrouver les hypothétiques vestiges d'une semblable mise en valeur.

75. Van Staëvel et Fili, "Centres de pouvoir," 125-7.

76. Godener, "Archéologie du peuplement," t. I, 256 suiv. Ahmed Oumous, quant à lui, a récemment proposé de situer la localité au sud sud-est de Taroudant, non loin de celle-ci: Oumous, "Villes du Sous," 471 carte 2 et 473 note 69.

77. Lévi-Provençal, *Documents inédits*, ar. 76 et 128, trad. 122-3 et 218.

78. Van Staëvel et Fili, "Villages et sites-refuges du Sous," 300-306; Van Staëvel et Fili, "Centres de pouvoir," 127-32.

79. Voir note 44.

80. Voir l'article de Charles Allain, "La route impériale."

2.2.3. Période 3. Le Sous du milieu du XIII^{ème} siècle au milieu du siècle suivant, (fig. 3c)

Un à deux siècles plus tard, la région est désormais plongée dans une nouvelle période de marginalisation, entre les derniers Almohades, les Mérinides et les Banū Yidder. Il s'agit d'une phase obscure, que révèlent de brèves et trop rares notations textuelles. Un récit l'en sort brièvement peu après le milieu du XIII^{ème} siècle: il relate l'expédition entreprise en 665/1267 par le dernier calife almohade, Abū Dabbūs, afin de réprimer la sédition initiée dans le Sous plus d'une décennie plus tôt par un personnage nommé 'Alī Ibn Yidder. Celui-ci se révolte ouvertement à compter de 651/1253-1254, se rendant bientôt maître d'une large portion de la vallée: après s'être emparé de la forteresse (*hiṣn*) de Tānṣāšt (vocalbe amazigh sous lequel on reconnaît sans peine le toponyme Ānṣā),⁸¹ non loin du débouché de l'oued Sous dans la plaine, les insurgés enlèvent deux autres *huṣūn* des alentours de Taroudant, Tīzeght et Tīwīnwīn. Bien qu'on en ignore la date exacte, Taroudant, l'ancienne capitale régionale des Almohades et le principal lieu de garnison de la vallée, ne tardera pas également à être prise et en partie détruite par 'Alī Ibn Yidder.⁸² L'épisode permet de donner, pour l'époque, une importance particulière au piémont oriental de la plaine, du Rās el-Oued et de la zone d'Aoulouz. De fait, 'Alī Ibn Yidder contrôle alors la route orientale, celle qui mène à Sijilmāsa en passant non loin des mines d'argent de Zgonder dans le Siroua, d'où il tire, sans doute, sa richesse.

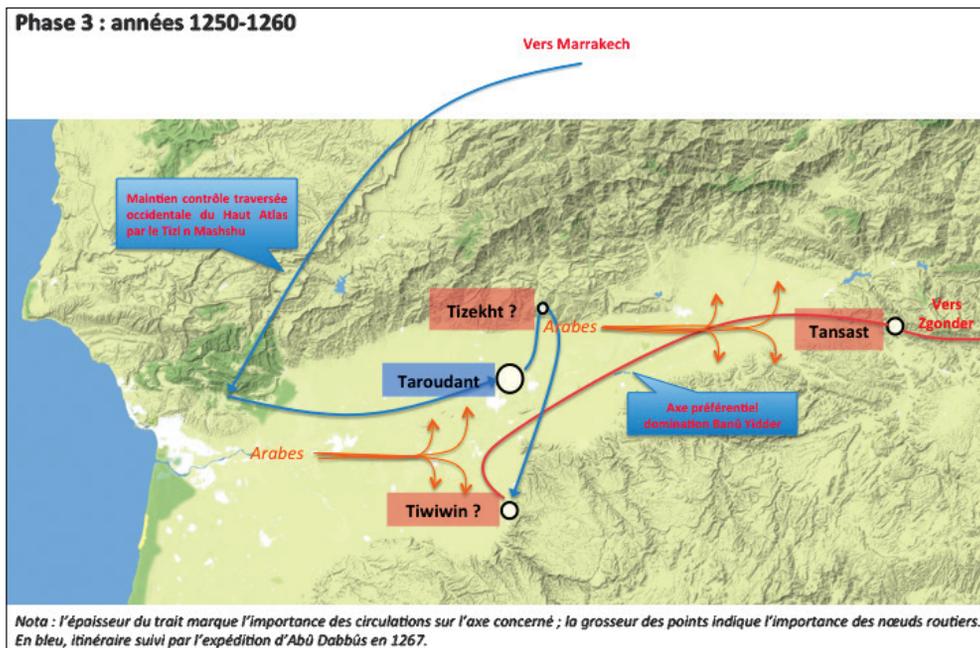


Fig. 3c: Évolution chronologique des réseaux de circulation dans la plaine du Sous et les Atlas. Phase 3: années 1250-1260, (© Jean-Pierre Van Staëvel).

81. Van Staëvel et Fili, "Centres de pouvoir," 127-8.

82. La petite cité semble être restée durant toute la période almohade la principale agglomération où résidait le représentant de l'autorité étatique dans la région; Ibn 'Idhārī, *Bayān almohade*, 410-1. Il en ira de même à l'époque mérinide; Jean-Léon l'Africain, *Description de l'Afrique*, I, 91.

L'expédition d'Abū Dabbūs débute à la fin de ramadan 665 (juin 1267) pour se terminer dans les derniers jours de muḥarram 666 (octobre 1267). Du fait d'un jeu d'alliances très défavorable et de la mainmise de 'Alī Ibn Yidder sur l'amont de la plaine du Sous, le corps expéditionnaire almohade ne peut passer par les cols du Haut Atlas au sud de l'oued Nfīs. Le passage s'effectue donc par l'axe occidental, ce dont témoigne notamment la première étape au sud de l'Atlas, à Ameskrout/Maskarūṭān, en date du 1^{er} shawwāl 665 (25 juin 1267).⁸³ Quelques étapes intermédiaires sur le territoire de plusieurs groupes tribaux et un bref passage par Taroudant alors détruite par les révoltés, amènent enfin l'armée, le 9 shawwāl (3 juillet), devant Tīzeght, un site fortifié de piémont qui sera pris trois jours plus tard.⁸⁴ La description détaillée que donne Ibn 'Idhārī de cette forteresse,⁸⁵ à la fois lieu de refuge et grenier collectif (occasionnel ou régulier?), jette l'espace d'un bref moment un éclairage capital sur une forme d'implantation non urbaine qui a certainement joué un rôle important dans la constitution des réseaux de circulation de proximité. Le climax de l'expédition est enfin atteint le 1^{er} dhū l-qa'da (24 juillet), par l'arrivée de l'armée califale devant Tīwīnwīn: c'est le début d'un siège qui se prolongera jusqu'au 21 du même mois (12 août). La chronique d'Ibn 'Idhārī fournit ainsi un bref éclairage sur des localités ou des lieux fortifiés autrement ignorés;⁸⁶ elle n'en demeure pas moins difficile à exploiter pour toute étude sur les itinéraires usuels, pour les raisons évoquées *supra*. Les très rares informations postérieures nous empêchent enfin de saisir l'évolution ultérieure du peuplement dans la région et de mesurer tant l'effectivité du contrôle exercé de manière très sporadique par le pouvoir mérinide que les éventuelles conséquences de l'implantation des groupes arabes nomades sur les axes de circulation.

2.2.4. Période 4. Entre la fin du XV^{ème} siècle et le début du siècle suivant, (fig. 3d)

Héritage de la dislocation du territoire mérinide au XV^{ème} siècle, l'absence de toute centralisation du pouvoir dans le Sous favorise, au moment où y passe Jean-Léon l'Africain, le principal témoin que nous sollicitons ici,⁸⁷ l'existence d'un réseau mettant en communication de petits bourgs urbains (Taroudant, Tiout et Tidsi) ou de gros villages (Māssa, par ailleurs comptoir portuaire) qui n'affichent pas de dépendance ni de hiérarchie apparente entre eux.

83. Ibn 'Idhārī, *Bayān almohade*, 453.

84. Ibn 'Idhārī, *Bayān almohade*, 456.

85. Dont la localisation reste à ce jour à préciser, les prospections entreprises par nous-mêmes ou M. Godener n'ayant abouti à aucun résultat probant.

86. Sur ces lieux fortifiés, voir l'analyse de Yassir Benhima, "La défense des communautés rurales au Maroc (13^e-14^e siècles): évolution du peuplement et enjeux politiques," *Al-Andalus-Magreb X* (2002-2003): 25-40 (surtout 34-37).

87. Laissant de côté notamment, faute de temps, l'apport éventuel des sources portugaises notamment.

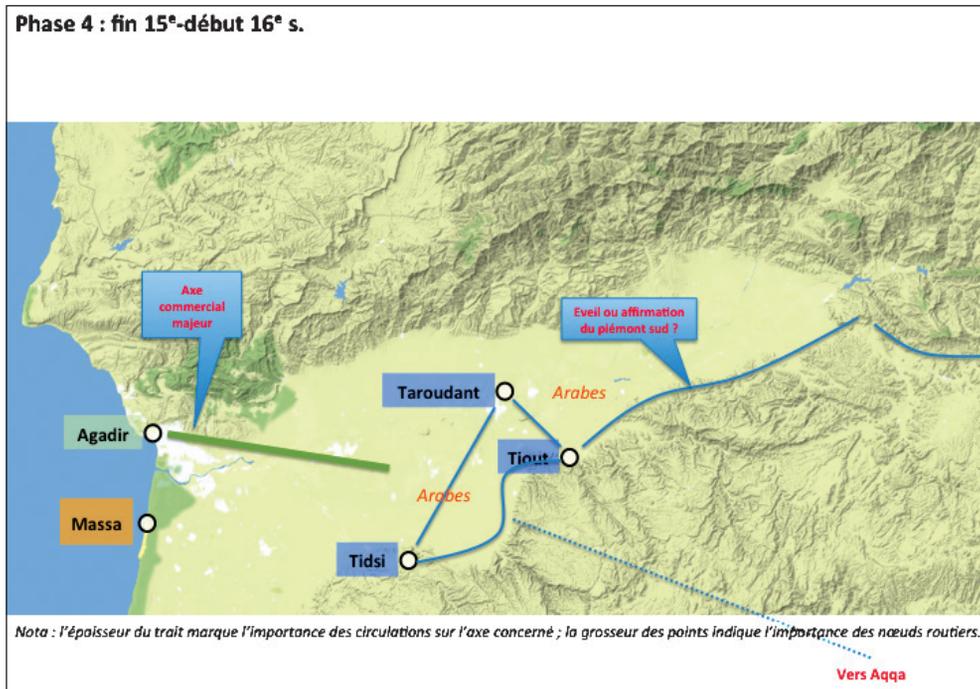


Fig. 3d : Évolution chronologique des réseaux de circulation dans la plaine du Sous et les Atlas. Phase 4: fin XV^{ème}-début XVI^{ème} siècle, (© Jean-Pierre Van Staëvel).

Malgré les notations de l'auteur sur la taille de Taroudant, les fonctions dont il fait état la concernant ne semblent pas la distinguer fondamentalement des autres agglomérations. Chacune de celles-ci est érigée en "commune" selon le voyageur, et apparaît ainsi relativement autonome par rapport aux autres;⁸⁸ chacune dispose en outre d'un territoire comprenant "des villages et des hameaux."⁸⁹ Ces bourgades sont dotées de certaines institutions et d'une hiérarchie juridico-religieuse, comme l'atteste notamment le cas de Tiout.⁹⁰ Pour la première fois, on dispose d'informations qui place la production artisanale, exercée notamment par les Juifs, dans un contexte urbain.⁹¹ La situation de Tiout et de Tidsi, dont Morgane Godener a livré la première étude archéologique,⁹² montre toute l'importance prise alors par le piémont (*dīr*) de l'Anti-Atlas. Aurait-on là l'indice d'une translation le long de l'Anti-Atlas de la route historique sillonnant la plaine d'est en ouest? Ou bien l'absence de données antérieures nous conduit-elle à voir de la nouveauté là où il n'y en pas? Quoiqu'il en soit, l'intégration régionale paraît à présent bien avancée, par l'autonomisation des petits centres urbains qui se développent sans lien hiérarchique avec Taroudant, privée de son rôle de leadership, et sans s'intégrer bien sûr dans un

88. Jean-Léon l'Africain, *Description de l'Afrique* I, 90 (Tiout), 91 (Taroudant), 93 (Tidsi).

89. Jean-Léon l'Africain, *Description de l'Afrique* I, 90 (Tiout) et 91 (Taroudant).

90. Jean-Léon l'Africain, *Description de l'Afrique* I, 91.

91. Jean-Léon l'Africain, *Description de l'Afrique* I, 90-1 (Tiout), 91 (Taroudant), 93 (Tidsi).

92. Godener, "À la recherche de Tedsī."

réseau routier radiant.⁹³ Difficile par conséquent de parler d'un territoire unifié, ce qui supposerait une polarisation certaine qui manque encore à cette époque. *Last but not least*, l'importance croissante du commerce avec les Portugais suppose enfin une intensification des flux d'hommes et de marchandises à destination de la côte, et notamment d'Agadir/Santa Cruz.⁹⁴

2.2.5. Période 5. Le Sous saadien, (fig. 3e)

La dernière phase envisagée ici dans cet exercice un peu théorique nous place au contraire, quelques années ou décennies après la situation décrite par Jean-Léon l'Africain, au cœur d'une forte dynamique de centralisation étatique et de polarisation territoriale, avec le choix opéré par les premiers souverains saadiens, dans les années 1515-1525, de faire de la ville leur capitale.⁹⁵

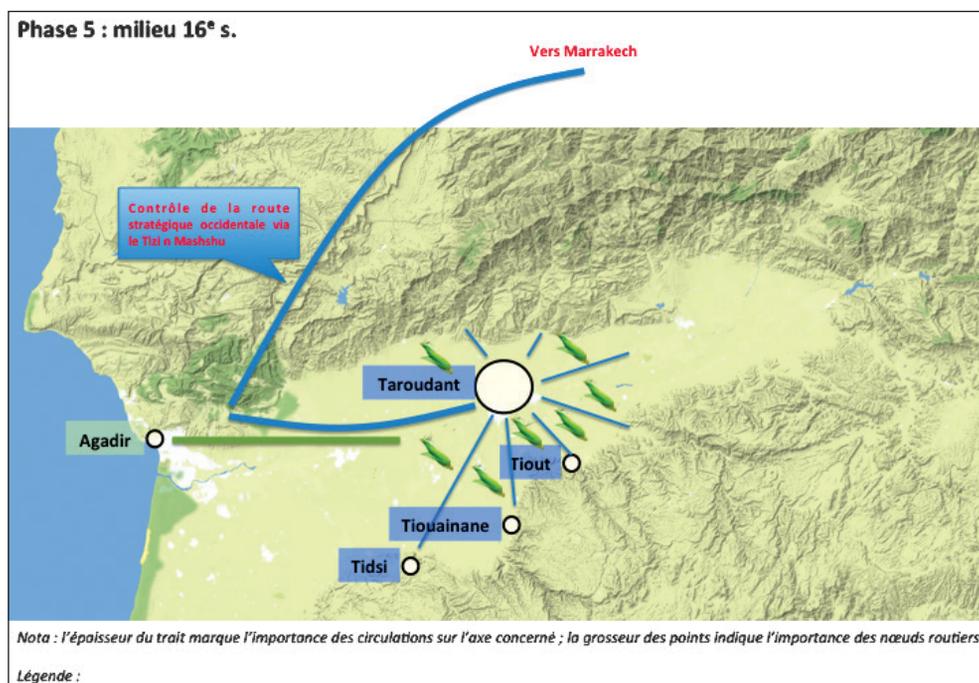


Fig. 3e: Évolution chronologique des réseaux de circulation dans la plaine du Sous et les Atlas. Phase 5: milieu XVI^{ème} siècle, (© Jean-Pierre Van Staëvel).

Cet événement politique donne à la cité un rayonnement suffisant pour que son influence dépasse désormais la plaine proprement dite, empiétant sur des espaces plus éloignés et les attirant dans son orbite. La hiérarchie nouvelle

93. Dans cette description très centrée sur la sédentarité, la place des nomades n'est toutefois pas à négliger: Jean-Léon l'Africain, *Description de l'Afrique* I, 91-2

94. Jean-Léon l'Africain, *Description de l'Afrique* I, 92.

95. Godener, "Taroudant," 268-9. Taroudant restera capitale jusqu'à l'unification du commandement saadien sous l'égide de Muḥammad al-Shaykh en 1544. Sur les transformations urbaines remontant à cette période, notamment dans le domaine militaire, voir Samir Kafas, "Taroudant (al-Muḥammadiyya), capitale du Sous et ville fortifiée aux XVI^e-XVII^e siècles," *Hespéris-Tamuda* LVI, 2^{ème} fascicule (2021): 337-73.

réoriente également l'arrière-pays ainsi que l'ensemble des terroirs sur une vaste superficie autour de Taroudant, avec notamment l'apparition d'une importante activité, désormais quasi industrielle, dédiée à l'exploitation de la canne à sucre. Cette unification du territoire a dû avoir une incidence notable sur le réseau de chemins, en les articulant radialement autour des principaux noyaux de peuplement. La prospection archéologique montre en tout cas qu'au-delà des usines à sucre qui parsèment la plaine de Taroudant, de nombreux sites d'habitat groupé structurent alors la région.⁹⁶ À cet effet centralisateur de la (re)fondation saadienne de Taroudant s'ajoute le développement (ou le renforcement) des itinéraires régionaux, dont l'axe de communication occidental au travers du Haut Atlas, qui (re)devient alors une véritable "route royale" (*agharas n-ugellid* en tachelhit ou *trīq al-sulṭān* en arabe)⁹⁷ à compter de la prise de Marrakech peu avant 1525.⁹⁸ La voie méridienne passant par les hauts cols dominant la plaine du Sous semble ne plus être utilisée que de manière sporadique par les convois officiels,⁹⁹ qui empruntent donc habituellement la voie du Tīzī n-Māshshū. C'est d'ailleurs sur cet itinéraire que le souverain Muḥammad al-Shaykh est assassiné en 1557.

Conclusion

Au final, la lecture multiscalaire que nous présentons ici n'obéit que bien imparfaitement à la procédure d'analyse des tracés et des réseaux habituellement retenus par l'approche archéogéographique. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il nous a semblé préférable de ne pas inclure ce terme dans l'intitulé de notre contribution. Notre démarche reste en effet extrêmement fragile, tant l'archéologie spatiale demeure un champ encore largement à investir pour le Maroc des périodes historiques. Devant l'impossibilité de présenter un état un tant soit peu détaillé des réseaux routiers dans la région du Sous, il nous a semblé au moins nécessaire de mettre en avant certains phénomènes (marqueurs matériels de chemins anciens; formes exerçant des contraintes sur les tracés locaux et les liaisons inter-habitats; grands itinéraires à l'échelle de la région) qu'il conviendrait de prendre en compte de manière beaucoup plus systématique, avant de combiner et articuler ces différents niveaux d'analyse spatiale pour en saisir plus finement les interactions. Par conséquent, le présent travail s'appuie encore très peu sur l'analyse morphologique et parcellaire: les réflexions que nous proposons demeurent très théoriques, et témoignent par ailleurs de l'impossibilité dans laquelle nous sommes, encore à l'heure actuelle, de dépasser le cadre d'interprétation imposé par l'histoire des textes. Un regard rétrospectif sur l'historiographie montre en effet que cet angle d'approche a été systématiquement

96. Godener, "Archéologie du peuplement," t. 1, 526 suiv.; Godener, "Vestiges archéologiques."

97. Berque, "Notes sur l'histoire," 289. Jacques Berque fournit également dans cet article une carte intitulée "Les quatre grandes vallées du Haut Atlas occidental et la vieille route de Marrakech au Sous," sur laquelle figure l'itinéraire en question; Berque, "Notes sur l'histoire," 291. Voir également Berque, "Antiquités Seksawa," 400.

98. Long et intéressant développement dans Berque, "Antiquités Seksawa," 400-1 et 410-1; brève notation dans Berque, "Notes sur l'histoire," 290.

99. Jacques-Meunié, *Le Maroc saharien*, II, 555-6.

relégué par les archéologues – y compris les auteurs de l'article – au domaine de l'information difficilement identifiable ou négligeable. Sans surprise, l'archéologie demeure donc le parent pauvre de cette enquête: tout en montrant ce qu'elle peut apporter – à commencer par l'identification des noyaux de peuplement anciens dont parlent les textes médiévaux –, il convient de rappeler combien cette approche reste encore bien en-deçà des besoins. Puisse ce dossier d'*Hespéris-Tamuda* contribuer à la multiplication de travaux, avant tout locaux pour commencer, centrés sur ce thème de recherche aussi novateur qu'essentiel...

Bibliographie

- Al-Bakrī. *Description de l'Afrique septentrionale*, éd. et trad. Baron de Slane. Paris: Maisonneuve, 1965.
- Al-Idrīsī. *'Uns al-Muhāj wa-Rawḍ al-Furaj, qism shamāl 'Ifriqyā wa-bilād al-Sūdān*, éd. al-Wāfī Nūhī. Rabat: Manshurāt Wizārat al-'awqāf wa-shu'ūn al-'islāmiyya, 2007.
- _____. *Nuzhat al-mushtāq fī ikhtirāq al-āfāq*, éd. et trad. Reinhart Dozy et Michael Jan De Goeje, sous le titre: *Description de l'Afrique et de l'Espagne par Edrīsī*. Leyde: Brill, 1968.
- Allain, Charles. "La route impériale de Maroc à Sala au XI^{ème} et au XII^{ème} siècles." *Hespéris-Tamuda* LVII, 1^{er} fascicule (2022): 205-244.
- Bavoux, Jean-Jacques et Laurent Chapelon. *Dictionnaire d'analyse spatiale*. Paris: Armand Colin, 2014.
- Bazzana, André. "Les remparts de Taroudannt (Maroc du Sud): un conservatoire des modes de construction en terre crue (XI^e-XVI^e siècle)." In *Échanges transdisciplinaires sur les constructions en terre crue*, dir. Claire-Anne de Chazelles et Alain Klein, 343-57. Montpellier: Éditions de L'Espérou, 2003.
- Benhima, Yassir. "La défense des communautés rurales au Maroc (13^e-14^e siècles): évolution du peuplement et enjeux politiques." *Al-Andalus-Magreb* X (2002-2003): 25-40.
- _____. "Fortifications étatiques et fortifications communautaires au Maroc à l'époque almoravide (11^e-12^e s.)." In *Mil Anos de Fortificações ne Peninsula Ibérica e no Magreb (500-1500) Actas do Simposio Internacional sobre Castelos*. Lisbonne 2000. éd. Isabel Cristina Ferreira Fernandes, 259-71. Lisbonne-Palmela: Colibri-Câmara Municipal de Palmela, 2001.
- Berque, Jacques. "Antiquités Seksawa." *Hespéris* XL, 3-4^{ème} trimestres (1953): 359-417.
- _____. "Notes sur l'histoire des échanges dans le Haut-Atlas occidental." *Annales E.S.C.* 3 (1953): 289-314.
- Berthier, Paul, *Les anciennes sucreries du Maroc et leurs réseaux hydrauliques. Étude archéologique et d'histoire économique*. Rabat: CNRS-Centre universitaire de la Recherche, 1966 [2 vol.].
- Bokbot, Youssef, Patrice Cressier, Marie-Christine Delaigue, Ricardo Izquierdo Benito, Saghir Mabrouk et Jorge Onrubia Pintado. "Enceintes refuges, greniers fortifiés et *gasaba*-s: fonctions, périodisation et interprétation de la fortification en milieu rural pré-saharien." In *Mil anos de Fortificações ne Peninsula Ibérica e no Magreb (500-1500) Actas do Simposio Internacional sobre Castelos*. Colloque de Lisbonne 2000. éd. Isabel Cristina Ferreira Fernandes, 213-27. Lisbonne-Palmela: Colibri-Câmara Municipal de Palmela, 2001.
- Bulliet, Richard W. *The Camel and the Wheel*. Cambridge: Harvard University Press, 1975.
- Célerier, Jean. "L'Atlas et la circulation au Maroc." *Hespéris* VII, 4^{ème} trimestre (1927): 447-97.

- Cressier, Patrice et Sophie Gilotte. "Note préliminaire à l'édition posthume d'un texte de Charles Allain (1920-2001) sur la route impériale de Marrakech à Rabat-Salé." *Hespéris-Tamuda* LVII, 1^{er} fascicule (2022): 197-204.
- De Dainville, François. *Le langage des géographes*. Paris: Picard, 1964.
- Despois, Jean et René Raynal. *Géographie de l'Afrique du nord-ouest*. Paris: Payot, 1975.
- Doutté, Edmond. *En tribu*. Paris: Geuthner, 1914.
- _____. *Merrâkech*. Paris: Comité du Maroc, 1905.
- Dresch, Jean. *Documents sur les genres de vie de montagne dans le Massif central du Grand Atlas*. Tours: Arrault et Cie, 1941.
- Ducène, Jean-Charles. *L'Afrique dans le Uns al-muhaj wa-rawḍ al-furaj d'al-Idrīsī*. Louvain: Peeters, 2010.
- Erdmann, Kurt et Hanna Erdmann. *Das anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts*. Berlin: Mann, 1976 [3 vol.].
- Fili, Abdallah et Jean-Pierre Van Staëvel. "Barnāmaj qurā wa-ḥuṣūn Sūs wa-minṭaqat Igherm (al-Aṭlas al-saghīr al-sharqī)." In *Actes de la rencontre sur le patrimoine culturel et matériel de la région de Sous-Massa-Daara*. éd. Mohamed Aït Hamza et El Ouafi Nouhi. 45-56. Rabat: Institut Royal de la Culture Amazighe, 2013.
- Foucauld, Charles De. *Reconnaissance au Maroc*. Paris: L'Harmattan, 1998 [1^{ère} éd. 1888].
- Godener, Morgane. "Vestiges archéologiques de la plaine du Sous: mise en valeur et réorganisation du territoire par le pouvoir saadien (Sud marocain, XVI^{ème}-début du XVII^{ème} siècle)." *124-Sorbonne. Carnet de l'École Doctorale d'Histoire de l'Art et Archéologie* (2016) <https://124revue.hypotheses.org/2386> [Dernière consultation, 23 mai 2023].
- _____. "À la recherche de Tedsī, localité médiévale et moderne du Sous." *Hespéris-Tamuda* LII, 2^{ème} fascicule (2017): 59-85.
- _____. "Archéologie du peuplement médiéval et moderne de la plaine de Taroudant et des piémonts des Atlas (Maroc)." Thèse pour obtenir le grade de docteur, Université Paris IV, 2016 [2 vol.].
- _____. "Taroudant, capitale médiévale et moderne du Sous. Approche archéologique et morphologique." *Bulletin d'archéologie marocaine* 23 (2016): 265-82.
- Hammam, Mohamed (dir.), *Al-mustalahāt al-amazighiyya fī ta'rīkh al-Maghrib wa-ḥaḍāratih*, 1^{ère} partie. Rabat: IRCAM, 2004.
- Ibn 'Idhārī. *Al-Bayān al-mughrib. Qism al-Muwaḥḥidīn*, éd. Muḥammad Ibrāhīm al-Kattānī, Muḥammad.b. Tāwīt, Muḥammad Znībar et 'Abd al-Qādir Zammāma. Casablanca: Dār al-Thaqāfa, 1985.
- Jacques-Meunié, Djinn. *Le Maroc saharien des origines à 1670*. Paris: Klincksieck, 1982 [2 vol.].
- Jean-Léon l'Africain. *Description de l'Afrique*, trad. A. Épaulard. Paris: Maisonneuve, 1981.
- Justinard, Léopold. *Quarante ans d'études berbères. Présentation et choix de textes de Rachid Agrouz*. Paris: Bouchène, 2007.
- _____. "Textes Chleuh de l'Oud Nfis." In *Mémorial Henri Basset. Nouvelles études nord-africaines et orientales*. 331-337. Publication de l'Institut des Hautes Études Marocaines XVII. Paris: Librairie orientaliste Paul Geuthner, 1928.
- Kafas, Samir. "Taroudant (al-Muhammadiyya), capitale du Souss et ville fortifiée aux XVI^e-XVII^e siècles." *Hespéris-Tamuda* LVI (2020): 337-73.
- Laoust, Émile. *Contribution à une étude de la toponymie du Haut Atlas. Adrār n Deren, d'après les cartes de Jean Dresch*. Paris: Geuthner, 1942.
- Lévi-Provençal, Évariste. *Documents inédits d'histoire almohade. Fragments manuscrits du 'Legajo' 1919 du fonds arabe de l'Escurial, publiés et traduits avec une introduction et des notes par É. Lévi-Provençal*. Paris: Paul Geuthner, 1928.

- Majmū' rasā'il muwahḥidiya min inshā' kuttāb al-dawla al-mu'miniya (*Trente-sept lettres almohades*), éd. Évariste Lévi-Provençal. Rabat: Institut des Hautes Études Marocaines, 1941.
- Montagne, Robert. *Les Berbères et le Makhzen dans le Sud du Maroc: essai sur la transformation politique des Berbères sédentaires (groupe chleuh)*. Paris: Librairie Félix Alcan, 1930.
- Morsy, Magali. *La relation de Thomas Pellow. Une lecture du Maroc au XVIII^e siècle*. Paris: Éditions Recherche sur les civilisations, 1983.
- Müller, Karl. *Die Karawanserai im Vorderen Orient*. Berlin: Der Zirkle, 1920.
- Nordman, Daniel. *Profils du Maghreb. Frontières, figures et territoires (XVIII^e-XX^e siècle)*. Rabat: Université Mohamed V, 1996.
- Oumouss, Ahmed. "Villes du Souss (Maroc): Dynamique et structures du peuplement à l'époque islamique." *Hespéris-Tamuda* LVI, 2^{ème} fascicule (2021): 451-80.
- Rachik, Hassan. "Ethnographie et antipathie." *Prologues* 32 (2005): 56-64.
- Rashīd, Saad Abdul Aziz al-. *A critical study of the pilgrim road between Kufa and Mecca (Darb Zubaydah) with the aid of fieldwork*. Leeds: University of Leeds, 1977 [2 vol.].
- Sanders, Lena, Anne Bretagnolle, Patrice Brun, Marie-Vic Ozouf-Marignier et Nicolas Verdier. *Le temps long du peuplement. Concepts et mots-clés*. Tours: Presses universitaires François Rabelais, 2020.
- Sebti, Abdelahad. *Bayna al-zaṭṭāṭ wa-qāṭi' al-ṭarīq. Amn al-ṭuruq fī maghrib mā-qabla al-isti'mār*. Casablanca: Dār al-Tūbkāl, 2009.
- Segonzac, Marquis de. *Voyages au Maroc (1899-1901)*. Paris: Armand Colin, 1903.
- Siroux, Maxime. *Caravansérails d'Iran et petites constructions routières*, MIFAO 81. Le Caire: IFAO, 1949.
- Troin, Jean-François (dir.). *Maroc. Régions, pays, territoires*. Paris: Maisonneuve & Larose, 2002.
- _____. *Les souks marocains. Marchés ruraux et organisations de l'espace dans la moitié nord du Maroc*. Aix-en-Provence: Edisud, 1975 [2 vol.].
- Van Staëvel, Jean-Pierre, Abdallah Fili et Sébastien Gaïme. "Tīt n Ftār (Moulay 'Abdallah Amghār): Du ribāt à la ville sainte tardomédiévale. Une approche archéogéographique et stratigraphique," *Hespéris-Tamuda* LVI, 3^{ème} fascicule (2021):181-212.
- Van Staëvel, Jean-Pierre, Ahmed S. Ettahiri et Abdallah Fili. "La montagne d'Igiliz et le pays des Arghen: Quinze ans d'archéologie rurale dans le sud du Maroc." *Bulletin d'Archéologie Marocaine* XXIV (2019): 123-47.
- Van Staëvel, Jean-Pierre et Abdallah Fili. "Centres de pouvoir dans le Sous (Maroc) au Moyen Âge: un premier inventaire d'après les textes et l'archéologie." In *Centres de pouvoir et organisation de l'espace. Actes du X^e colloque international sur l'histoire et l'archéologie de l'Afrique du Nord antique et médiévale. Hommage à Yves Modéran* (Caen, 25-28 mai 2009), éd. Claude Briand-Ponsart. 117-40. Caen: Presses Universitaires de Caen, 2014.
- _____. "Villages et sites-refuges du Sous et de la région d'Igherm (Anti-Atlas oriental, Maroc)." *Mélanges de la Casa de Velázquez* 38-2 (2008): 293-308.

العنوان: تأملات أولية حول طرق السير في سهل سوس وضواحيها (القرن 9-16م)

ملخص: تهدف هذه المساهمة إلى إرساء أسس منهجية، وإن كانت ما تزال في طور التكوين، عن المقاربة الأثرية والجغرافية للطرق القديمة التي تكوّنت بمنطقة سهل سوس وسفوحه الأطلسية منذ بداية العصور الوسطى إلى القرن السادس عشر الميلادي. يبدأ المنهج الذي اتبعناه بتقديم عناصر التحليل وفقاً لمقاييس ومستويات مختلفة ومتكاملة. على المستوى الجزئي أو القريب، يتم فيه جرد العناصر المادية الأساسية التي تشكل المسارات والممرات الطرقية بالمنطقة من خلال الاعتماد على المعطيات الأثرية. ويتوافق المستوى المتوسط مع دراسة مسارات طرق الاتصال. وتقرح الدراسة هنا عدة فرضيات حول التفاعل بين هذه الطرق والممارسات الزراعية من جهة، واستغلال المياه من جهة أخرى. ويقدم الجزء الأخير من المساهمة، الذي يركز على التحليل المجالي الواسع الذي يشمل الإقليم ككل، تقييماً جزئياً للتراكمات المعرفية حول محاور التنقل بمنطقة سوس من خلال وضع جدول زمني لتطورها التاريخي والجغرافي.

الكلمات المفتاحية: المغرب الوسيط، منطقة سوس، الأطلس الكبير والأطلس الصغير، علم الآثار الجغرافي، الطرق، المسارات

Réflexions préliminaires sur les voies de circulation dans la plaine du Sous et ses abords (IX^{ème}-XVI^{ème} siècle)

Résumé: La contribution entend poser les bases d'une réflexion méthodologique, bien qu'encore embryonnaire, sur l'approche archéologique et géographique des routes anciennes qui sillonnaient, entre le début de la période médiévale et le XVI^{ème} siècle, la région de la plaine du Sous et ses piémonts atlasiques. La démarche suivie par les auteurs passe d'abord par la définition de différents éléments d'analyse, selon des échelles variées. À l'échelle micro, l'enquête passe par la recension des types d'unités matérielles fondamentales constituant les chemins et les sentiers, en recourant à l'archéologie. Au niveau méso correspond l'étude des tracés des voies de communication: l'étude propose ici plusieurs hypothèses sur l'interaction entre ces tracés et les pratiques agricoles d'une part, les usages de l'eau de l'autre. La dernière partie de la contribution, centrée sur une analyse à l'échelle macroscopique donc régionale, propose un bilan partiel des connaissances sur les axes de circulation dans le Sous en dressant un tableau diachronique de leur évolution.

Mots-clés: Maroc médiéval, région du Sous, Haut Atlas et Anti-Atlas, archéogéographie, chemins et sentiers.