

Misadventure of a Caravan in Zarkṭan, Major Stopover on the  
Todgha/Dadès-Marrakech Caravan Route, According to a Notarized  
Document

**Mésaventure d'une caravane à Zarkṭan, étape majeure sur  
la route caravanière Todgha/Dadès-Marrakech, d'après un  
document notarié**

**Abdelaziz Touri**

(INSAP, Rabat)

**Mohammed Hammam**

(Université Mohammed V de Rabat)

**Abstract:** The oases of Todgha and Dadès are located between the southern slope of the High Atlas and the eastern edge of Jbel Saghro (Anti-Atlas) at more than 370 km and 290 km from Marrakech, respectively. These two oases had always been tightly linked to the former imperial capital through the old caravan route which, until the beginning the XX<sup>th</sup> century, had remained unchanged. One of the major staging posts of this caravan route was Zarkṭan (modern name Zerkten). Perched at 1193 meters above sea level, caravans had to stop at Zarkṭan before crossing the pass of Tizi n-Télouat (2 400 m above sea level). While making a stop at Zarkṭan, a merchant lost one of his mules (beast of burden); this article, based on a notarized document, is an account of the misfortune of this caravan's merchant.

**Keywords:** Zarkṭan, caravan, *zaṭṭāṭ*, *nzala-s*, Ayt Ihya, Dades, Marrakesch.

La circulation des hommes et des marchandises au Maroc précolonial se faisait essentiellement à travers des chemins et des voies aux tracés ancestraux. Deux catégories de routes les composaient: des chemins publics aux itinéraires fixes appelés *trīq al-Sulṭān* (litt. "Routes du Sultan") dont l'entretien et la sécurité relevaient du Makhzen, et les voies secondaires dites *trīq-l-ḥammāra* (litt. "Routes des âniers"; en tamazight: *abrid n-ighyal d-isrdān*),<sup>1</sup> relevant elles de la responsabilité des tribus dont elles traversaient le territoire. Faciles d'accès et assez pratiques en zones de plaine, ces voies longues et plus ou moins sinueuses étaient bien plus difficiles lorsqu'elles longeaient les contreforts des Atlas ou pénétraient ceux-ci. Elles étaient aussi moins sûres, car aux difficultés du relief s'ajoutait le risque de rencontres inattendues, aux dangers imprévisibles. À tout moment, vagabonds et "coupeurs de routes" pouvaient surgir et s'en prendre aux voyageurs, causant dégâts et dommages. Un cas caractéristique de ces zones à risques multiples est celui de la tristement célèbre Tikhrizzit.<sup>2</sup> Cette portion de

1. Le français a recours à l'exact équivalent: "chemins muletiers."

2. *Tikhrizzit* est un toponyme berbère ancien dont le sens est inconnu de nos jours.

territoire atlasique rocheux, tourmenté et abrupt était traversée par l'ancienne route reliant Demnate au Dadès,<sup>3</sup> qui passait par le territoire de la grande tribu des Imaghran.<sup>4</sup> C'était un repère redouté de ces voleurs et de ces coupeurs de routes; au point que, pour indiquer le danger avéré d'un endroit, les habitants de ces régions le qualifiaient justement de "Tikhrizit."<sup>5</sup>

Aussi bien, lorsque les voyageurs avaient parmi eux des individus armés, ils n'avaient besoin que d'un guide (*zattāt*), connaissant parfaitement coins et recoins des chemins et rompu à leurs dangers. Lorsqu'ils en étaient dépourvus, ils faisaient appel à une véritable escorte armée formée de *zattāta* (pluriel de *zattāt*).<sup>6</sup>

Le document étudié ici (dimensions 18 cm x 17 cm) est la copie d'un original écrit sur papier normal faisant partie d'un lot de documents familiaux appartenant à un dignitaire du village de Atsfal des Ayt Iḥya du Dadès. Le texte principal comprend 12 lignes de 17 mots chacune accompagné de deux *margilia*, la première composée de 22 mots en 5 lignes discontinues, la seconde contient 7 lignes de 12 mots chacune, (fig. 1).

Le texte qui suit relate l'épisode du voyage d'une caravane reliant Marrakech au pays des Ayt Iḥya du Dadès.<sup>7</sup> Rédigé dans une langue arabe emprunte d'expressions amazighes traduites telles quelles, et parfois de mots usités dans un parler arabe dialectal "approximatif," ce compte-rendu émane d'un témoin oculaire. Son style est

3. Pour les noms géographiques et administratifs actuels (noms de provinces, localités et communes) nous avons gardé leur transcription usuelle et/ou officielle.

4. Confédération de tribus dont le territoire s'étend sur le versant sud du Haut Atlas central, au nord-est de Ouarzazate. Cependant, il est à noter qu'au début du XII<sup>ème</sup> siècle J.-C., selon al-Baydhaq, Imaghran faisaient partie de la grande confédération des Haskoura (Iskkoura) al-Qibla (c'est-à-dire du sud). À cette époque, Toundout était leur capitale. Voir al-Baydhaq, *al-Muqtabas min Kitāb al-'Ansāb fī ma'rifat al-Ashāb*, éd. A. Benmansour (Ar-Ribāt: Dār al-Manṣūr li-ṭ-ṭibā'a wa-l-wirāqa, 1971), 52.

5. La formule consacrée en tamazight était: *mktend urtntufit afnkid* ("Si tu ne les y trouve pas, ils [les voleurs] t'y trouveront"). Cette dangerosité n'était pas propre à cet endroit. Elle était la marque de bien d'autres lieux dont les toponymes ont gardé le souvenir. C'est le cas, par exemple, de *Taourirt n-Imakkeren* ("colline des brigands") sur le chemin reliant Tizi n-Telouat à Ayt Baddou que Charles de Foucauld avait relevé, en octobre 1883. Voir, Charles de Foucauld, *Reconnaissance au Maroc (1883-1884)* (Plan-de-La-Tour (Var): Éditions d'Aujourd'hui, 1985), 85.

6. Pour de plus amples détails sur cette pratique, voir Abdelahad Sebti, "Insécurité et figures de la protection: la *Ztāta* et son vocabulaire," in *Signes du présent*, dir. Noureddine Elaoui (Rabat: SMER, 1992), 47-69; Abdelahad Sebti, "*Ztāta* et sécurité du voyage: un thème de pratique judiciaire marocaine," *Hesperis-Tamuda*, XXX, 2 (1992): 37-52; Abdelahad Sebti, *Bayn al-Zattāt wa qāti' al tariq, amn al-turuq fī Maghrib mā-qabl al-isti'mār* (ad-Dār al baydā': Éditions Toubkal, 2009). Voir aussi Reinhart Dozy, *Supplément aux dictionnaires arabes*, t. I (Bayrūth: Librairie du Liban, 1981 [rééd.]), 591.

7. Ayt Iḥya, groupement tribal sédentaire dont les villages fortifiés s'égrènent le long de la basse vallée de l'oued Mgoun à quelques kilomètres de son point de confluence avec l'oued Dadès et qui s'étendent en direction de l'ouest. Ils font partie des Ayt Sedrate n-wasif du moyen Dadès et sont aujourd'hui érigés en commune rurale portant le nom d'Ayt Sedrate al-Sahl al-Gharbiya qui dépend administrativement de la province de Tinghir. Leur situation géographique leur permettait de contrôler l'un des passages les plus importants de la transhumance entre le Haut Atlas central et Jbel Saghro (Anti-Atlas).

celui des 'udūl (sing. 'ādī),<sup>8</sup> mais ses tournures sont celles d'un ṭālb/ṭālib campagnard, possédant sans doute parfaitement le Coran, mais peu versé dans la connaissance de l'arabe littéraire.<sup>9</sup> Il y est question de la mésaventure fâcheuse que représente la perte d'un mulet sans que l'on sache si celle-ci est due à un vol éventuel, survenu dans des circonstances inconnues.<sup>10</sup> La perte de l'animal fut constatée lors d'une halte à Zarkṭan.

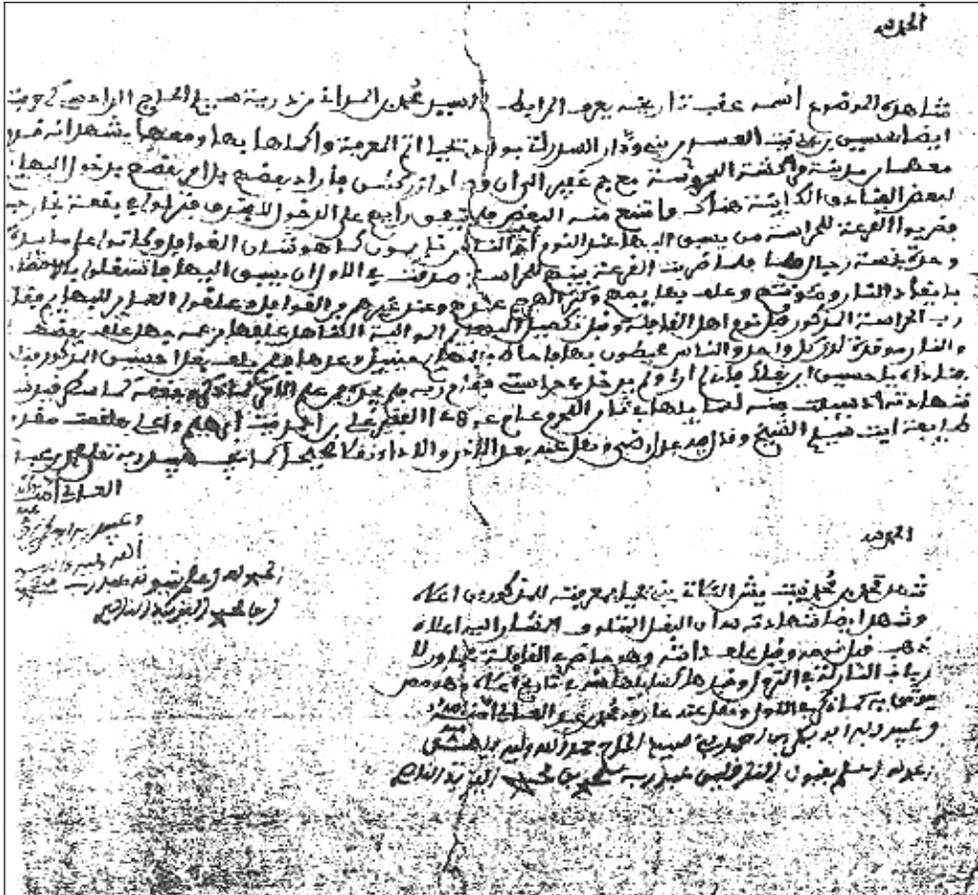


Fig. 1: [Copie de l'original du document notarié 1285 H/1868 J.-C. (© archives privées du village de Atsfal des Ayt Iḥya du Dadès)]

8. Notaires de droit islamique, auxiliaires de la justice qui se chargent de consigner les actes relatifs à divers aspects des relations des hommes en société, tels que les actes de mariage, de divorce ou d'héritage, les contrats de vente, d'achat ou de cessation de biens, etc.

9. Nous sommes ici en pays de langue et traditions amazighes. À remarquer cependant que l'auteur possède une écriture soignée, de facile lecture.

10. Remarquons ici que le texte ne parle que de la perte du mulet et non du mulet et de son chargement.

Transcription et traduction<sup>11</sup>

الحمد لله

شاهده الموضوع اسمه عقب تاريخه يعرف المرابط السيد محمد بن المداني [المدني] من ذرية سيد [سيدي/ السيد] الحاج الدادسي ك معرفته أيضا بحسین بن علي نيت العسر [العسري] من بني ودار السدراقي بوادي يحيا أتم المعرفة وأكملها بها ومعها يشهد أنه قدم معها من مدينة مراكشة المحروسة مع جم غفير إلى أن وصلوا زركطن فأراد بعضهم بل أمر بعضهم بدخول البهايم [البهائم] لبعض الفنادق الكائنة هناك وامتنع منه البعض فلم يتفق رأيهم على الدخول للفندق فنزلوا في بقعة بخارجه فضربوا القرعة للحراسة من يسبق إليها عند النوم حيث والناس قائمون كما هو شأن القوافل وكانوا على مائدة وحدة [واحدة] بخمسة رجال فلما ضربت القرعة بينهم للحراسة صدقت في الأول أن يسبق إليها فاشتغلوا بالاصطلاح بإيقاد النار ومثوتهم [مؤوتهم] وعلف بهائمهم وكثر الهرج عندهم وعند غيرهم من القوافل وعلقوا العمار للبهائم فقام رب الحراسة المذكور قبل نوم أهل القافلة وقبل تكميل البهائم الموالية الشاهد علفها بزعمه جهل علف بعضها والنار موقدة لدى كل واحد والناس يحيطون بها فأحاط بالبهائم حينئذ وعداها فلم يلق [يجد] بغل احسين المذكور فناده يا حسين أين بغلك فاني لم أراه ولم يدخل في حراستي فقام ربه فلم يجده فمن علم الأمر كما ذكر وحققه كما سطر قيد شهادته إن سئلت منه لسائلها في فاتح المحرم عام 1285 الفقيه علي بن أحمد نيت ابراهيم واعلي بعلمت مقدم طائفة أيت سيدي الشيخ وقال فيه عدل رضى ونقل عنه بعد الإذن والأداء نقلا صحيحا كما يجب عبيد ربه تعلى [تعالى] محمد بن عبد العالی آمنه الله بمنه وعبيد ربه أبو بكر بن أحمد الله وليه ءامين.

“Louange à Dieu

Est témoin de l’objet [de ce document ]la personne dont le nom figure après la date indiquant le moment de l’évènement dont il est question et qui connaît le marabout [murābiṭ] sīdī Muḥammad ben<sup>12</sup> al-Madānī descendant de sīdī al-Ḥājj al-Dādsī,<sup>13</sup> comme il connaît parfaitement aussi Ḥsayn ben ‘Ī [‘Alī] n’ayt al- ‘Asrī

11. C’est lors d’une enquête de terrain entrant dans son cursus universitaire que M. Hammam a découvert ce document.

12. Fils de..., pour ibn. *Ben* et *ibn* s’emploient le premier quand il est placé au début du nom (Ibn al-Khaṭīb), le second quand il suit le prénom (Muḥammad ben Aḥmad).

13. Il s’agit de Sīdī Aḥmad al-Ḥājj dont la zaouïa appelée *Zāwiyat al-bir* (“la zaouïa du puits”) se trouve sur le territoire des *Iwrtgīn*, commune de Souk-Lakhmis-Dadès, relevant de la province de Tinghir. À noter ici qu’en face du territoire de cette zaouïa s’étendait le village juif de Tiyūt. Au recensement de 1936, les 3/4 des habitants (301 d’un total de 401 âmes) étaient de confession hébraïque.

de la tribu des Banī Waddār<sup>14</sup> al-Sadrātī<sup>15</sup> de la vallée Yahyā; [l'auteur] reconnaît qu'il a accompagné les deux personnes depuis Marrakech la protégée [*al-mahrūsa*] au milieu d'une foule d'individus jusqu'à ce qu'ils soient arrivés à Zarkṭan. [Là], certains parmi les personnes du voyage ont voulu – ou plutôt ont ordonné – de parquer les animaux dans un des fondouks de la place, tandis que d'autres ont refusé [l'idée]. [Et comme] ils ne sont pas parvenus à s'entendre, ils campèrent sur un terrain extérieur au fondouk. Ils tirèrent au sort les tours de garde pour la nuit comme il est habituel au sein des caravanes. Puis ils se préparèrent à se mettre en petits groupes de cinq personnes autour d'une même table; et lorsque le tirage eut désigné le premier gardien, [les autres] s'occupèrent à allumer le feu et à préparer leur nourriture et celle de leurs animaux (qu'ils mirent dans des mangeoires qu'ils placèrent autour du coup de chaque animal); tout cela dans une cacophonie générale qui se dégageait de leur groupe ainsi que de ceux formant les autres caravanes. Et alors que les membres de [notre] caravane étaient assis par groupes autour des feux avant de dormir, et avant que le préposé au premier tour de garde n'ait terminé de donner à manger aux animaux – sous prétexte qu'il ignorait ce qu'il devait donner à certains d'entre eux –, celui-ci s'est mis à recompter les bêtes. Ne trouvant pas le mulet de Ḥsayn surnommé, il l'appela: “Ô Ḥsayn, où est ton mulet? Je ne le vois pas et je ne le trouve pas parmi ceux dont j'ai la garde.” Aussitôt, le propriétaire de l'animal se leva et ne le trouva pas non plus.

Cet incident a eu lieu le 1<sup>er</sup> muḥarram 1285.<sup>16</sup> Les faits sont relatés – tels qu'il les a entendus et qu'il les a vérifiés – par “l'humble” [*al-faqīr*] ‘Alī ben Ḥmad [Aḥmad] n'ayt Brahim/Ibrāhīm wa ‘lī/u'li [ben ‘Alī] habitant le village de ‘Ilqmt,<sup>17</sup> et qui est *muqaddam* (chef) de la confrérie des Ayt sīdī ash-Shaykh.<sup>18</sup>

Ils sont [ici] fidèlement consignés – comme il se doit – après autorisation et approbation [du *muqaddam*], par le serviteur de son Seigneur<sup>19</sup> Muḥammad ben ‘Abd al-‘Ālī qu'Allah l'entoure de Sa protection Suprême et le serviteur de son Seigneur Abū Bakr ben Aḥmad qu'Allah lui apporte Son appui. Amen.”

*Marginalia* figurant en marge du texte principal et leurs traductions:

*Marginalium* 1 (en bas à gauche du texte principal):

14. Qṣar faisant partie des Ayt Iḥya, sis sur la rive gauche de l'oued Dadès à 2 ou 3 km de son point de confluence avec l'oued Mgoun.

15. En référence aux Ayt Sedrate, grande confédération de tribus habitant un vaste territoire s'étendant sur trois milieux géographiques différents: la montagne (habitée par les Ayt Sedrate n-Ighil (Haut Dadès), le Moyen Dadès et le Bas Mgoun (occupés par les Ayt Sedrate n-wasif), et le Haut Dra (peuplé par les Iqbliyn).

16. Vendredi 24 avril 1868.

17. Qṣar des Ayt Iḥya, situé à proximité du point de confluence des oueds Dadès et Mgoun.

18. Antenne de la zaouia al-Nāṣiriya et seule représentante de cette confrérie à se trouver sur le territoire des Ayt Iḥya, sur la rive gauche de l'oued Dadès.

19. C'est-à-dire Allah.

الحمد لله أعلم بثبوته عبد ربه محمد ابن محمد اليزيد الناصري.

Louange à Allah. Moi, adorateur d'Allah, Muḥammad ben Muḥammad al-Yazīd al-Nāṣirī, certifie la véracité de ce témoignage.

*Marginalium 2* (en bas à droite du texte principal):

الحمد لله

شهد محمد بن محمد نَيْت يش [إشُو] التَّلَاقِي [من] بني يجيا بمعرفته للمذكورين أعلاه وشهد أيضا شهادته لله أن البغل المتلوف المشار اليه أعلاه ذهب قبل نومه وقبل علف دابته وهو حاضر في القافلة مجاور لأرباب النازلة في النزول وقيدتها لسائلها منه في تاريخ [التاريخ] أعلاه وهو مِّن يوثق به كما ذكر في الأول ونقل عنه عارفه محمد بن عبد العالي أمَّنه الله بمنه وعبيد ربه أبو بكر بن أحمد [من] بني سيد الحاج حمد [أحمد] الله وليه أمين.

الحمد لله أعلم بقبول الناقلين عبد ربه محمد بن محمد اليزيد الناصري

“Louange à Dieu

Muḥammad ben Muḥammad n'ayt Ysh [Yshshū]<sup>20</sup>al-Talātī<sup>21</sup> [du village de Talat] relevant des Beni Yahyā [Ayt Ihyā] assure qu'il connaît les deux personnes susnommées et témoigne aussi devant Allah que le mulet égaré – indiqué plus haut – a disparu avant que lui ne s'endorme et avant qu'il n'ait donné à manger à sa bête de somme; il [assure aussi] qu'il était présent dans la caravane des personnes qui ont subi la perte de l'animal, et qu'ils étaient [même] ses voisins au campement. Ce témoignage, il l'a consigné à la date mentionnée plus haut, et ce à la demande de sīdī Muḥammad ben al-Madānī, dont la réputation d'homme intègre et de confiance est connue de tous – comme nous l'avons indiqué au tout début [de ce témoignage] –; ces faits sont [ensuite] repris par Muḥammad ben 'Abd al-Ālī qu'Allah l'entoure de Sa protection Supérieure, – lequel connaît bien [sīdī Muḥammad ben al-Madānī] –, ainsi que par l'adorateur de Dieu Abū Bakr ben Aḥmad des béni sīdī al-Hādīdj [A] ḥmad, qu'Allah lui apporte Son Appui, amen.

Louange à Dieu. Moi, adorateur d'Allah, Muḥammad ben Muḥammad al-Yazīd al-Nāṣirī, ai recueilli et consigné ce témoignage avec le consentement des deux personnes [sus mentionnées] qui l'ont rapporté.”

L'épisode dont nous venons de prendre connaissance, est un fidèle témoignage de certaines péripéties qui entouraient les voyages et les déplacements, en caravanes. C'est une traduction vivante du vécu d'un groupe de personnes plus ou moins homogène, que les exigences et les conditions du voyage amènent à se grouper et à réunir les forces et les moyens pour des objectifs à atteindre.

20. Les Ayt Yshshū sont une des grandes familles du village de Talat qui se trouve sur la rive gauche de l'oued Mgoun, à 3-4 km environ du point de sa confluence avec l'oued Dadès.

21. Al-Talātī: originaire ou faisant partie des habitants du village de Talat évoqué plus haut.

Comme indiqué plus haut, c'est à Zarkṭan que les événements ont eu lieu (fig. 2).<sup>22</sup> Étape-relais sur la route commerciale entre les régions sub-atlasiques du Royaume et Marrakech, Zarkṭan est exactement au point de rencontre des deux routes reliant la grande métropole du sud – et, avant elle, la ville plus ancienne d'Aghmāt – aux oasis de ces contrées. Quand on le repère sur la carte (fig. 3), le lieu est, en effet, remarquable par sa centralité.

Sauf erreur de notre part, la première mention textuelle de Zarkṭan est due à al-Bakrī (XI<sup>ème</sup> siècle).<sup>23</sup> Malheureusement cet auteur ne précise pas la nature de l'établissement (*qariya*, *ḥiṣn*, *nzala*, etc.?) et sa fonction d'étape caravanière reste hypothétique pour cette période précoce.<sup>24</sup>

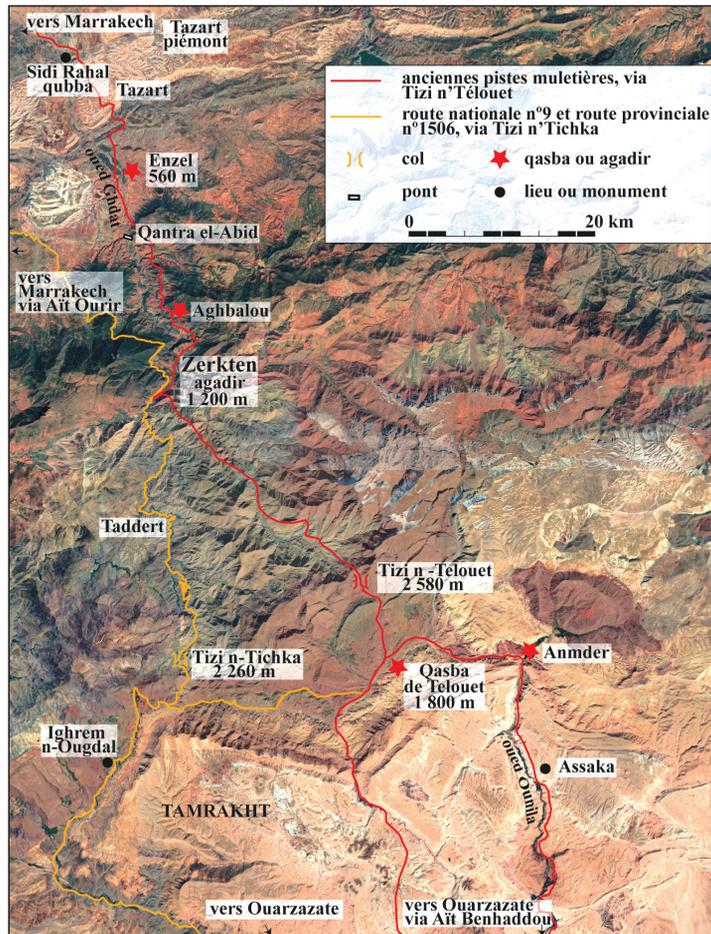


Fig. 2: [Vue partielle du village actuel de Zarkten (© Agi Patagi- <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zerkten.jpg>)]

22. Située sur la route nationale Marrakech-Ouarzazate longeant le flanc nord du Haut Atlas occidental, Zarkṭan se trouve exactement à 78 km de Marrakech. Jean Célérier l'avait décrite comme "une étape reposante" pour les voyageurs et signalé qu'elle était protégée et surveillée par la *qasba* glaoua de Tazert. Voir Jean Célérier, "L'Atlas et la circulation au Maroc," *Hespéris*, VII 4<sup>ème</sup> fascicule (1927): 478.

23. Al-Bakrī, *al-Mughrib fī Dhikri Ifrīqyā wa-l-Maghrib* (Baghdād: Maktabat al-Muthannā, 1968), 152, cité par Ahmed Toufiq, *al-Mujtama' al-Maghribī fī al-qarn al-tāsi 'ashar (Inūltān 1850-1912)* (ar-Ribāt: Manshūrāt Kulliyāt al-'adāb wa-l-'ulūm al-'insāniyya, 1983), 55.

24. Notons que, si le toponyme apparaît bien dans l'édition de Bagdad (voir note précédente), il est absent de la vieille édition de William Mac Guckin de Slane de Slane: Al-Bakrī, *Description de l'Afrique septentrionale*, éd. et trad. Baron de Slane (Paris: Maisonneuve, 1965).



**Fig. 3:** [Situation de Zerkten au point de confluence de la piste muletière passant par Tizi n-Telouet et de la route nationale 9 par Tizi n-Tichka (Infographie S. Gilotte d'après M. El Mezouari El Glaoui, *La Qasbah de Têlouet*, 2014, 3)]

On ne peut donc assurer à partir de quel moment Zarktan devient une étape caravanière de premier plan,<sup>25</sup> à l'instar de Demnate,<sup>26</sup> sur le même axe Dadès/Todgha-Marrakech. Potentiellement, le lieu disposait de nombreux atouts, outre sa distance aux points de départ et d'arrivée de la piste: eau abondante, possibilité d'approvisionnement et espaces suffisants tant pour le repos en plein air des caravanes que pour l'édification de fondouks, d'échoppes et d'entrepôts.<sup>27</sup>

25. Au moment des faits, Zarktan relevait du commandement des Igloua/Glaoua lesquels, de ce fait, assuraient la sécurité du lieu et des routes et chemins qui l'y menaient. Lors du passage de Charles de Foucauld en 1883, sa population était de 800 habitants (voir De Foucauld, *Reconnaissance au Maroc*, 82).

26. Aujourd'hui une petite ville active, Demnate était sans doute à l'origine une localité dont le poids et l'impact se devaient à sa situation géographique, au centre de grandes concentrations tribales et au croisement de routes importantes. Voir Toufiq, *al-Mujtama'*, 71, note 48.

27. Une étude régressive ethno-archéologique des infrastructures d'accueil des caravanes à Zarktan s'avèrerait évidemment de grand intérêt, ne serait-ce que pour confirmer leur existence passée et préciser leur nature. De fait, la matérialité des aménagements des étapes jalonnant les routes caravanières du Maghreb n'a jamais été abordée selon cette perspective et nous échappe encore presque complètement.

Jusqu'aux années vingt du siècle dernier, période durant laquelle une politique de construction de routes et de pistes carrossables a été mise en place par les autorités du Protectorat dans le cadre de la mainmise coloniale sur le pays et les hommes, les voyages se faisaient à travers des sentiers et des chemins non carrossables. C'est ce que Charles de Foucauld releva en précisant qu'"il n'y a point de routes au Maroc: on n'y trouve qu'un très grand nombre de pistes qui s'enchevêtrent les unes dans les autres en formant des labyrinthes où l'on se perd vite, à moins d'avoir une profonde connaissance du pays. Ces pistes sont des chemins commodes en plaine, mais très difficiles et souvent dangereux en montagne."<sup>28</sup> Les voies carrossables étaient le propre des villes et des cités. Quant aux déplacements des hommes, ils se faisaient le plus souvent à pied, plus rarement à dos de monture. Les marchandises, elles, étaient acheminées à dos de chameaux et/ou de mulets. Les premiers pouvaient transporter une charge de 300 kg, les seconds 200 kg. Pour des raisons à la fois de sécurité et de coût, hommes et marchandises voyageaient en caravanes. Les routes étaient jalonnées d'étapes bien établies, dont certaines étaient pourvues de gîtes et de commodités tels que des aires de campement et des fondouks. C'est que la vitesse moyenne que pouvait avoir une caravane était de 7 km/h; les distances séparant les *nzala-s*<sup>29</sup> (étapes) ne pouvaient donc excéder 50 km.

La situation socio-politique mouvante et instable du Maroc de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, avait décidé le sultan Moulay Hassan (1873-1894) à mettre en place en 1892 un réseau de voies de communication débouchant sur les deux grandes métropoles de l'époque, Fès et Marrakech, pour aider au développement du trafic et de la poste. Les deux cités furent ainsi reliées "d'un côté à la montagne, aux vallées du sud et au commerce transsaharien, et de l'autre aux villes maritimes ouvertes sur le commerce extérieur."<sup>30</sup> Depuis sa fondation par les Almoravides au XI<sup>ème</sup> siècle et sa promotion au rang de capitale, Marrakech est devenue une place majeure dans l'histoire des différentes dynasties ayant gouverné le Maroc, non

28. De Foucauld, *Reconnaissance au Maroc*, 3.

29. En langue amazighe, la *nzala* est appelée *tamarsiwt* ou encore *asbded*. Voir Mohamed Chafik, *al-Mu'jam al-'Arabī al-Amāzīghī*, t. III (ar-Ribāt: Manshūrāt Akādīmīyyat al-mamlaka al-Maghribīyya, 2000), 215, 450. Dans la région de Dadès, on emploie le terme de *anbedd*, lequel est même donné au vaste plateau se trouvant entre Boumalne-Dadès et l'oued Imider (province de Tinghir). Ce plateau était un passage stratégique entre le Todgha et le Dadès, ce qui lui valait d'être constamment surveillé depuis des tours de guet tribales appelées *igudman* (sing. *aguddim*). Sur les *igudman*, voir Abdelaziz Touri, "Problématique d'une recherche d'histoire et d'archéologie médiévales dans les régions du Maroc présaharien," in *L'histoire du Sahara et des relations transsahariennes entre le Maghreb et l'Ouest africain du Moyen Âge à la fin de l'époque coloniale*, Actes du IV<sup>ème</sup> Colloque Euro-Africain [Erfoud, 20-25 octobre 1985] (Bergame: Grupo alk Over, 1986), 32-6; Mohammed Hammam, "Mu'ṭayāt tārikhiyya ḥawla Igudman: al-Namaṭ al-qabalī li-l-Mī'mār al-'Askarī bi-Wādī Dāds," in *Aspects de l'histoire et de la civilisation de la vallée du Dadès* (Rabat: Publication de l'Institut des Études Africaines, 2002), 117-27.

30. Frédéric Abécassis, "La mise en place du réseau routier marocain: aperçu historique," in *De l'Atlas à l'Orient musulman. Contributions en hommage à Daniel Rivet*, dir. Dominique Avon et Alain Messaoudi (Paris: Karthala, 2011), 90.

seulement sur le plan politique, mais aussi économique et socio-culturel. La cité est en effet “au point de convergence des grandes vallées de l’Atlas qui mènent aux grands passages, le Tizi n-Tichka (2 235m) vers les pays des dattes, le Tafilalet et le Sahara, le Tizi n-Test (2 094m) et le Tizi n-Maachou (1 375m) vers le Sous et la Mauritanie [...]”<sup>31</sup> L’une des routes reliant Marrakech au Tafilalet passait le long du Haut Atlas central par son versant sud. La localité de Demnate en constituait une étape centrale et obligée.<sup>32</sup> L’autre route, plus sûre, passait par Skoura puis par le même Haut Atlas central ainsi que par Demnate. C’était une voie caravanière ancienne dont le tracé sinueux et assez périlleux, incluait successivement l’oued Tassaout et la Zaouia Sidi Rahhal pour arriver à Marrakech. Le troisième itinéraire qui venait du Todgha et du Dadès, transitait par Skoura puis Ouerzazat, franchissant le Tizi n-Telouet, perché à 2 600 m d’altitude,<sup>33</sup> pour rejoindre la grande métropole du sud. C’est sur cette dernière route que se trouve Zarkṭan, (fig. 4 et 5). Et c’est cette même route que le Sultan Moulay Hassan emprunta lors de la *harka* qu’il mena au Tafilalet en 1893<sup>34</sup> et que Thami El Glaoui utilisa aussi lors de sa *harka* dirigée contre le Todgha en 1919.<sup>35</sup>

31. Gaston Deverdur, *Marrakech des origines à 1912*, t. I (Rabat: Éditions Techniques Nord-Africaines, 1959), 23. Sur les relations entre l’Afrique subsaharienne et le monde méditerranéen, on consultera utilement l’intéressante étude de Jean Devisse, “Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce africain médiéval du XI<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle,” *Revue d’Histoire économique et sociale*, L 1 et 3 (1972): 42-73 et 357-97. Voir aussi Ronald A. Messier, “Sijilmāsa: l’intermédiaire entre la Méditerranée et l’Ouest de l’Afrique,” in *L’Occident musulman et l’Occident chrétien au Moyen Âge*, éd. Mohamed Hammam (ar-Ribāt: Manshūrāt Kulliyat al-’adāb wa-l-’ulūm al-’insāniyya, 1995), 181-96.

32. Demnate est située à 120 km à l’est de Marrakech, à 960 m d’altitude, au milieu d’une campagne où l’olivier est la principale culture. Elle fait aujourd’hui partie du domaine de la tribu d’Inoultan, laquelle est voisine des trois confédérations de tribus que sont les Fetouaka, les Ghoujdama et les Imaghran. Pour plus d’information sur cette localité au riche passé, voir Ahmed Toufiq, “Dāmāt.” in *Ma’lamat al-Maghrib*, vol. 12 (ar-Ribāt: Manshūrāt al-Jam’iyya al-Maghribiyya li-tālf wa-tarjama wa-an-nashr, 2000), 4079-81.

33. Aujourd’hui petite localité du Haut Atlas, Télouet est traversée par la route principale 31 qui relie Marrakech à Ouarzazate par le col du Tichka. Située au cœur du pays des *Igliouas* (Glaouas) dont elle fut le fief durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> et les premières années du XX<sup>e</sup> siècle, elle tirait profit d’une partie du commerce caravanier entre le Maroc et l’Afrique subsaharienne. Pour plus d’informations sur l’histoire de cette localité, voir Abderrahman El Mezouari El Glaoui, *Le grand vizir Madani El Mezouari El Glaoui. Une vie au service du Makhzen* (Casablanca: La croisée des chemins, 2016).

34. Sur la *harka* (expédition militaire le plus souvent punitive), voir Abderrahmane El Moudden, “État et société rurale à travers la *harka* au Maroc du XIX<sup>e</sup> siècle,” *The Maghreb Review* VIII 5-6 (1983): 141-5. Sur l’organisation des expéditions de Moulay Hassan, voir Daniel Nordman, “Les expéditions de Moulay Hassan: essai statistique,” *Hespéris-Tamuda* XIX (1980-1981): 123-152, ou encore Mohamed Aafif, “Les Harkas hassaniennes d’après l’œuvre d’A. Ibn Zidane,” *Hespéris-Tamuda* XIX, fascicule unique (1980-1981): 153-68.

35. Itinéraire décrit étape par étape par Muḥammad al-Ghudjdāmī, l’un des secrétaires particuliers du Pacha El Glaoui. Voir Muḥammad al-Ghudjdāmī, *at-Tasallī ‘an al-’Āfāt bi-Dhikri al-Aḥwāl wa-mā fāt*, prés. et annotation Ahmed Toufiq (ad-Dār al baydā’: Matba‘at an-Najāh al-Jadīda, 2019), 162 ss.



**Fig. 4:** [Caravane sur un chemin atlasique  
(selon J. Ladreit de Lacharrière, *Au Maroc en suivant Foucauld*, p. 86)]



**Fig. 5:** [Voyageurs au passage du col de Tizi n-Telouat vers 1900  
(selon M. El Mezouari El Glaoui, *La Qasbah de Télouet*, 2)]

Quant aux oasis de Dadès et de Todgha, distantes la première d'environ 290 km, la seconde de plus de 370 km de Marrakech, elles sont considérées comme deux des plus importantes oasis subatlasiques du Maroc, et ont eu, de tout temps, des liens étroits et privilégiés avec l'ancienne capitale impériale, vers laquelle elles drainaient leurs produits agricoles et parfois miniers. Par ailleurs, "Les cols de l'Atlas verront passer les convois d'esclaves et les charges de poudre d'or venus de l'horizon nigérien."<sup>36</sup> Cette constatation est encore plus explicite chez Jean Célérier

36. Deverdun, *Marrakech*, 23.

qui remarque que “Jusqu’au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, la traversée du Sahara apparaît indispensable pour aller chercher dans l’Afrique nigérienne la poudre d’or et surtout les esclaves noirs. La solution technique, ce sont les caravanes de chameaux.<sup>37</sup> Il convient, néanmoins, de noter qu’ “Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle les routes du Tafilat et du Dra ont fortement régressé. Deux voies occidentales sont en compétition: l’itinéraire côtier [qui passe par Goulimine et les Ayt Ba Amrane]; l’itinéraire intérieur par le Tajakant (Tindouf) qui passe par Ifrane et le Tazerwalt [...]”<sup>38</sup>

Quoi qu’il en soit, au gré des événements politiques à l’issue souvent imprévue, mais dont les effets ne manquent jamais de rejaillir sur l’économie sous ses divers aspects, les chemins et itinéraires gardent leur vitalité que soutient le dynamisme des marchands et des négociants qui les empruntent. La route caravanière sur laquelle se trouve Zarkṭan semble avoir connu une fortune singulière. Les chroniques connues ne permettent malheureusement pas d’en saisir la pleine mesure. Mais la mention de Zarkṭan dès le XI<sup>ème</sup> siècle par al-Bakrī<sup>39</sup> est une donnée capitale qui dit l’ancienneté du lieu et, partant, son importance passée que, pour l’heure, le manque d’éléments et d’informations empêche de suivre à travers les siècles. Il reste qu’au XIX<sup>ème</sup> et jusqu’au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, la localité semble avoir eu un dynamisme commercial auquel participaient de façon directe et remarquée des marchands et des artisans de confession juive.<sup>40</sup> Cette communauté comptait, en 1950 encore, 95 habitants juifs.<sup>41</sup>

Quant à la route sur laquelle se trouve Zarkṭan, elle semble tout aussi ancienne, mais son histoire nous échappe encore et force est de constater que, là aussi, nous manquons d’éléments et d’indications à caractère archéologique permettant d’en saisir la matérialité. Une exception de taille, cependant, est le pont sur l’oued Ghdat, à une vingtaine de kilomètres au nord de Zarkṭan et un peu plus de Sidi Rahal, vers Marrakech, signalé dans son mémoire par Maria El Mezouari El Glaoui et, bien avant elle par Charles de Foucault.<sup>42</sup> Ces vestiges sont encore bien conservés, (fig. 6). Une observation préliminaire permet, en première hypothèse, d’en situer la date de construction au XIX<sup>ème</sup> siècle (campagne d’aménagement des pistes vers Marrakech

37. Célérier, “L’Atlas et la circulation,” 458. Cet auteur note par ailleurs que “le col de Télouet était jadis appelé ‘porte du Deren’” (c’est-à-dire du Haut Atlas): Célérier, “L’Atlas et la circulation,” 480.

38. Paul Pascon, *La maison d’Ilich et l’histoire sociale du Tazerwalt* (Rabat: SMER, 1984), 67 et 69.

39. Al-Bakrī, *al-Mughrib fī Dhikri Ifrīqyā wa-l-Maghrib*, 152, cité par Ahmed Toufiq, *al-Mudjtama’ al-Maghribī*, 55.

40. La tradition orale garde encore le dicton amazigh suivant: *Ishqqa zund Uday n-Zarkṭan* (littéralement: “Dur en affaire comme le commerçant juif de Zarkṭan”).

41. Cf. Pierre Flamand, *Les communautés israélites du Sud marocain. Essai de description et d’analyse de la vie juive en milieu berbère* (Casablanca: Imprimeries réunies, 1957), 333.

42. Indiqué sur la carte de M. El Mezouari El Glaoui comme “restes d’un vieux pont” (*La Qasbah de Télouet*, 2014, 3). Charles de Foucault, *Reconnaissance*, 82: “Chemin faisant je passe auprès des ruines d’un pont attribué par les uns aux chrétiens, par les autres à es Souldan el-Akheul: on cite toujours ces deux noms au Maroc dès qu’il s’agit d’ouvrages dont on ne connaît pas les auteurs; ce pont, dont il reste quatre arches en pierre, s’élève sur la rivière au point de jonction des chemins de Merrâkech et de Zaouiâ Sidi Rehal. Il me paraît d’origine musulmane.” Ces vestiges monumentaux, d’accès facile, demanderaient à faire l’objet d’une étude archéologique approfondie.

par le sultan Moulay Hassan?) certains indices (absence de reste de tablier et de culées) laissant entendre, par ailleurs, que l'ouvrage aurait pu rester inachevé.



**Fig. 6.** [Pont ancien, probablement alaouite franchissant l'oued Ghdat au nord de Zarkṭan, (© <https://www.skyscrapercity.com/threads/historical-bridges-of-morocco.1763662/>)]

S'agissant d'une voie caravanière, il n'est pas impossible que cette piste muletière se soit inscrite dans le schéma général des réseaux routiers tel qu'il a été mis en lumière par certains chercheurs,<sup>43</sup> et selon lequel la largeur de ces chemins – plus que chaussées – était de 20 coudées (entre 8,40 m et 9,50 m).<sup>44</sup>

En attendant une étude historico-archéologique qui permettrait de mieux appréhender Zarkṭan dans son contexte historique, comme dans la mise en place, le développement et le dynamisme de l'axe caravanier sur laquelle elle se trouve<sup>45</sup> et, partant, d'en préciser les données relatives au relief et à l'occupation humaine, on se contentera ici des indications relatées par le document que nous venons d'analyser,

43. En l'occurrence Yassir Benhima. Ces indications font partie de la communication "Routes et pouvoir au Maroc médiéval: des Almoravides jusqu'aux Mérinides" présentée par cet auteur aux journées d'étude *Structures matérielles de la route médiévale*, qu'il avait co-organisées avec Sophie Gilotte et Marie-Odile Rousset, les 30 et 31 mars 2021 (CIHAM-Archéorient-MSH Lyon-Saint Étienne).

44. Selon Yassir Benhima toujours, cette largeur ne dépasse pas les 7 coudées (3 m à 3,30 m) quand il s'agit des chemins qu'empruntent les piétons.

45. Les travaux portant sur les chemins et les routes du Maroc médiéval ne sont pas légion. Ceux jusqu'ici publiés ouvrent néanmoins des perspectives intéressantes sur le sujet. Pour s'en convaincre, on voudra bien se reporter à l'article pionnier, mais posthume de Charles Allain (Charles Allain, "La route impériale de Maroc à Sala au XI<sup>ème</sup> et au XII<sup>ème</sup> siècles," *Hespéris-Tamuda* LII 1<sup>er</sup> fascicule (2022): 205-44) et à sa présentation dans cette même revue (Patrice Cressier et Sophie Gilotte, "Note préliminaire à l'édition posthume d'un texte de Charles Allain (1920-2001) sur la route impériale de Marrakech à Rabat-Salé," *Hespéris-Tamuda* LII 1<sup>er</sup> fascicule (2022): 197-204). Voir auparavant l'intéressant article de Moulay Driss Sedra, "Sur les traces de l'itinéraire Marrakech-le détroit aux V<sup>e</sup>-VII<sup>e</sup>/XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles: note sur quelques villages et localités d'après les sources arabes," *Al-Andalus-Magreb* 16 (2009): 249-81.

au travers desquelles transparaît cette localisation et cette fonction d'étape majeure sur un itinéraire caravanier tout aussi majeur.

### Bibliographie

- Aafif, Mohamed. "Les Harkas hassaniennes d'après l'œuvre d'A. Ibn Zidane." *Hespéris-Tamuda* XIX, fascicule unique (1980-1981): 153-68.
- Abécassis, Frédéric. "La mise en place du réseau routier marocain: aperçu historique." In *De l'Atlas à l'Orient musulman. Contributions en hommage à Daniel Rivet*, dir. Dominique Avon et Alain Messaoudi, 85-97. Paris: Karthala, 2011.
- Al-Bakrī, Abū 'Ubayd. *al-Mughrib fī Dhikri Ifrīqyā wa-l-Maghrib*. Baghdād: Maktabat al-Muthannā, 1968.
- \_\_\_\_\_. *Description de l'Afrique septentrionale*, éd. et trad. Baron de Slane. Paris: Maisonneuve, 1965.
- Al-Baydhaq. *al-Muqtabas min Kitāb al-'Ansāb fī ma'rifat al-Ashāb*. éd. A. Benmansour. ar-Ribāt: Dār al-Manšūr li-t-ṭibā'a wa-l-wirāqa, 1971.
- Al-Ghudjdāmī, Muḥammad. *at-Tasallī 'an al-'Āfāt bi-Dhikri al-Aḥwāl wa-mā fāt*, prés. et annotation Ahmed Toufiq. ad-Dār al baydā': Matba'at an-Najāh al-Jadīda, 2019.
- Célérier, Jean. "L'Atlas et la circulation au Maroc." *Hespéris* VII, 4<sup>ème</sup> fascicule (1927): 447-97.
- Chafik, Mohamed. *al-Mu'jam al-'Arabī al-Amāzighī*, t. III. ar-Ribāt: Manshūrāt Akādīmiyyat al-mamlaka al-Maghribiyya, 2000.
- 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* LVIII<sup>er</sup> fascicule (2022): 197-204.
- Cressier, Patrice, Mustapha Naimi et Abdelaziz Touri. "Maroc saharien et Maroc méditerranéen au Moyen Âge: le cas des ports de Nul Lamta et de Badis." In *Afrique du Nord antique et médiévale: spectacles, vie portuaire, religion*, V<sup>ème</sup> Colloque International des Sociétés Savantes, Avignon. 393-407. Paris: CTHS, 1992.
- Devisse, Jean. "Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Essai sur le commerce africain médiéval du XI<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle." *Revue d'Histoire économique et sociale*, L, 1<sup>er</sup> et 3<sup>ème</sup> fascicules (1972): 42-73 et 357-97.
- Dozy, Reinhart. *Supplément aux dictionnaires arabes*. t. I. Beyrouth: Librairie du Liban, 1981 [réédition].
- El Mezouari El Glaoui, Abderrahman. *Le grand vizir Madani El Mezouari El Glaoui. Une vie au service du Makhzen*. Casablanca: La Croisée des chemins, 2016.
- El Mezouari El Glaoui, Maria. *La Qasbah de Têlouet, un monument en question*, Diplôme Supérieur en Architecture du Patrimoine. Rabat: École Nationale d'Architecture et Paris: École de Chaillot, 2014.
- El Moudden, Abderrahmane. "État et société rurale à travers la harka au Maroc du XIX<sup>e</sup> siècle." *The Maghreb Review* VIII, 5-6 (1983):141-45.
- Flamand, Pierre. *Les communautés israélites du Sud marocain. Essai de description et d'analyse de la vie juive en milieu berbère*. Casablanca: Imprimeries réunies, 1957.
- Foucauld, Charles de. *Reconnaissance au Maroc (1883-1884)*. Plan-de-La-Tour (Var): Éditions d'Aujourd'hui, 1985 [réédition].
- Hammam, Mohammed. "Mu'ṭayāt tārikhiyya ḥawla Igudman: al-Namaṭ al-qabalī li-l-Mi'mār al-'Askarī bi-Wādī Dāds," In *Aspects de l'histoire et de la civilisation de la vallée du Dadès*, 117-27. Rabat: Publication de l'Institut des Études Africaines, 2002.
- Ladreit de Lacharrière, Jacques. *Au Maroc en suivant Foucauld*. Paris: Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1932.

- Linarès, Dr Fernand. *Voyage au Tafilalet avec S.M. le sultan Moulay Hassan en 1893*. Extrait du *Bulletin de l'Institut d'Hygiène du Maroc* III et IV, 1932.
- Messier, Ronald A. "Sijilmāsa: l'intermédiaire entre la Méditerranée et l'Ouest de l'Afrique." In *L'Occident musulman et l'Occident chrétien au Moyen Âge*, éd. Mohamed Hammam, 181-96. ar-Ribāt: Manshūrāt Kulliyat al-'adāb wa-l-'ulūm al-'insāniyya, 1995.
- Nordman, Daniel. "Les expéditions de Moulay Hassan: essai statistique." *Hespéris-Tamuda* XIX (1980-1981): 123-52.
- Pascon, Paul. *La maison d'Illigh et l'histoire sociale du Tazerwalt*. Rabat: SMER, 1984.
- Sebti, Abdelahad. *Bayn al-Zaṭṭāt wa qāṭi' al ṭariq, amn al-ṭuruq fī Maghrib mā-qabl al-isti'mār*. ad-Dār al baydā': Éditions Toubkal, 2009.
- \_\_\_\_\_. "Insécurité et figures de la protection: la Zṭāṭa et son vocabulaire." *Bulletin économique et social du Maroc. Signes du présent*, dir. Nouredine El Aoufi, 47-69. Rabat, 1992.
- \_\_\_\_\_. "Zṭāṭa et sécurité du voyage, un thème de pratique judiciaire marocaine." *Hespéris-Tamuda* XXX, 2<sup>ème</sup> fascicule (1992): 37-52.
- Sedra, Moulay Driss. "Sur les traces de l'itinéraire Marrakech-le détroit aux VI<sup>e</sup>-VII<sup>e</sup>/XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles: note sur quelques villages et localités d'après les sources arabes." *Al-Andalus-Magreb* 16 (2009): 249-81.
- Toufiq, Ahmed. "Damnāt." In *Ma'lamat al-Maghrib*, vol. 12, 4079-81. ar-Ribāt: Manshūrāt al-Jam'iyya al-Maghribiyya li-tālīf wa-tarjama wa-an-nashr, 2000.
- \_\_\_\_\_. *al-Mujtama' al-Maghribi fī al-qarn al-tāsi' 'ashar (Inūltān 1850-1912)*. ar-Ribāt: Manshūrāt Kulliyat al-'adāb wa-l-'ulūm al-'insāniyya, 1983.
- Touri, Abdelaziz. "Problématique d'une recherche d'histoire et d'archéologie médiévales dans les régions du Maroc présaharien." In *L'histoire du Sahara et des relations transsahariennes entre le Maghreb et l'Ouest africain du Moyen Âge à la fin de l'époque coloniale*. Actes du IV<sup>ème</sup> Colloque Euro-Africain [Erfoud, 20-25 octobre 1985], 32-6. Bergame: Grupo alk Over, 1986.

العنوان: حادث تعرضت له قافلة في نزالة زرقطان، محطة التوقف الرئيسية على طريق قوافل تودغا/  
دادس-مراكش، استنادا إلى وثيقة عدلية

ملخص: تقع واحتا تودغة و دادس في السفح الجنوبي للأطلس الكبير ممتدان، في الطرف الشرقي لجبل صاغرو (الأطلس الصغير)، وتبعد الأولى عن مدينة مراكش بـ 370 كلم والثانية بـ 290 كلم. كانت لكلاهما علاقات وثيقة وتمييزة مع العاصمة القديمة للإمبراطورية المغربية، إذ كانتا تجلبان إليها منتجاتها الفلاحية وأحيانا المعدنية. وإلى غاية السنوات الأولى من القرن العشرين، لم يتغير مسار طريق القوافل القديم الرابط بين الواحيتين المذكورتين والحاضرة الكبرى. كانت توجد على طول هذه الطريق محطات توقف (النزالات)، لعل من أهمها محطة "زرقطن" التي تقع على علو 1195م، وهي إحدى أهم مراحل الوقوف (الاستراحة) قبل اجتياز ممر تيزي-ن-تلوات (2400م). يروم هذا البحث تحليل نص عدلي يصف حادثا مؤسفا وقع لقافلة أثناء توقفها بهذا المكان، مفاده ضياع دابة نقل أحد التجار.

الكلمات المفتاحية: زرقطن، قافلة، زطاط، النزالة، أيت يجيا، دادس، مراكش.

**Titre: Méaventure d'une caravane à Zarkṭan, étape majeure sur la route caravanière Todgha/Dadès-Marrakech, d'après un document notarié**

**Résumé:** Situées entre le versant sud du Haut Atlas et l'extrémité orientale du Jbel Saghro (Anti-Atlas), les oasis de Todgha et de Dadès sont à plus de 370 km de Marrakech pour la première et 290 km pour la seconde. Elles ont eu, de tout temps, des liens étroits et privilégiés avec l'ancienne capitale impériale à travers la vieille route caravanière qui, jusqu'aux premières années du XX<sup>ème</sup> siècle, est restée invariable. Cette route était jalonnée de plusieurs étapes. L'une des plus importantes est Zarkṭan (Zerkten des cartes modernes). Perchée à 1 193 m d'altitude, Zarkṭan était l'une des haltes majeures avant la traversée du col de Tizi n-Télouat (2 400 m d'altitude). Le présent article relate la méaventure d'une caravane, intervenue lors de l'une de ses escales à cet endroit et qui a vu la perte du mulet de l'un des marchands.

**Mots-clés:** Zarkṭan, caravane, *zaṭṭāt*, *nzala-s*, Ayt Ihya, Dadès, Marrakech.