



**HAL**  
open science

# Évolution des réseaux et des formes de connectivité du xie au xve siècle: Le Maroc atlantique, le détroit de Gibraltar et la Méditerranée

Yassir Benhima

► **To cite this version:**

Yassir Benhima. Évolution des réseaux et des formes de connectivité du xie au xve siècle: Le Maroc atlantique, le détroit de Gibraltar et la Méditerranée. Laurent Callegarin et Dominique Valérian (éd.), Le détroit de Gibraltar (Antiquité – Moyen Âge). III Circulations, mobilités et réseaux d'échanges, Casa de Velázquez, pp.235-247, 2024, 10.4000/12s1h . hal-04820012

**HAL Id: hal-04820012**

**<https://hal.science/hal-04820012v1>**

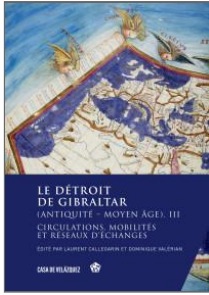
Submitted on 5 Dec 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0  
International License



Sous la direction de Laurent Callegarin et Dominique Valérian

## Le détroit de Gibraltar (Antiquité – Moyen Âge). III Circulations, mobilités et réseaux d'échanges

---

# Évolution des réseaux et des formes de connectivité du XI<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle

Le Maroc atlantique, le détroit de Gibraltar et la Méditerranée

**Yassir Benhima**

---

Éditeur : Casa de Velázquez  
Lieu d'édition : Madrid  
Publication sur OpenEdition Books : 27 novembre 2024  
Collection : Collection de la Casa de Velázquez  
ISBN numérique : 978-84-9096-424-8



<https://books.openedition.org>

Fourni par Casa de Velázquez



## RÉFÉRENCE NUMÉRIQUE

Benhima, Yassir. « Évolution des réseaux et des formes de connectivité du xie au xve siècle ». *Le détroit de Gibraltar (Antiquité – Moyen Âge). III*, édité par Laurent Callegarin et Dominique Valérian, Casa de Velázquez, 2024, <https://doi.org/10.4000/12s1h>.

---

Ce document a été généré automatiquement le 4 décembre 2024.



Le format PDF est diffusé sous licence Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International - CC BY-NC-ND 4.0 sauf mention contraire.

# ÉVOLUTION DES RÉSEAUX ET DES FORMES DE CONNECTIVITÉ DU XI<sup>e</sup> AU XV<sup>e</sup> SIÈCLE

LE MAROC ATLANTIQUE,  
LE DÉTROIT DE GIBRALTAR ET LA MÉDITERRANÉE

Yassir Benhima

Université Lumière Lyon 2

Délimiter les espaces dont il est question dans la présente étude est un préalable nécessaire, car les appellations modernes ne sont que le résultat d'une construction spatiale et le reflet d'un système de représentations qu'il convient de définir. Dans la cosmovision que reflètent les auteurs arabo-musulmans médiévaux, le détroit de Gibraltar est avant tout un territoire liquide. Si la représentation du Détroit comme espace resserré autour d'un bras de mer peut coïncider avec l'appellation arabe de « *baḥr al-zuqāq* », l'évocation de « *mağma' al-baḥrayn* », autre nom fréquent du Détroit, renvoie à cette identité marine. Le lieu de réunion des deux mers, dans la cosmographie musulmane, est un espace symboliquement chargé, qui équivaut au *barzaḥ* (autre terme employé pour le Détroit) et dont la connotation eschatologique est prégnante. Ce *barzaḥ* n'est en effet que le synonyme de la barrière qui sépare, dans l'au-delà, le paradis de l'enfer. Ces thématiques eschatologiques, mêlées au registre du merveilleux, sont aussi légion pour le littoral atlantique. La représentation de l'Atlantique et de ses littoraux a fait l'objet de suffisamment d'études pour qu'il soit nécessaire d'en rappeler les termes ici<sup>1</sup>. Mais comme on le verra au long de ces pages, cette représentation évolue en écho aux développements des rapports politiques et économiques qui la sous-tendent.

Ainsi, examiner sur la longue durée l'histoire du Maroc atlantique à l'aune des liens entretenus avec le détroit de Gibraltar, et au-delà de ce dernier, avec le reste de la Méditerranée, implique un questionnaire multidimensionnel. L'histoire des faits économiques, qui prime souvent dans l'approche du sujet, sera confrontée ici à l'apport de sources hétérogènes, fournissant des points de vue contrastés. Cette étude scrute ainsi les phases de la construction d'un espace commun, où la connectivité aussi bien maritime que terrestre participe de la formation d'une trame réticulaire qui ne peut se résumer au seul échange marchand. Dans la longue période du XI<sup>e</sup> à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, trois temps peuvent être clairement distingués, permettant d'abord d'entrevoir les modalités de la construction progressive d'un espace commun, puis d'envisager dans une deuxième phase son

<sup>1</sup> PICARD, 1997a, pp. 31-35; FERHAT, 1992.

insertion dans les réseaux méditerranéens, avant que les évolutions de la fin du Moyen Âge et la constitution des empires ibériques ne sanctionnent, dans un troisième temps, une « périphérisation » politique et économique de cet espace.

#### LA CONSTRUCTION D'UN ESPACE PARTAGÉ

Les premières attestations des relations et des continuités unissant les côtes du détroit de Gibraltar et le littoral atlantique du Maroc remontent au plus tôt au XI<sup>e</sup> siècle, quand les sources commencent à sortir de l'anonymat l'histoire des plaines atlantiques méridionales. Certes, Asilah, le plus septentrional des ports du Maroc atlantique, apparaît dès le IX<sup>e</sup> siècle dans le récit des événements liés à la fondation de son *ribāṭ* ou encore à l'époque de l'affrontement entre Omeyyades et Fatimides pour le contrôle du nord du Maroc. Mais Asilah ne constitue qu'une continuité territoriale de la péninsule tingitane et semble plus inscrite dans la sphère méditerranéenne qu'atlantique. Certes aussi, le *ribāṭ* de Māssa semble impliqué précocement dans le commerce maritime<sup>2</sup> et l'hypothèse d'un lien avec les *bahriyyūn* de Pechina irait dans le sens d'une insertion dans les réseaux établis par les marins andalous dès la fin du IX<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>. Mais ces indices restent ténus et il faut attendre, pour avoir plus d'informations, la description d'al-Bakrī qui fournit pour la première fois une liste des ports et mouillages du Maroc atlantique<sup>4</sup>. L'apparition de nouveaux points d'ancrage sur le littoral atlantique est le fruit d'une activité maritime mue par le dynamisme des marins andalous. Le contexte de la désagrégation du califat de Cordoue n'a pas mis fin au potentiel maritime d'Al-Andalus, mais en a modifié les enjeux. L'affrontement maritime entre les Abbārides de Séville et les Ḥammūrides a eu un impact direct sur les relations avec le Maroc atlantique. L'irrésistible montée en puissance des premiers leur permit progressivement d'affirmer leur hégémonie maritime en contrôlant une partie du Déroit et surtout en étendant leurs réseaux vers l'Atlantique<sup>5</sup>. Cette situation explique pourquoi les indices de la présence sévillane se multiplient pour les littoraux atlantiques du Maroc, alors que les Ḥammūrides demeureraient cantonnés dans la partie orientale du Déroit, entre Málaga et Ceuta<sup>6</sup>.

#### RÉSEAUX SAVANTS ET MYSTIQUES

En effet, préalablement aux premières attestations explicites de relations maritimes, plusieurs mentions évoquent des formes de circulations, d'hommes

<sup>2</sup> AL-YA'QŪBĪ, *Kitāb al-buldān*, éd. de GOEJE, p. 360.

<sup>3</sup> L'hypothèse d'identifier le fondateur de la mosquée de Māssa, Bahlūl, avec son homonyme responsable de la construction ou de la restauration de la mosquée de la *rābiṭa* de Guardamar, a été proposée par CRESSIER, 2004, pp. 216-217. Sur le rôle religieux précoce de Māssa, FERHAT, 1994.

<sup>4</sup> AL-BAKRĪ, *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, éd. de VAN LEEUWEN et FERRÉ, p. 762.

<sup>5</sup> PICARD, 1997a, pp. 108-114.

<sup>6</sup> Sur les évolutions du territoire des Ḥammūrides, voir ROSADO LLAMAS, 2008.

et de biens, entre Séville et les localités du Maroc atlantique, dès le XI<sup>e</sup> siècle. Ainsi, le récit hagiographique, tardif certes, de *Babğat al-nāzirīn*, rapporte que le fils du fondateur du *ribāṭ* de Tīṭ, Muḥammad Abū ‘Abd Allāh Amğār, eut pour maître un Sévillan, Ḥağğāğ Ibn Ḥağğāğ, qui était de passage par le village de Gamrān sur la côte des Ṣanhāğa (autour de la future Azammūr)<sup>7</sup>. Ce *faqīh* était issu de la célèbre famille sévillane des Banū Ḥağğāğ : il s’agit vraisemblablement d’Abū l-Walīd Ḥağğāğ Ibn Muḥammad, connu sous le nom d’Ibn al-Zāhid et mort en 1038<sup>8</sup>. Les liens des notabilités sévillanes avec le Maroc atlantique trouvent un autre exemple dans un certain Ibn Wağğād, personnage non-identifié mais décrit comme sévillan, et qui possédait des terrains autour de la citadelle almoravide qui préexistait à la fondation par ‘Abd al-Mu’min de la *qaṣaba* almohade de la future Rabat<sup>9</sup>. Les terres en question faisaient face à Salé, autre lieu où des liens avec Séville sont attestés. En effet, le souvenir des Banū ‘Ašara<sup>10</sup>, lignage auquel on attribue la refondation de Salé, s’il est parfois associé à un hypothétique ancêtre qui accompagna al-Manšūr en al-Andalus à la fin du X<sup>e</sup> siècle, est d’une manière assurée lié au milieu littéraire qui prospérait à Séville et plus généralement dans le Gharb al-Andalus. Les Banū al-Qāsim (nom usuellement donné aux Banū ‘Ašara) sont ainsi l’objet de plusieurs panegyriques (*madīḥ*) de la part d’Abū Bakr Ibn Siwār al-Ušbūnī<sup>11</sup>, Ibn Ḥamdīs al-Šiqillī<sup>12</sup>, ‘Abd Allāh Ibn al-Qāsim<sup>13</sup> et ‘Abd al-Ḥaqq Ibn ‘Aṭiyya<sup>14</sup>.

#### LIENS MARITIMES

Comme résultat de cette longue évolution, on constate progressivement le renforcement des liens maritimes entre le Maroc atlantique et le Détroit. Quelques mentions disparates en témoignent : ainsi, c’est de l’époque almoravide que date un litige jugé à Ceuta auprès du Qādī ‘Iyād, opposant Sulaymān al-Ṣanhāğī

<sup>7</sup> IBN ‘ABD AL-‘AZĪM AL-AZAMMŪRĪ, *Babğat al-nāzirīn*, f° 71.

<sup>8</sup> CARABAZA, 1992, p. 54. Il effectua un voyage en Orient et eut comme maîtres plusieurs autorités mālikites, comme Abū l-Ḥasan al-Qābisī (m. 1012) et al-Dāwudī (m. 1010).

<sup>9</sup> IBN ṢĀHĪB AL-ṢALĀT, *Al-Mann bi-l-imāma*, p. 357.

<sup>10</sup> Mentionné par le *Kitāb al-istibṣār*, p. 140. Sur les Banū ‘Ašara, IBN ṢĀRĪFA, 1992, pp. 1544-1545. Sur l’histoire médiévale de Salé, voir le court (et très incomplet) chapitre I de HASSAR-BENSLIMANE, 1992, pp. 39-46.

<sup>11</sup> Poète lisboète qui trouva, après la chute des taïfas, refuge à Salé où il bénéficia du mécénat d’Abū-l-Ḥasan ‘Alī Ibn al-Qāsim, devenu grand *cadi* des Almoravides puis, après la mort de ce dernier, de son fils Aḥmad, nommé à la même charge (IBN BASSĀM AL-ṢANTARĪNĪ, *Al-Daḥīra fī maḥāsin*, t. II, pp. 612, 617 et 625).

<sup>12</sup> Poète sicilien ayant exercé notamment dans la cour de al-Mu’tamid à Séville, auteur d’un poème en l’honneur du *cadi* Ibn al-Qāsim de Salé (*ibid.*, t. IV, pp. 225-226).

<sup>13</sup> Ancien prince de la taïfa d’Alpuente, déchu de son pouvoir par les Almoravides en 485/1092 ; devenu secrétaire dans la chancellerie almoravide, il rejoint Salé et le *faqīh* Abū l-‘Abbās Ibn al-Qāsim après sa disgrâce (IBN ḤĀQĀN, *Qalā’id al-‘iqyān*, p. 316).

<sup>14</sup> Secrétaire de chancellerie au service des Almoravides, il composa en l’honneur d’Abū-l-‘Abbās Ibn al-Qāsim (IBN ḤĀQĀN, *Qalā’id al-‘iqyān*, pp. 514-515).

(probablement originaire des Şanhaġa de la région d'Azammūr) à Muḥammad al-Anṣārī (de Ceuta) à propos de la livraison d'une cargaison de blé et d'orge expédiée depuis le port de Māzāġan sur une nef appartenant à Sufyān al-Maṣmūdī al-Qaṣrī qui serait, d'après sa *nisba*, de Qaṣr Maṣmūda en Tingitane<sup>15</sup>. Cette mention n'est pas isolée, car un siècle plus tard, Ibn Sa'īd évoque encore le port «réputé» de Mazaġān (*furḍa maṣbūra*) d'où l'on transportait du blé vers Ceuta et d'autres régions non précisées<sup>16</sup>. Les connexions maritimes reliant al-Andalus, le Détroit et Salé sont également attestées: dans une *fatwā* d'Ibn Ruṣd al-Ġadd est traité le cas d'un marin sévillan qui a détourné vers Salé une cargaison de figes qu'il devait transporter de Séville à Ceuta; la manœuvre n'étant justifiée par aucune contrainte technique (la mer était calme précise le texte), le *faqīh* cordouan suggère que la cargaison soit ramenée à Séville, alors que d'autres juriconsultes optent pour un transfert de la cargaison de Salé directement vers Ceuta, en insistant sur l'obligation de garantie (*ḍamān*) qui pèse sur le marin si la qualité de la marchandise venait à être altérée par la longueur du voyage<sup>17</sup>. D'ailleurs, le trajet par mer entre Ceuta et Salé pouvait durer un jour et une nuit quand les vents étaient favorables, comme en témoigne une anecdote rapportée par al-Tādīlī à propos d'un soufi de Salé, Abū Mūsā al-Dukkālī<sup>18</sup>.

Pour le même siècle, al-Idrīsī évoque la fréquentation du port de Salé par les navires venant de Séville et des villes côtières d'al-Andalus; les Sévillans y apportent beaucoup d'huile et partent avec des céréales (*ṭa'ām*)<sup>19</sup>. Ce sont aussi les céréales et les légumineuses (blé, orge, fèves, pois-chiches) et le bétail (ovins, caprins et bovins) qui transitent par le port de Faḍāla vers al-Andalus<sup>20</sup>.

## L'ATLANTIQUE ET LE DÉTROIT

### DANS LE PROJET IMPÉRIAL DES ALMORAVIDES ET LES ALMOHADES

Si les liens entre les réseaux de lettrés et les circulations marchandes attestent d'une situation nouvelle engendrée par le transfert de la centralité (et de la polarité) politique d'al-Andalus vers le Maroc, l'époque almoravide marque aussi le début de la construction d'un territoire commun, permettant l'articulation des deux rives de l'empire. Le détroit de Gibraltar, naturellement, est le point nodal d'une continuité territoriale qui réserve désormais une place prépondérante au Maroc atlantique. La fondation d'une nouvelle capitale, Marrakech, dotée de son propre port, Safi, aurait contribué à renforcer l'activité maritime entre le Maroc atlantique et al-Andalus. Mais le changement crucial, dans la

<sup>15</sup> AL-QĀDĪ 'IYĀD, *Maḍāhib al-ḥukkām*, éd. d'IBN ŠARĪFA, pp. 128-129.

<sup>16</sup> IBN SA'ĪD, *Kitāb al-ḡuġrāfiyā*, p. 137. Notons que l'orthographe de cette localité, ancêtre du Mazagan de l'époque moderne, varie en fonction des sources.

<sup>17</sup> IBN RUŠD AL-ĠADD, *Fatāwā Ibn Ruṣd*, t. III, pp. 1541-1542.

<sup>18</sup> IBN AL-ZAYYĀT, *Al-Taṣāwuf*, pp. 207-208.

<sup>19</sup> AL-IDRĪSĪ, *Kitāb nuzbat al-muštāq*, éd. de CERULLI, GABRIELI, LEVI DELLA VIDA *et alii*, vol. 3, p. 239.

<sup>20</sup> *Ibid.*, pp. 239-240.

construction du territoire almoravide, est de loin l'ouverture d'une voie terrestre reliant la capitale au Détroit. En effet, avant les Almoravides, la circulation entre le nord et le sud du Maroc, entre Fès et Aġmāt par exemple, passait par les défilés du Moyen Atlas, avant de déboucher sur le Tādla puis de rejoindre le Dir du Haut Atlas. Cet itinéraire, décrit par al-Bakrī, déclina à l'époque almoravide en faveur d'un autre axe, privilégiant la plaine: ainsi, de Marrakech, l'on rejoignait Salé en traversant le pays, désormais pacifié, des anciens Barġwāṭa<sup>21</sup>. De Salé, une bifurcation vers l'est permettait d'aller à Fès, alors que la route pouvait continuer vers le nord jusqu'au Détroit. Cet axe de communication, dont l'apparition est le résultat de la nouvelle donne politique, permet de relier directement le littoral atlantique et les zones de transit vers al-Andalus.

À leur arrivée au pouvoir, les Almohades s'inscrivent dans la même logique territoriale, malgré une dimension impériale beaucoup plus affirmée. La centralité de l'Occident (Ġarb), revendiquée par les Almohades au nom d'un projet califal ambitieux, place désormais le littoral atlantique du Maroc dans une nouvelle cosmovision, traduite notamment par les propos de l'auteur de l'*Istibṣār* (attribué aujourd'hui à Ibn 'Abd Rabbih al-Ḥafid):

Certains considèrent que Tanger est la dernière ville de la côte (*sāḥil*), et que la mer océane (Baḥr Uqnāš [*sic*, pour Uqyānūs]) commence à cet endroit-là où se trouve Ašbartāl (Cap Spartel); quant à moi, je dis que cette mer ne commence que de Ṭaraf Īġīr, derrière lequel se trouve le pays de Nūl, et qui se trouve en face de Ṭaraf al-Rayḥāna<sup>22</sup>.

Sa description, en continu, du littoral de l'espace almohade depuis Alexandrie jusqu'à Salé-Ribāt al-Faḥḥ<sup>23</sup>, est fortement symbolique, car elle s'affranchit des découpages habituels de la géographie arabe, ne considérant qu'un espace uni et indivisible, où le littoral atlantique cesse d'être cette mer des ténèbres d'autrefois; cette dernière est alors reléguée bien au sud, justement là où s'estompe l'emprise almohade. Au sein de cet espace apprivoisé, pacifié, la fondation d'une nouvelle ville capitale vient marquer durablement l'empreinte de l'œuvre almohade. Si cette fondation répond avant tout à des raisons politiques relatives aux équilibres entre le pouvoir mu'minide et les tribus almohades<sup>24</sup>, elle incarne aussi un rapport nouveau du pouvoir à l'égard de la mer, dans une démarche qui rappelle l'expérience fatimide. La dénomination de la *qaṣaba* fondée par 'Abd al-Mu'min en face de Salé, Mahdia, se référant à Ibn Tūmart, revivifie le souvenir de la Mahdia fatimide, comme le suggère explicitement Ibn 'Idārī<sup>25</sup>.

<sup>21</sup> Une erreur commune fait remonter la fin de l'entité des Barġwāṭa à l'époque almohade; de nombreuses sources permettent en revanche clairement de faire du XI<sup>e</sup> siècle le dernier moment de l'histoire de l'entité hérétique, tombée après l'acharnement de plusieurs pouvoirs (Omeyyades, Fatimides et Zirides, Banū Yafran et enfin Almoravides).

<sup>22</sup> ANONYME, *Kitāb al-istibṣār*, pp. 141-142, trad. de l'auteur.

<sup>23</sup> *Ibid.*, pp. 109-142.

<sup>24</sup> SEDRA, 2008.

<sup>25</sup> IBN 'IDĀRĪ, *Kitāb al-Bayān al-muġrib*, éd. d'AL-KATTĀNĪ, ZANĪBAR, IBN TĀWĪT, ZAMĀMA, p. 214

Cette nouvelle centralité de la marge atlantique se voit notamment dans la place qu'occupe Salé-Ribāṭ al-Faṭḥ dans le temps politique de l'Empire almohade, depuis son premier calife. Les exemples sont nombreux, mais il suffit de rappeler que ce fut vers Salé que se dirigea Ibn Qasī quand il fut déchu de son pouvoir à Mertola, pour présenter son allégeance aux Almohades, avant d'accompagner les troupes partant pour rallier Tarifa et Algésiras<sup>26</sup>. La proclamation par 'Abd al-Mu'min (1147-1163) de son fils Muḥammad comme héritier présomptif, la nomination des *sayyid-s* et d'autres décisions importantes prises dans la ville confirment ce constat<sup>27</sup>. Dans cette situation, les liens avec le détroit de Gibraltar sont renforcés par la mise en valeur et l'aménagement de l'axe Marrakech-Salé-Détroit, déterminant dans la circulation des troupes almohades<sup>28</sup>. Réserves alimentaires, dépôts d'armes et fortins jalonnent un itinéraire qui se maintiendra bien après la chute de l'Empire almohade.

#### LE MAROC ATLANTIQUE DANS LES RÉSEAUX MÉDITERRANÉENS (XIII<sup>e</sup> – DÉBUT XV<sup>e</sup> SIÈCLE)

La construction d'un espace commun avec al-Andalus, dans lequel l'Atlantique était amené à jouer un rôle de plus en plus prépondérant, a permis aussi d'inscrire ce littoral sur la carte des réseaux méditerranéens. L'entrée en scène des acteurs européens coïncide également avec un changement dans la structure politique du Maghreb. Le déclin irrésistible des Almohades et le démembrement de leur empire instaure inmanquablement une nouvelle configuration spatiale.

#### LES RELATIONS AVEC LES EUROPÉENS

L'époque almohade semble constituer à ce niveau aussi un tournant majeur. Car si les Almoravides ont eu, certes, des traités avec les puissances italiennes, aucun indice ne vient confirmer que la côte atlantique était concernée par ces échanges<sup>29</sup>. À la faveur de traités accordés par les Almohades aux Génois dès le règne de 'Abd al-Mu'min, les premiers contacts concernant l'Atlantique sont attestés. Sans surprise, Salé-Ribāṭ al-Faṭḥ, propulsée par les Almohades comme siège du pouvoir, est ainsi citée dans la documentation notariale génoise comme la destination d'embarcations faisant l'objet d'associations, et cela pour

<sup>26</sup> IBN AL-ABBAR, *Kitāb al-bullā al-siyarā'*, éd. de MU'NIS, vol. 2, p. 199.

<sup>27</sup> SEDRA, 2008, pp. 293-296.

<sup>28</sup> L'identification des différentes étapes jalonnant cet itinéraire a été effectuée dans le très érudit article de SEDRA, 2009.

<sup>29</sup> Le traité signé avec Pise en 1133, négocié par al-Qā'id Maymūn, mentionne explicitement Tlemcen, mais pas les ports atlantiques (MAS LATRIE, 1866, p. 36 et doc. p. 22). Le traité de 1138, avec Gênes, englobe comme bénéficiaires les marins issus des territoires marseillais. MAS LATRIE, 1866, p. 37 et doc. pp. 88-89 et KRUEGER, 1933, p. 381.



une période assez restreinte<sup>30</sup>. Mais Ceuta restait de loin la principale place commerciale du Maghreb occidental jusqu'à la chute des Almohades. Elle attirait, outre les Génois, les marins pisans, marseillais ou languedociens qui ne semblent pas fréquenter les ports atlantiques<sup>31</sup>.

Avec l'affaiblissement du pouvoir almohade, les circulations maritimes sur le littoral atlantique semblent se renforcer, même si les corpus textuels disponibles insistent davantage sur le choc frontalier que sur les transactions commerciales. C'est dans ce contexte trouble que les mentions relatives aux circulations migratoires se multiplient. Ainsi, en 631/1234-1235, après avoir assailli la ville de Qādis (Cadix) et réduit en captivité ses habitants, un proche du roi du Portugal Sanche II se dirigea vers Safi. Les habitants de la ville (ou plus spécifiquement du *ribāṭ* selon la précision d'Ibn 'Idārī) ont pu racheter la totalité des captifs musulmans ramenés par le pirate chrétien<sup>32</sup>. En 1239, une partie des Juifs du Maroc atlantique, désigné alors comme « Ġarb », aurait migré vers la Sicile fuyant la succession des crises frumentaires dans la région<sup>33</sup>. À la même période, on assiste à l'implantation à Rabat de migrants du Šarq al-Andalus, transitant par Ceuta où ils bénéficièrent du soutien de son maître Ibn Ḥalās, qui a obtenu du calife al-Rašid, le décret (*ḡabīr*) autorisant l'opération en 1240<sup>34</sup>.

À ces circulations mues par les transformations qui secouent l'Occident musulman s'ajoute la proximité, nouvelle pour le Maroc, du danger chrétien. Ceuta en fit les frais, d'abord lors d'une attaque portugaise vers 1180<sup>35</sup>, puis en 1234 avec l'attaque des Calcurini contre la ville et les incidents intervenues à la suite avec les Génois<sup>36</sup>. Le littoral atlantique subit la même évolution : Salé, qui demeurait la principale ville du Maroc atlantique au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, suscita l'intérêt des puissances chrétiennes. Déjà en 1245, un document pontifical accorde à l'ordre de Saint-Jacques les territoires du *rex Zale illustris*, dont il annonçait vouloir faire donation aux chrétiens suite à sa conversion<sup>37</sup>. Ce *rex Zale*, appelé dans le document Zeid Aazon, serait al-Sayyid 'Azzūz, beau-frère du calife al-Sa'īd (1242-1248). Ce dernier a ordonné la mise aux arrêts puis l'exécution de 'Azzūz pour un motif inconnu. Ibn 'Idārī, qui

<sup>30</sup> Actes d'association pour le commerce avec le Maroc almohade, concernant Ceuta (1160-1164) et Salé (1162-1163). MAS LATRIE, 1866, p. 48; doc. pp. 107-108 et KRUEGER, 1933, p. 381. L'un des trajets signalés a été effectué en partie (depuis Ceuta à Salé) par voie terrestre. Voir également JEHEL, 2001, p. 61.

<sup>31</sup> Plusieurs documents de la première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle attestent de l'importance du commerce marseillais avec Ceuta, voir CAILLÉ, 1957, pp. 21-31; CHOVIN, 1957, pp. 271-281.

<sup>32</sup> IBN 'IDĀRĪ, *Kitāb al-Bayān al-muġrib*, éd. d'AL-KATTĀNĪ, ZANĪBAR, IBN TĀWĪT, ZAMĀMA, p. 307.

<sup>33</sup> MANDALA, 2010.

<sup>34</sup> MOLINA LÓPEZ, 1978-1979 et SEDRA, 2006.

<sup>35</sup> Attaque attribuée à Fuas Roupinho, qui mena une série de raids maritimes sur les rives andalouses dans le cadre de l'affrontement entre Almohades et Portugais. Voir PICARD, 1997a, pp. 354-356 et QUEIMADA E SILVA, 2012.

<sup>36</sup> Voir par exemple DUFOURCQ, 1955, pp. 88-102 et FERHAT, 2014, pp. 181-182.

<sup>37</sup> MAS LATRIE, 1866, p. 440, n<sup>os</sup> 10-13.

rapporte l'information, précise que 'Azzūna, la sœur du calife, l'avait mis au courant du contenu d'une lettre qu'elle avait trouvée dans les affaires de son époux. Sans ébruiter le contenu de la lettre, le calife remercia sa sœur et lui ordonna de remettre la lettre à sa place ; à la suite de cela, il ordonna l'emprisonnement de 'Azzūz. Ce récit confirme-t-il l'existence de contacts entre le dignitaire almohade et les chrétiens (Castillans) justifiant son élimination, et par conséquent l'inaboutissement du projet<sup>38</sup> ?

L'affaiblissement de l'autorité centrale almohade au XIII<sup>e</sup> siècle fut propice à un développement du commerce européen sur la façade atlantique du Maroc. Sur ce contexte, les données demeurent néanmoins très disparates. Du côté génois, notons par exemple la mention concernant un marchand chargé, en 1253, par les neveux du pape Innocent IV, d'investir une partie de leurs capitaux dans son commerce à Safi<sup>39</sup>. Les relations commerciales du Maroc atlantique avec l'espace catalano-aragonais se renforcent également dès la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>40</sup>. Plus qu'avant, le Maroc atlantique est intégré dans les réseaux du commerce méditerranéen. Le manuel du Florentin Pegolotti en témoigne pour le deuxième quart du XIV<sup>e</sup> siècle : Safi, Azammūr, Anfā, Salé et Asilah figurent ainsi comme les principaux ports de l'espace méridien, bénéficiant de la part de l'auteur de plus de développements que Ceuta par exemple<sup>41</sup>. Le soin apporté à l'indication des taux de conversion par rapport aux usages sévillans suggère le rôle de la ville andalouse comme relais pour les marchands italiens<sup>42</sup>.

#### DES RIVAGES ATLANTIQUES EN EXTENSION

Si la dynamique commerciale en jeu au XIII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècle renforce progressivement la place de l'Atlantique dans les réseaux méditerranéens, cette période est marquée aussi par une volonté continue, de la part de tous les acteurs musulmans ou chrétiens, d'étendre, notamment vers le sud, les réseaux de navigation. Ainsi, plusieurs mouillages, en grande partie préexistants à cette période, sont progressivement intégrés aux réseaux littoraux. Le polygraphe Ibn Sa'īd al-Mağribī nous offre à ce propos un témoignage précocé, reflétant l'état du milieu du XIII<sup>e</sup> siècle. Entre l'embouchure de l'oued Noun et Safi, le plus méridional des principaux ports, de nombreux sites sont répertoriés par ses informateurs, probablement des marins andalous dont l'énigmatique Ibn Fāṭima<sup>43</sup>. Les cartes marines de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle reflètent cette extension, doublée d'une connaissance de plus en plus précise des rivages atlantiques du Maroc méridional et saharien. Ainsi, dans

<sup>38</sup> IBN 'IDĀRĪ, *Kitāb al-Bayān al-muğrib*, éd. d'AL-KATTĀNĪ, ZANĪBAR, IBN TĀWĪT, ZAMĀMA, p. 362.

<sup>39</sup> Cas cité par LÓPEZ, 1947, p. 187.

<sup>40</sup> DUFORCQ, 1966, pp. 157-168.

<sup>41</sup> PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, pp. 273-277.

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 271.

<sup>43</sup> IBN SA'ĪD AL-MAGRIBĪ, *Kitāb al-ğūğrāfiyā*, pp. 123-124.

l'*Atlas catalan* de 1375, de nouveaux toponymes font leur apparition, dont celui de Taftna, port de la région de Ḥāḥa qui sera régulièrement fréquenté au xv<sup>e</sup> siècle par les marchands européens et dont le nom est complètement absent des sources arabes<sup>44</sup>.

La « découverte » des Canaries par les marins européens constitue un autre moment clef dans l'évolution de la place du Maroc atlantique dans les réseaux méditerranéens. Si l'archipel était connu des géographes arabes, les Canaries ne semblent pas avoir attiré l'attention des pouvoirs marocains avant le xiv<sup>e</sup> siècle. Un seul projet de conquête fut envisagé, par la flotte almoravide depuis Safi, sous le règne de 'Alī Ibn Yūsuf (1106-1143), mais la mort de l'amiral (connu sous le sobriquet de Raqm — ou Daqm — al-Iwazz) en empêcha la réalisation<sup>45</sup>. Quelques anecdotes réfèrent à de possibles contacts maritimes entre la côte marocaine et l'archipel, sans que cela n'implique des liens permanents<sup>46</sup>.

Il semble que les Portugais furent les premiers à appuyer des tentatives d'exploration des eaux du Moyen Atlantique en faisant souvent appel à des marins d'autres nationalités, dont des Génois. Le voyage de 1336 par Lançalotto Malocello, agissant au service du Portugal, en serait le plus ancien épisode, avant qu'une flotte de trois navires avec un équipage hétéroclite (composé de Portugais, Castillans, Catalans et Italiens) ne quitte Lisbonne en direction des Canaries, encore inconnues, en 1341. Les récits des marins participant à l'expédition vont nourrir les premiers écrits décrivant la population autochtone des Canaries<sup>47</sup>. Cette extension du domaine du connu eut des répercussions directes sur les positions du pouvoir mérinide, comme l'attestent clairement quelques mentions passées inaperçues jusqu'à maintenant.

L'on doit l'information à Ibn Ḥaldūn qui évoque les Canaries à deux reprises dans le *Kitāb al-'ibar*. Dans la *Muqaddima* en l'occurrence, il rapporte qu'au milieu du xiv<sup>e</sup> siècle des navires des Ifranġ sont passés par les Canaries où ils ont capturé des personnes, dont certaines ont été vendues comme esclaves sur les côtes marocaines (*sawāḥil al-Maġrib al-Aqṣā*) et qui sont par la suite rentrées au service du pouvoir. C'est par leur biais qu'ont été recueillies les informations concernant le mode de vie des habitants des Canaries<sup>48</sup>. Mais cette mention de l'auteur tunisois n'est que la version courte et imprécise d'un récit beaucoup plus détaillé qu'il a transmis à son disciple égyptien al-Maqrīzī, qui en fait état dans la biographie consacrée à Ibn Ḥaldūn dans les *Durar al-'uqūd al-farīda*. Dans ce texte, l'on apprend que vers 740/1339, Abū l-Ḥasan (1331-1348) fut

<sup>44</sup> Feuille 6 de l'*Atlas catalan* de 1375. Voir à ce propos HOFFMAN, RICHARD, VAGON (dir.), 2012, pp. 42-55. La plus ancienne description de Taftnā est donnée par Léon l'Africain, *Description de l'Afrique*, trad. d'ÉPAULARD, pp. 83-84.

<sup>45</sup> Information fournie par AL-IDRĪSĪ, *Nuzhat al-muštāq*, p. 220. Voir l'analyse de PICARD, 1997a, pp. 161-162.

<sup>46</sup> AL-TĀDILĪ, *Al-Tašawwuf*, p. 411.

<sup>47</sup> Sur la nouveauté de la rencontre entre les Latins et la population des Canaries, voir ABULAFIA, 2008, pp. 33-75.

<sup>48</sup> IBN ḤALDŪN, *Al-Muqaddima*, t. I, pp. 89-90.

de passage à Ceuta quand y firent escale deux navires génois, partis pour une expédition de deux ans afin d'explorer la mer (l'océan Atlantique) et de découvrir les terres qui l'entourent. Ils passèrent ainsi par les îles Canaries (*al-ğazā'ir al-ḥālidāt*) dont les habitants nus sortirent défendre leur île sans pouvoir résister aux tirs de flèches (d'arcs ou d'arbalètes) qui s'abattirent sur eux. Deux hommes capturés sur place et vendus au Maroc furent ensuite placés dans l'entourage du sultan jusqu'à ce qu'ils apprennent l'arabe; ils purent informer le souverain et son audience des mœurs et des habitudes des autochtones de l'archipel. Après la mort d'Abū l-Ḥasan, son successeur Abū 'Inān (1348-1358), désireux d'étendre son territoire, ambitionna de conquérir les Canaries. Un navire (*ğurāb*) de la flotte mérinide basée à Azammūr se dirigea vers l'archipel, chargé d'hommes et de provisions pour un long voyage. Après avoir navigué pendant deux mois sans résultat l'amiral (*qā'id al-ustūl*), interrogé par le souverain, affirma avoir découvert un endroit couvert de vapeur d'eau qui avait failli étouffer les marins; il l'informa aussi d'avoir aperçu un oiseau de couleur verte voler au-dessus du bateau. Abū 'Inān, en colère, reprocha à l'amiral de ne pas avoir persévéré dans sa recherche, car la vision de l'oiseau vert était un indice de la proximité de la terre ferme. N'ayant pu se justifier face aux accusations du souverain, l'amiral dut subir un dur châtement (500 coups de fouet) pour son manquement dans l'affaire<sup>49</sup>.

Quoique cité sur le mode de l'anecdote, ce récit trahit l'intérêt des Mérinides pour une maîtrise de leur espace littoral et pour l'affirmation de leur potentiel maritime face aux velléités des puissances européennes ou maghrébines concurrentes. Une autre mention, datant du début du xv<sup>e</sup> siècle, va dans le même sens, en révélant une attitude similaire de la part du sultan Abū Sa'īd III (1398-1420). Le récit du voyage du noble français Bettencourt dans les Canaries, connu sous le titre du « Canarien », témoigne des rumeurs d'une attaque des Mérinides de Fès qui n'a jamais eu lieu. On y apprend qu'en 1404, les habitants (européens) de l'île de Lanzarote ont commencé à se fortifier « afin de tenir le pais en subiection et aussi pour ce que leur adone aentendre que le roy de fese veult armer contreulx et dit q toutez ces isles ly doiuent mieulx appartenir qua nul autre<sup>50</sup> ». À cet intérêt pour les Canaries s'ajoute l'insistance des documents mérinides, tant archivistiques que chronistiques, sur l'étendue de leurs possessions marines. Déjà en 1303, un traité de paix entre les Mérinides et la couronne d'Aragon, en plein siège de Tlemcen, affirme que le littoral mérinide s'étendait d'Alger à Safi<sup>51</sup>. L'affirmation, qui vaut revendication territoriale, est confirmée par la suite dans le *Musnad* d'Ibn Marzūq, évoquant la construction de tours de vigie le long de la côte, de Safi (la fin de la terre connue et habitée: *āḥir al-mā'mūra!*) à Alger<sup>52</sup>.

<sup>49</sup> AL-MAQRIZI, *Durar al-'uqūd al-farīda*, t. II, pp. 406-408.

<sup>50</sup> *Le Canarien*, éd. de PICO, AZNAR, CORBELLA, pp. 125-126.

<sup>51</sup> DUFOURCQ, 1966, pp. 364 et 368.

<sup>52</sup> IBN MARZŪQ, *Al-musnad*, p. 398.

LE XV<sup>e</sup> SIÈCLE : AUTONOMISATION ET PÉRIPHÉRISATION  
DU MAROC ATLANTIQUE

Le tournant du début du xv<sup>e</sup> siècle constitue un moment de rupture dans l'histoire du Maroc atlantique et dans ses rapports avec le Détroit et la Méditerranée. Plusieurs facteurs interdépendants expliquent cette évolution, qui ne peut se résumer à l'irrésistible emprise territoriale et économique des puissances européennes. En effet, l'historiographie a jusqu'à maintenant sous-estimé sinon ignoré l'importance des évolutions intrinsèques de la scène politique marocaine. Malgré les tendances centrifuges qui traversent l'espace mérinide depuis le milieu du xiv<sup>e</sup> siècle, le règne d'Abū Sa'īd III (1398-1420) est marqué par sa politique réformatrice destinée à renforcer le pouvoir central (lutte contre le sharifisme et le pouvoir des vizirs) tout en poursuivant la consolidation ou les projets d'extension de ses limites territoriales<sup>53</sup>. La guerre civile qui éclate entre 1410 et 1413, avec l'arrivée au Maroc de Muḥammad al-Sa'īd, membre de la famille mérinide et prétendant au pouvoir soutenu par les Nasrides, Zayyanides et Hafside, eut des conséquences gravissimes sur la pérennité du pouvoir central. Malgré la victoire d'Abū Sa'īd III, le pays est ravagé et l'autorité de Fès perd progressivement le contrôle de ses territoires, notamment dans la moitié sud du Maroc. Cela coïncide aussi avec l'émergence du Portugal comme nouvelle puissance atlantique, dont la prise de Ceuta en 1415 est la première manifestation majeure<sup>54</sup>.

Avant la conquête de Ceuta, quelques indices suggèrent la fréquence des contacts commerciaux avec le Maroc, même si les données citées restent vagues et ne précisent pas les ports marocains concernés<sup>55</sup>. Zurara, dans la chronique de Pedro de Meneses, mentionne la fréquentation chaque année de l'Algarve par les marchands maghrébins venant s'approvisionner en fruits. Les paiements se faisaient en monnaie d'or, essentiellement de frappe hafside, mais aussi de Siḡilmāsa et du Maroc<sup>56</sup>. Ce commerce pouvait impliquer des Mudéjars portugais, comme en témoigne un diplôme accordé en 1383 à Muḥammad Abranteiro, chef de la communauté musulmane de Santarém<sup>57</sup>. Malgré leur caractère très lacunaire, ces bribes montrent bien que les Portugais étaient en contact continu avec le Maroc et que la conquête de Ceuta n'avait rien d'une aventure isolée. Le projet, sans doute mûrement préparé, a bénéficié d'une conjoncture interne difficile.

<sup>53</sup> Les velléités d'expansion des Mérinides sous Abū Sa'īd III se manifestent notamment par son soutien aux rebelles hafside ou nasride. Dans ce cas, la révolte pro-mérinide des habitants de Gibraltar (1410-1414) fut l'un des motifs de la détérioration des rapports avec les Nasrides.

<sup>54</sup> Sur cette phase de l'histoire mérinide, le livre de KABLY, 1986 demeure la seule référence incontestable.

<sup>55</sup> THEMUDO BARATA, 1998, pp. 399-400.

<sup>56</sup> ZURARA, *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, p. 241.

<sup>57</sup> LOPES DE BARROS, 2007, p. 525.

La chute de Ceuta aux mains des Portugais a inéluctablement changé la situation politique, militaire et économique dans la position du Maroc atlantique à l'échelon régional. La présence portugaise se meut rapidement en un obstacle sérieux pour la fluidité et la sécurité des connexions maritimes reliant les ports atlantiques à la Méditerranée, et à al-Andalus à travers la Méditerranée. La chronique de Pedro de Meneses constitue à ce propos un excellent témoignage : à travers le récit des razzias maritimes et des prises de bateaux musulmans, l'auteur nous fournit un tableau détaillé des relations existantes<sup>58</sup>. Outre une activité continue entre les deux rives, nasride et mérinide, du Détroit, à de nombreuses reprises les bateaux portugais s'attaquent à des navires effectuant des liaisons entre les ports atlantiques et les ports musulmans du Détroit. Ainsi un navire capturé transportait de Gibraltar à Anfā une cargaison constituée de produits manufacturés plutôt luxueux (soie fine, vêtements taillés) et des sommes importantes en or et en argent. Lesté par une quantité de fruits, le bateau allait chercher du blé dans le principal port du Tāmsnā<sup>59</sup>. Si les actions de piraterie menées depuis Ceuta pouvaient avoir des répercussions néfastes pour la continuité du trafic maritime entre le Maroc atlantique, le Détroit et le reste de la Méditerranée occidentale, il est incontestable que la rupture majeure à ce niveau est la place désormais isolée de Ceuta après son occupation par les Portugais. Car cette dernière, d'un carrefour maritime et d'un point d'aboutissement d'une partie du commerce terrestre à longue distance (notamment transsaharien), devint une ville complètement isolée de son environnement régional immédiat. L'occupation de Ceuta et la situation de la côte nord du Maroc, face à l'emprise grandissante des Portugais puis des Castellans, entraînent un recentrement du peuplement vers l'intérieur. L'axe reliant Fès et Ceuta est délaissé, en faveur d'autres qui existaient déjà : Asilah-Fès ou Ġassāsa (Alcudia)-Fès. C'est d'ailleurs ce dernier qui, depuis la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, concentre une partie importante du trafic commercial impliquant les marchands catalans<sup>60</sup> ou italiens agissant depuis Majorque<sup>61</sup>.

La disqualification de Ceuta, désormais en dehors des principaux circuits du commerce méditerranéen, profita sensiblement aux ports atlantiques. Les marchands génois ont ainsi maintenu une activité commerciale florissante avec le Maroc au XV<sup>e</sup> siècle, comme l'a bien attesté l'étude de R. Ricard<sup>62</sup>. Mais les Portugais et les Castellans<sup>63</sup> s'imposent rapidement comme les acteurs

<sup>58</sup> Sur l'activité militaire des Portugais à, et à partir de, Ceuta, voir SILVA CAMPOS, 2004, pp. 36-77.

<sup>59</sup> ZURARA, *Crónica do Conde Don Pedro de Meneses*, p. 97.

<sup>60</sup> LÓPEZ PÉREZ, 1995.

<sup>61</sup> À l'exemple des marchands travaillant pour le compte de la compagnie Datini, voir HOUSSAYE MICHENZI, 2013.

<sup>62</sup> RICARD, 1955.

<sup>63</sup> Sur le commerce des Castellans avec le Maroc atlantique aux XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles, voir ROSENBERGER, 1994.

fondamentaux d'un commerce que l'on ne peut plus considérer au xv<sup>e</sup> siècle comme un appendice de la connectivité méditerranéenne, mais comme un espace en pleine mutation quadrillé par ses propres réseaux. Ainsi plusieurs dynamiques interdépendantes vont caractériser cette mutation :

— L'autonomisation progressive du pouvoir politique dans la partie méridionale du Maroc a facilité l'émergence d'entités émancipées de la tutelle politique de Fès (et accessoirement de Marrakech). Les élites marchandes qui s'imposent dans plusieurs villes (Safi en est le meilleur exemple) consolident leur pouvoir et leur position sociale dominante grâce au commerce avec les Européens, Portugais et Castillans en premier lieu<sup>64</sup>.

— L'avancée spectaculaire des réseaux de navigation (principalement sous l'instigation des Portugais) vers les rivages sahariens puis sahéliens de l'Atlantique finit par polariser une part importante du trafic transsaharien. Une partie de ses axes se voit ainsi déplacée vers l'Atlantique pour rejoindre les débouchés maritimes contrôlés ou fréquentés par les Portugais. Dans ce paysage marchand en pleine mutation, les villes marocaines, côtières, ou relativement proches du littoral, continuent à jouer un rôle d'intermédiaire. Les caravanes venant du Sahel pouvaient ainsi aboutir, bien plus au nord, à Tagaost ou à Massa, voire à Safi.

— Dans ce contexte d'intensification des échanges, la recherche d'esclaves et secondairement de l'or constitue la motivation majeure du trafic. Ces deux éléments, faut-il le noter, semblent peu présents dans les listes des marchandises échangées auparavant. Ce commerce était alors en train de changer de nature et de perspective, préfigurant, à une dimension plus modeste, ce qui allait durablement marquer l'expansion transatlantique.

Retracer les phases du développement de l'histoire connectée du Maroc atlantique et du détroit de Gibraltar permet de repenser les modalités d'articulation des espaces et des réseaux à des échelles variées, allant des limites géographiques et politiques des côtes marocaines à l'ensemble de l'Occident méditerranéen. Le croisement des sources arabes et européennes éclaire des pans variables et souvent méconnus d'une connectivité permanente, qui ne saurait se réduire à sa seule dimension mercantile.

<sup>64</sup> Voir par exemple BENHIMA, 2008.