

Villes et campagnes du pays tlemcénien islamisé : permanences et évolutions

Agnès Charpentier

Citer ce document / Cite this document :

Charpentier Agnès. Villes et campagnes du pays tlemcénien islamisé : permanences et évolutions. In: Topoi. Orient-Occident. Supplément 12, 2013. Villes et campagnes aux rives de la Méditerranée ancienne. Hommages à Georges Tate;

https://www.persee.fr/doc/topoi_1764-0733_2013_mel_12_1_2722

Fichier pdf généré le 01/02/2022

VILLES ET CAMPAGNES DU PAYS TLEMCÉNIEN ISLAMISÉ : PERMANENCES ET ÉVOLUTIONS ?

La zone ouest de la Maurétanie césarienne a longtemps été considérée comme une zone frontière peu urbanisée au rebours de la Maurétanie sétifiennne ou de l'Ifriqiya. Aucune grande ville n'a été mise au jour et les vestiges, découverts de façon fortuite à partir de la conquête française, n'ont pas suscité, chez les archéologues, un intérêt similaire à celui qui fut porté à l'est de l'actuelle Algérie.

Cette région est, à l'époque antique, une zone de passage vers l'ouest, la Maurétanie tingitane et la Péninsule ibérique; elle voit le développement des «royaumes africains» de Juba ou de Syphax dont la capitale fut Siga. La conquête islamique ne bouleversa pas ce rôle de zone frontière. La région de Tlemcen est comme le dit al-Idrisi la «porte vers l'Occident»¹, mais, au Moyen Âge, elle était le point de départ des expéditions de trois dynasties berbères vers l'est et l'Ifriqiya. La région est parallèlement un point de passage important pour les routes commerciales nord-sud attestées pour le Moyen Âge et l'aboutissement du trafic transsaharien aux rives de la Méditerranée.

Dès la conquête française de l'Algérie, les recherches sur l'Antiquité se développèrent avec le souci de retrouver, dans ces zones de confins, sous les toponymes arabes, les lieux cités par Ptolémée ou l'*Itinéraire* d'Antonin, par exemple. Dès 1833, le rapport du Capitaine d'État-major Tatareau tente d'identifier les sites côtiers. La première étude globale sur la région paraît en 1858 avec l'étude de Mac Carthy. En 1911, Stéphane Gsell, avec la publication de l'*Atlas archéologique de l'Algérie*, localise pour la première fois les sites connus de la région². La conquête de Tlemcen et la découverte de l'architecture médiévale islamique de son agglomération ont, à leur tour, entraîné des recherches sur l'aménagement et l'architecture médiévale de la région. Ces deux séries

1. Al-Idrisi 1969, p. 92-94.

2. TATAREAU 1833, SHD 1M1316, n°2; MAC CARTHY 1859; GSELL 1911, feuilles 30, 31.

d'études ont été menées en parallèle et aujourd'hui encore leur synthèse est difficile à entreprendre ; on ne peut que regretter qu'aucune grande fouille n'ait été entreprise. Pourtant, l'Islam a hérité de l'Antiquité une organisation urbaine et un réseau routier et portuaire qu'il a su adapter ou développer selon les besoins. C'est cette évolution que nous tenterons de mettre en lumière à partir de trois thèmes : le réseau routier, l'aménagement et la défense des côtes, et, enfin, les relations villes-campagnes.

Le réseau routier

Les études de nos devanciers et la découverte de nombreuses bornes milliaires ont permis de retrouver, pour l'Antiquité, un certain nombre de voies de communication dans cette zone de l'Ouest algérien.

Deux grandes voies de circulation sont attestées à la fin de l'Antiquité (*Fig. 1*) :
 – une voie côtière relie les ports et double, sans nul doute, une voie maritime de cabotage qui perdurera, comme les textes l'attestent, tout au long du Moyen Âge.

– une grande voie intérieure longe la face nord des hauts plateaux et verrouille ainsi l'accès, depuis le sud, aux plaines fertiles de Tlemcen, des Ouled Mimoun ou de Sidi bel Abbes. C'est la *via Praetentura* mise en place à la fin du II^e s. sous Septime Sévère. Cette voie permettait de desservir les fortins de cette zone de marche. Certains sont connus comme Pomaria – Tlemcen, Altava – Ouled Mimoun ou encore Numerus Syphorum – Maghnia.

Ces deux grandes voies avaient incontestablement un rôle militaire, mais elles permettaient aussi, comme l'a bien montré Pierre Salama dans son ouvrage sur *Les voies romaines d'Afrique du Nord*³, le déplacement rapide et dans de bonnes conditions des denrées commerciales. Elles participaient ainsi au développement du commerce et à l'intégration de ces zones de marche au sein de l'empire.

Des voies secondaires ont également pu être repérées grâce aux bornes milliaires mises au jour : celle qui relie le port de Siga – Rashgun aux villes de l'intérieur comme Maghnia ou Tlemcen⁴ ou encore celle qui, depuis les Ouled Mimoun, permettait de rejoindre Oran et la zone côtière. Des vestiges ont été retrouvés au long de cette route et l'*Atlas* de Gsell montre assez leur importance numérique ; malheureusement aucune fouille ni même aucune prospection systématique n'ont été, jusqu'ici, entreprises.

À l'époque médiévale (*Fig. 1*), les témoignages d'ibn Hawqal au X^e s., d'al-Bakri au XI^e s. ou encore d'al-Idrisi au XII^e s. placent la région de Tlemcen

3. SALAMA 1951, p. 27-29.

4. SALAMA 1966-1967, p. 182-218.

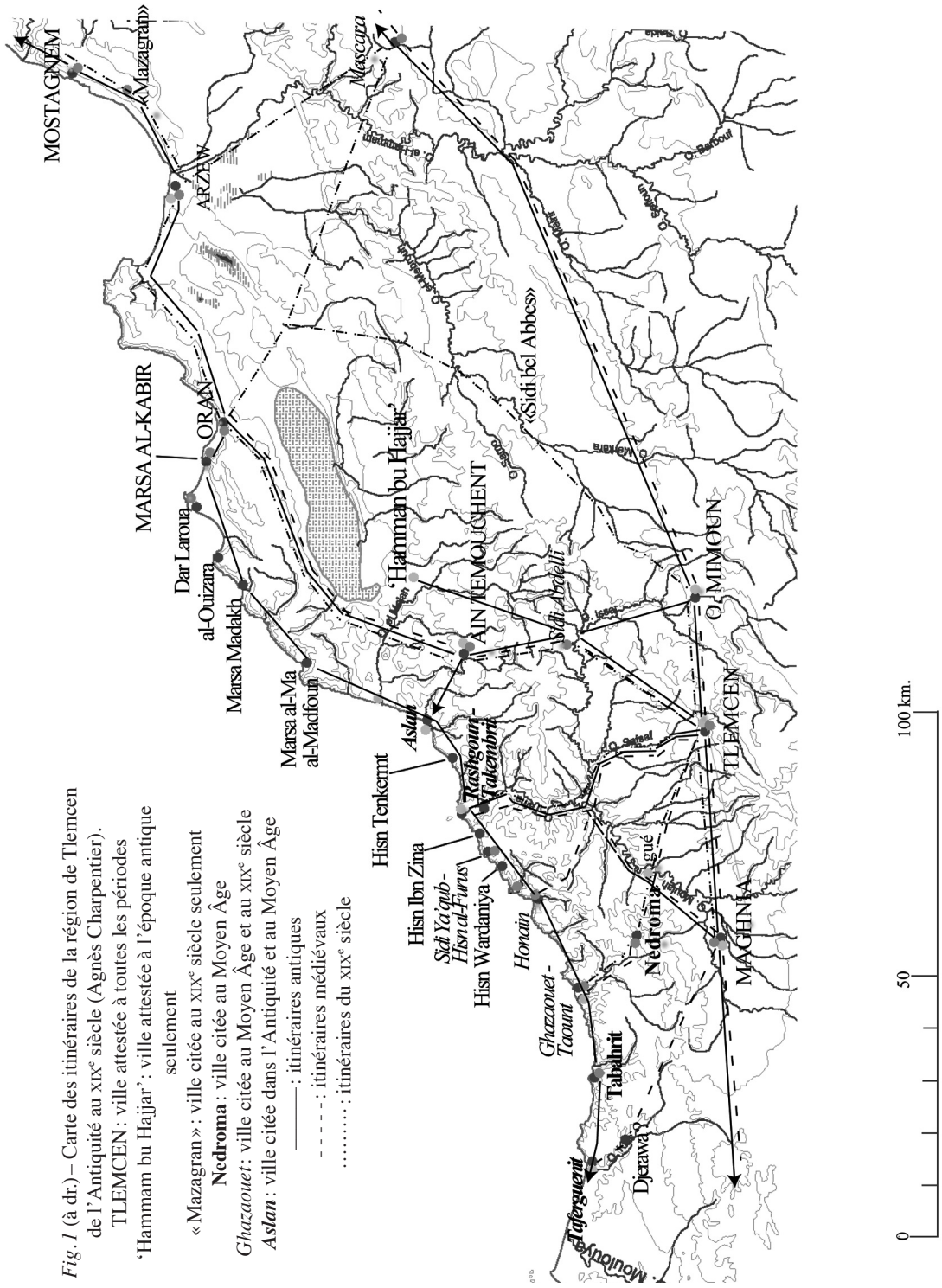


Fig. 1 (à dr.) – Carte des itinéraires de la région de Tlemcen de l'Antiquité au XIX^e siècle (Agnès Charpentier).

- TLEMCEM : ville attestée à toutes les périodes
- 'Hamman bu Hajjar' : ville attestée à l'époque antique seulement
- « Mazagran » : ville citée au XIX^e siècle seulement
- Nedroma** : ville citée au Moyen Âge
- Ghazouet* : ville citée au Moyen Âge et au XIX^e siècle
- Aslan* : ville citée dans l'Antiquité et au Moyen Âge
- : itinéraires antiques
- - - : itinéraires médiévaux
- : itinéraires du XIX^e siècle



au centre des grands itinéraires permettant de relier Fès à Kairouan⁵. Le pays tlemcénien affirme ainsi, dans cet espace unifié, son rôle de passage entre l'est et l'ouest du Maghreb mais aussi entre le nord et le sud. Les caravanes venues du sud du Sahara atteignaient les ports de la Méditerranée par le pays de Tlemcen. Cet intense commerce favorisa le développement de nouveaux ports de la côte oranaise – Taferguenit, Jami' Ghazaouet-Taount, ou Hunain par exemple – qui deviendront les principaux lieux d'exportation vers al-Andalus ou les pays riverains de la Méditerranée pour les denrées venues du sud du Sahara. De nouveaux itinéraires se développent pour relier le pays de Tlemcen à sa façade maritime. Les itinéraires antiques ne sont toutefois pas négligés et les descriptions des auteurs médiévaux témoignent du maintien des voies héritées de l'époque antique même si l'arabisation des toponymes et les transformations intervenues à l'époque moderne et contemporaine rendent parfois difficile l'identification des lieux mentionnés dans les textes.

Au bas Moyen Âge (*Fig. 1*), Léon l'Africain mentionne seulement les villes les plus importantes comme Tlemcen, Oran, Nedroma ou Ghazaouet ou, plus au nord-ouest, Mascara ou Mostaganem⁶, mais il ne décrit plus d'itinéraires. On peut cependant supposer que ceux qui étaient attestés au Moyen Âge perdurent. Le développement d'un nouveau port et d'un chantier de construction navale sous les Almohades⁷, Hunain, entraîne, vers 1162, la création d'un nouvel itinéraire pour relier ce port à Tlemcen. Il croise aux alentours de Remchi, la voie antique de la Tafna et permet, par la vallée de la Safsaf, de gagner Tlemcen.

Nous n'avons pas de témoignage pour l'époque ottomane, mais les expéditions espagnoles d'Oran vers Tlemcen empruntent la voie antique par le nord de la *sebkha* puis se dirigent vers Ain Temouchent, Sidi 'Abdelli et Tlemcen⁸. On peut donc affirmer que cette route fut entretenue tout au long du Moyen Âge.

Les itinéraires décrits (*Fig. 1*) par les militaires français au milieu du XIX^e s. nous renseignent sur quatre routes : Tlemcen–Oran ; Tlemcen–Rashgoun ; Tlemcen–Ouled Mimoun et Tlemcen–Mascara⁹. Un tronçon de l'itinéraire de Sidi

5. Ibn Hawqal 2001, p. 70-86 ; al-Bakri 1965, p. 168-179 ; al-Idrisi 1969, p. 91-105.

6. Léon l'Africain 1956, p. 323-356.

7. Ibn 'Abi Zar' 1860, p. 176.

8. BRUNEL 1891, p. 470-471 ; LA VÉRONNE 1983, p. 172-174, pl. IV.

9. SHD 1H12 *Itinéraire d'Oran à Tlemcen 1832* ; SHD 1H36 *Rapport du Maréchal Clauzel au Ministre de la Guerre sur l'expédition de Tlemcen*, 1836 ; SHD 1H400 n° 24 *Itinéraire d'Oran à Tlemcen*, 1836 ; *Itinéraire de Tlemcen à Mascara*, 1836 ; n° 28 *Journal des opérations de l'armée depuis Oran jusqu'à Archgoun en passant par Tlemcen*, 1836 ; SHD 1M1316 n° 106-108 *Mémoire sur le tracé et l'exécution de la route de Tlemcen aux Ouled Mimoun*.

bel Abbes à Oran¹⁰ est également décrit et nous renseigne ainsi sur l'existence d'une route par le sud de la sebkha. Ces mémoires qui datent des premières années de la conquête donnent des informations sur l'état des routes : les quatre voies sont indiquées « *praticables aux voitures* » donc carrossables ; ils mentionnent aussi les ressources en eau ou en bois nécessaires au ravitaillement des troupes ou encore le régime des oueds rencontrés. Ils nous fournissent aussi des renseignements sur les populations et sur des ruines ou des vestiges aperçus au long de ces itinéraires. Ainsi, en 1832, le Lieutenant-général Boyer signale-t-il, sur l'itinéraire Oran–Tlemcen, « *un vieux port en ruine* » à l'embouchure du Rio Salado ; aucun texte ne le mentionne.

Cette rapide analyse du réseau routier du pays tlemcénien fait apparaître une grande permanence des itinéraires de l'Antiquité jusqu'à la fin du XIX^e s. Si la création de voies secondaires comme celle de Tlemcen à Hunain a pu intervenir au Moyen Âge, elle n'a pas affecté l'organisation générale du réseau viaire. Néanmoins, des recherches et des prospections plus fines sont à poursuivre pour mieux déterminer ce réseau et surtout tenter de retrouver les haltes et les points d'étapes qui devaient jalonner ces itinéraires.

L'aménagement des côtes

Le réseau routier développé depuis l'Antiquité avait, entre autre, pour objet de relier les villes de l'intérieur au littoral. Les auteurs antiques comme Ptolémée fournissent un certain nombre de noms de villes portuaires, mais les confirmations archéologiques sont rares. En effet, ni Hunain ni Ghazaouet, par exemple, n'ont livré de matériels archéologiques susceptibles de confirmer leur attribution antique.

Les premières mentions d'une organisation des côtes sont dues à Ibn Hawqal qui cite Oran, Aslan Arshgun et Melilla et, au XI^e s., à al-Bakri qui donne une liste complète de *ribāts*, de *ḥusūn* et de *qasr* disposés régulièrement le long de la côte¹¹. Si certains s'élèvent sur des lieux connus dès l'Antiquité, beaucoup sont construits sur des points remarquables d'une côte très accidentée dans cette région avec de nombreuses criques qui offrent un mouillage sans risque aux bateaux et parfois aussi la possibilité de faire de l'eau. Ainsi en est-il du ḥisn Hunain qui, pour al-Bakri, surpasse tous les autres de la côte jusqu'à Oran alors que son développement n'intervient qu'au XII^e s. Cette fortification du littoral peut surprendre, mais elle correspond sans doute à deux événements historiques majeurs : au IX^e s., les raids des Normands attestés pour l'Andalousie et l'Ifriqiya, mais curieusement absents des chroniques pour cette partie du Maghreb, et, au X^e s., les luttes entre les Fatimides et les Omeyyades de Cordoue. Cette zone

10. SHD 1M1316 n° 120-121 *Mémoire de l'itinéraire de Sidi bel Abbes à Oran.*

11. Ibn Hawqal 2001, p. 74-87 ; Al-Bakri 1965, p. 155-177.

côtière est très liée à Al-Andalus : les marins andalous fréquentent assidument les ports d'Oran de Rashgun ou de Ténès ; ils ont contribué au IX^e s. à fonder la ville nouvelle de Ténès – aujourd'hui « Ténès le Vieux » – en amont de la ville antique, à l'abri dans un méandre de l'oued Allala et sur une position défensive de tout premier plan¹². Al-Bakri lui-même donne des indications sur les luttes entre Omeyyades et Fatimides : le califat sunnite se rendit maître d'Aslan au départ des Fatimides et s'attacha à s'emparer du port et de l'île de Rashgun¹³.

La localisation précise de toutes ces fortifications aujourd'hui disparues pose parfois quelques problèmes d'identification. Néanmoins, les vestiges archéologiques permettent de retrouver certains sites. Ainsi, à Wardaniya, sur le promontoire qui protège le mouillage, distingue-t-on encore une enceinte en moellons munie de tours (*Fig. 2a*). Il en va de même à Taout (*Fig. 2b*) où, devant les vestiges de la *qasaba* du bas Moyen Âge, est préservée une enceinte de même facture que celle de Wardaniya ; ou encore à Rashgoun, où le maigre vestige de tour, attestée par les textes et relevé au XIX^e s., nous renseigne sur l'emplacement de l'élément défensif de l'estuaire de la Tafna face à l'île où des installations de stockage ont été mise au jour¹⁴. Ces enceintes en moellons sont les rares vestiges d'une fortification locale avant que le béton, développé par les Almoravides après leur intervention en Al-Andalus en 1085, ne devienne le mode de bâtisse usuel pour la fortification. Elles nous livrent, comme les *husūn* des mêmes Almoravides, les caractéristiques de l'architecture militaire maghrébine qui précéda l'âge ibéro-maghrébin.

La défense et l'aménagement des côtes ne cesseront pas jusqu'à l'époque moderne. Les Almohades développent Hunain qui, sous les 'Abd al-Wadides, devient au XIV^e s. le principal port de Tlemcen. Mais c'est surtout sous les dynasties héritières des Almohades que l'on constate un renouvellement des défenses côtières. Les villes de Tlemcen ou de Nedroma voient leurs enceintes renforcées et les sites de Taout ou de Hunain sont dotés d'une nouvelle enceinte de type ibéro-maghrébin et d'une *qasaba*. Hunain, comme Salé et Tanger, sera muni d'un nouveau type de port avec un bassin fortifié que l'Islam avait déjà adopté, à Mahdiya en Ifriqiya, au X^e s. Un bassin fortifié, creusé, était relié à la mer par un chenal ; une splendide porte maritime le défendait. Une mosquée avait été élevée sous le Mérinide Abū l-Hasān au milieu du XIV^e s. La ville sera abandonnée au XVI^e s. et au XIX^e s. elle n'était plus qu'une enceinte vide de toute habitation¹⁵. Les enceintes médiévales de Hunain ou de Taout élevées en béton et flanquées de puissantes

12. DESSUS-LAMARRE, MARÇAIS 1924, p. 530-532.

13. Al-Bakri 1965, p.159-160.

14. SHD 1H400 *Mémoire sur l'état actuel du camp de la Tafna 1836-1837* : « Une vieille tour que l'on supposait de construction romaine mais après examen on l'attribua aux Maures est la seule ruine qui reste debout sur ce point du rivage. »

15. KAHLIFA 2008, p.264-266 ; MARÇAIS 1925, p.348-349.



Fig.2a– Wardaniya.

Les vestiges d'une enceinte en moellons sont encore visibles sur les pentes de la butte qui domine le mouillage (cl. Agnès Charpentier).



Fig.2b– Taount.

La Qasaba médiévale en béton — en arrière plan — est précédée d'une enceinte en moellons. Elle peut être un vestige de l'enceinte signalée par al-Bakri au XI^e siècle (cl. Agnès Charpentier).

tours barlongues inscrivent ces fortifications dans la tradition ibéro-maghrébine et restent fidèles au style des enceintes urbaines maghrébines almohades. Elles témoignent du soin apporté à la défense du littoral et à l'aménagement des ports par les dynasties héritières des Almohades. Ibn Marzūq, au ^{xiv}^e s., nous apprend que la côte se couvre de tours de surveillance régulièrement espacées qui pouvaient transmettre un signal de Tanger à Tunis en une nuit¹⁶. Celle qui subsiste encore face à l'île de Mokreun en serait un parfait exemple si le dispositif ne paraissait en partie imaginaire. Située sur un promontoire, elle domine une crique où les bateaux pouvaient s'abriter (*Fig. 3*). Sa bâtisse en béton comme ses dimensions en font sans hésitation une œuvre du bas Moyen Âge. Un peu plus vers l'est, la petite mosquée de Sidi Ya'qūb, qui s'élève sur l'emplacement supposé de Hisn al-Furus, porte également témoignage de ce réaménagement du littoral au milieu du ^{xiv}^e s. avec une intervention des Mérinides. Son plafond *artesonado*, semblable à celui de la mosquée de Sidi al-Halwi, dans l'agglomération de Tlemcen, témoigne du soin apporté à ce modeste oratoire mais certains motifs des voliges laissent penser à des racines andalouses ; ils témoignent ainsi des liens artistiques permanents avec al-Andalus présents à Fès comme dans le pays tlemcénien.

Les témoignages de militaires français au ^{xix}^e s. permettent de compléter cette analyse de l'aménagement des côtes. Ainsi, le capitaine Tatareau, dans son *Mémoire sur la reconnaissance des côtes d'Oran* en 1833, signale-t-il à Arzew la présence de magasins construits par le Bey en 1788 ainsi que des *matmoras* [silos], des citernes et des puits attestant, à côté de la ville antique, d'un aménagement portuaire qui ne nous est pas bien connu. Les vestiges de la tour qu'il décrit au sommet du cap Falcon pourraient – bien qu'il les dise romains – être, au vu de sa description même, les restes d'une tour du bas Moyen Âge. Toute sa description fournit ainsi quelques indications sur des aménagements côtiers et portuaires qui ont malheureusement disparu¹⁷.

Ainsi, le développement du littoral s'appuya-t-il sur des sites antiques, mais, on l'a vu, le Moyen Âge favorisa la création d'un grand nombre de points d'appui pour la défense des côtes. Si certains ont disparu, d'autres ont donné naissance à de petites localités qui témoignent de cette volonté de développement et de mise en valeur des zones littorales. Les ports ont connu tout au long du Moyen Âge un développement important. Si Rashgun et Ghazaouet furent les premiers ports de Tlemcen, Hunain, Oran et Arzew connaissent un développement considérable tout au long du Moyen Âge et accueillent des commerçants venus de toute la Méditerranée.

16. Ibn Marzūq 1925, p.61.

17. SHD 1M1316 n°2. Tatareau signale en 1833 « Une tour carrée de 8,50m. de côté bâtie en moellons, brique et ciment très dur de 3 m. environ de haut ».



Fig. 3 – Tour face à l’île de Mokreun.

La tour située sur un promontoire domine une crique. Ses dimensions et sa bâtisse la datent du bas Moyen Âge, mais elle peut aussi remplacer une fortification plus ancienne (cl. Agnès Charpentier).

Villes et aménagement des campagnes

Le développement du littoral ne peut cependant se faire au détriment de son arrière pays. Il reflète la croissance d’un pays que tous les textes décrivent comme fertile avec une production agricole variée tandis que les industries sont également présentes dans le développement de l’économie.

L’urbanisme des villes antiques comme Tlemcen, ‘Ain Temouchent, les Ouled Mimoun ou encore Siga, est à peu près inconnu car le développement médiéval a recouvert les vestiges antiques¹⁸. De plus, cette région des confins a été, on l’a dit, réorganisée à la fin du II^e s. avec une vocation toute militaire. Les villes n’étaient alors que des camps ou des postes chargés de la surveillance et de la mise en valeur du territoire. On n’y connaît pas un développement urbain comparable à celui de l’est algérien. La modestie des vestiges mis au jour n’a pas incité les archéologues du début du XX^e s. à mener des travaux sur l’aménagement de cette région.

18. Voir à ce sujet la thèse de Nora Yahiaoui soutenue à l’EHE en 2003, YAHIAOUI 2003.

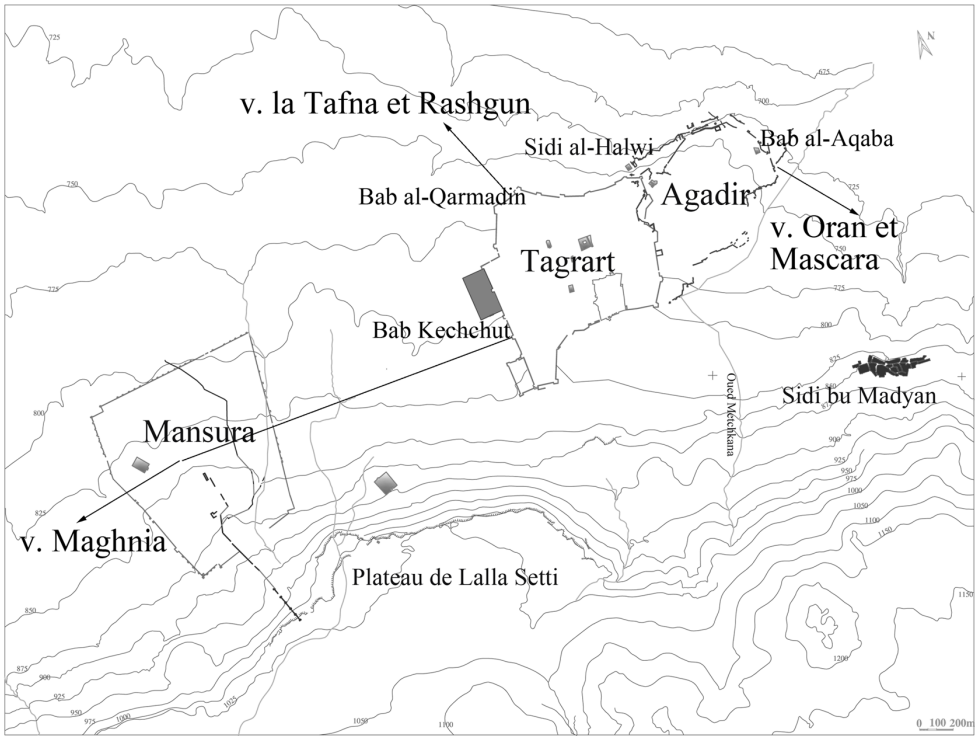


Fig. 4 – Agglomération de Tlemcen. Indication des portes et des voies de communications (Agnès Charpentier).

Je ne prendrai que l'exemple de Tlemcen pour illustrer mon propos. Si la localisation de Pomaria est bien connue, la ville antique fut recouverte par l'islamique Agadir qui présente maints vestiges en remploi, puis par le développement de la Tagrart almoravide. On constate toutefois que les principales portes médiévales de Tagrart donnaient accès à des chemins attestés dès l'Antiquité : Bāb al-Aqaba ouvre sur la route de Mascara qui reprend la *via Praetentura* comme Bāb Kechchout qui donnait accès à la route de Maghnia ; quant à Bāb al-Qarmadin, elle correspondait à la voie qui menait vers la Tafna (Fig. 4). Cependant, l'organisation, comme les bâtiments, de l'antique Pomaria nous sont inconnus. Les vestiges de la mosquée élevée à la fin du VIII^e s. comme ceux de la base du minaret témoignent de l'occupation romaine par le remploi de pierres parfois inscrites (Fig. 5). La porte d'al-Aqaba de l'enceinte médiévale, restaurée sans doute au bas Moyen Âge, présentait elle aussi des pierres de remploi pour ses soubassements. Toutefois, si les inscriptions nous donnent le



Fig. 5 – Tlemcen. Soubassement du minaret de la grande mosquée d'Agadir. Les pierres de remplissage sont parfaitement visibles (cl. Agnès Charpentier).

nom de la ville antique, ce ne sont que des inscriptions votives ou funéraires¹⁹ qui ne font nullement mention à des bâtiments ou à des temples. Pomaria est encore à retrouver sous Agadir. Il en va de même pour toutes les localités de l'Antiquité où seuls des objets de la vie courante ou des inscriptions votives ont été mis au jour. Seul le site de Siga a été l'objet de quelques campagnes de fouilles qui ont permis de révéler l'emplacement du port antique et médiéval et aussi d'une acropole ou d'éléments hydrauliques²⁰. Cependant aucune des publications consacrées à ces fouilles ne mentionne de niveau islamique alors que la ville est attestée au XI^e s. On le sent, tout un pan de la recherche est à reprendre sinon à entreprendre. Est-on sûr que Takembrit reprit le site de Siga ?

Curieusement, certains aménagements hydrauliques retrouvés dans la campagne ont survécu au temps : ainsi, la séguia dite « Nesrani » (Fig. 6), qui assurait l'alimentation en eau de Pomaria, est-elle attestée au Moyen Âge puis de nouveau utilisée au XIX^e s.²¹. De même, l'*Enquête administrative sur les travaux hydrauliques*

19. BARGÈS 1859, p. 155-161.

20. Sur Siga, voir en particulier VUILLEMOT 1971 ; GRIMAL 1937 ; RAKOB 1979.

21. Cette *seguia* est mentionnée par Idrisi au XII^e s., par Yahya ibn Khaldun et les tables de *habus* au XIV^e s., puis Léon l'Africain à l'époque moderne et par les hydrauliciens français à la fin du XIX^e s. Elle est en partie encore visible aujourd'hui.

en Algérie publiée par Stéphane Gsell en 1902 et son *Atlas* de 1911²² témoignent de la permanence d'un grand nombre d'ouvrages hydrauliques qu'il qualifie d'antiques, mais dont certains ont sans doute été repris sinon élevés à l'époque médiévale. Ainsi, aux alentours de Sidi 'Abdelli –Tepidae, les vestiges d'un minaret (*Fig. 7*) témoignent d'un petit oratoire isolé ou de l'aménagement d'une halte sur la route menant à Oran. Les militaires du Génie eux-mêmes signalent les vestiges de bains avec des structures à la fois antiques et médiévales²³.

La présence de *muniyas* attestées aux alentours de Tlemcen témoigne aussi d'une réelle permanence des formules de mise en valeur des campagnes. Léon l'Africain signale des « *splendides propriétés avec de très belles maisons. Les citadins ont coutume de les habiter pendant l'été car elles ont des treilles magnifiques, des fruits en abondances...* »²⁴. Les fouilles d'Alfred Bel en 1930 dans la plaine dite de la Muniya proche de Tlemcen ont permis de mettre au jour les vestiges d'une de ces *muniyas* du XIV^e s. qui, avec celles de Belyounech près de Sebta, par exemple, témoignent de la permanence de la « *villa* » antique tout au long du Moyen Âge²⁵.

Ce bref état des lieux le montre, si le souvenir de l'Antiquité s'est un peu effacé dans cette actuelle Algérie de l'ouest, l'Islam n'a, contrairement aux idées reçues, pas fondamentalement bouleversé l'organisation des villes et des campagnes. Les voies de communications ou les principales villes ont perduré. Le littoral seul a vu son organisation renouvelée du X^e au XIV^e s. avec le développement de nouveaux ports liés à l'accroissement des échanges commerciaux. Cet essai de mise en perspective souligne ainsi l'urgence de nouvelles recherches, ou, à tout le moins, de nouvelles projections qui permettraient d'éclairer le passage de l'Antiquité au Moyen Âge et parallèlement les relations que les centres urbains pouvaient entretenir entre eux mais aussi avec leur terroir.

Agnès CHARPENTIER
UMR 8167-EA 2449

22. GSELL 1902, p.5-6; GSELL 1911, feuille 31.

23. SHD 1M1316, n° 106-108.

24. Léon l'Africain 1956, p.333-334.

25. Bel 1930, p. 1-38.



Fig. 6 – Tlemcen. Prise d'eau de la seguia al-Nasrani (cl. Agnès Charpentier).

Indications bibliographiques

Archives

Service historique de la Défense

1M1316 Province d'Oran (1832-1860) mémoires sur les diverses expéditions de reconnaissances d'itinéraires et notices sur les localités,

* n°2: *Mémoire sur la reconnaissance de la côte d'Oran par Tatareau capitaine au corps d'état major Oran 18 février 1833*

* n° 6: *Voyage dans la province d'Oran par G. Tatareau, capitaine au corps royal d'État Major, Alger 5 septembre 1835*

* n° 19-21: *Mémoire sur la reconnaissance du pays à l'ouest et au sud de Tlemcen par A.E Troude chef bataillon au 66^e RI., 1842*

* n°106-108: *Mémoire sur le tracé et l'exécution de la route de Temcen aux Ouled Mimoun depuis son origine du côté de la Saf Saf jusqu'à l'entrée de la plaine des Voleurs par Lemaire, sergent au 13^e bataillon de tirailleurs indigènes d'Oran 1853*

* n° 120-121: *Mémoire de l'itinéraire de la route de Sidi bel Abbes à Oran (partie comprise entre le poste arabe de l'Escargot et le poste arabe B. Soliman) par le Sous Lieutenant Gallet 1838.*



Fig. 7 – Sidi ‘Abdelli – Minaret.

Cette tour est le seul vestige d’un petit oratoire sur la route héritée de l’Antiquité qui menait de Tlemcen à Oran par Sidi ‘Abdelli – Tepidae et ‘Ain Temouchent – Albulae (cl. Agnès Charpentier).

1H12 *Itinéraire d’Oran à Tlemcen joint à une dépêche du Lieutenant-général Boyer, Commandant à Oran, mars 1832*

1H36 *Rapport du Maréchal Clauzel au Ministre de la Guerre sur l’expédition de Tlemcen, 1836.*

1M2292: Carte de la province d’Oran, 1847.

1H400

* *Itinéraire d’Oran à Tlemcen octobre 1836.*

* *Itinéraire de Tlemcen à Mascara.*

* *Journal des opérations de l’armée depuis Oran jusqu’à Archgoun en passant par Tlemcen, 1836.*

Sources médiévales

Ibn ‘Abi Zar’ 1860, *Rawd al-Qirtas*, tr. Beaumier, *Histoire des souverains du Maghreb (Espagne et Maroc) et Annales de la ville de Fès*, Paris.

al-Bakri Abu Ubayd 1965, *Kitâb al-masâlik wa l-mamâlik*, tr. Slane (de), *Description de l’Afrique septentrionale*, Paris.

Ibn Hawqal 2001, *Surhat el-Ard*, trad. Kramer J.H., Wiet G., *La configuration de la terre*, Paris.

al-Idrisi Abu Abd Allah 1969, *Nuzhat al-Muchtaq fi ikhtirâq al-afâq*, ed. Dozy et de Goeje, *Description de l’Afrique et de l’Espagne*, Amsterdam.

L’Africain Jean-Léon 1956, *De l’Afrique*, tr. Épaulard, *Description de l’Afrique*, Paris.

Ibn Marzuq Muhammad 1925, *Kitâb al-Musnad al-Sahih fi mâtir mawlanâ Abî l-Hasan*, ed./tr. Levi-Provençal E., «Un nouveau texte d’histoire mérinide», *Hesperis V*, p. 1-82.

Études

BARGÈS J. J.-L. 1859, *Tlemcen, ancienne capitale du royaume de ce nom, sa topographie, son histoire, description de ses principaux monuments*, Paris.

BEL A. 1930, «Vestiges d’une villa royale musulmane du début du XIV^e siècle de J.-C. dans la banlieue de Tlemcen», *V^e Congrès national d’archéologie, Alger*, p. 1-38.

- BRUNEL C. 1891, «Guerre de Tlemcen (trad de l'espagnol). Relation de Francisco de la Cueva», *Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie d'Oran* XI, p. 225-251 ; 369-471.
- DESSUS-LAMARRE A., MARÇAIS G. 1924, «Recherche d'archéologie musulmane. La mosquée du vieux Tenès», *Revue Africaine* LXV, p. 530-540.
- GRIMAL P. 1937, «Les fouilles de Siga», *Mélanges d'archéologie et d'histoire* 54, p. 108-141.
- GSELL S. 1902, *Enquête administrative sur les travaux hydrauliques anciens en Algérie*, Paris.
- GSELL S. 1911, *Atlas archéologique de l'Algérie*, Alger.
- KHALIFA A. 2008, *Honein*, Alger.
- MAC CARTHY O. 1856, «Algeria romana», *Revue Africaine* I, p. 88-369.
- MARÇAIS G. 1928, «Honein», *Revue Africaine* 69, p. 333-350.
- RAKOB F. 1979, «Numidische Königsarchitektur in Nordafrika», in *Die Numider. Reiter und Könige nördlich der Sahara*, p. 119-171.
- SALAMA P. 1951, *Les voies romaines d'Afrique du Nord*, Paris.
- SALAMA P. 1966-1967, «La voie romaine de la vallée de la Tafna», *Bulletin d'archéologie algérienne* 2, p. 182-218.
- VÉRONNE Ch. (de la-), 1983, *Oran et Tlemcen dans la première moitié du xv^e s*, Paris.
- VUILLEMOT 1971, «Siga et son port fluvial», *Antiquités Africaines* 5, p. 36-86
- YAHIAOUI N. 2003, *Les confins occidentaux de la Maurétanie césarienne*, thèse de doctorat, EPHE.