



Institut méditerranéen
RM2E - Revue de la Méditerranée
Edition électronique

Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire

École Nationale Supérieure Maritime,
Bou Ismail (Algérie) 29-30 octobre 2014

textes édités par
Agnès Charpentier et Michel Terrasse

Numéro spécial
Tome III - Année 2016
ISSN : 2274-9608

pour citer cet article :

Terrasse, Michel, « Mutation des ports maghrébins au bas Moyen Âge : études de cas », *Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire*, *RM2E - Revue de la Méditerranée édition électronique*, Tome III. 1, 2016, p. 7-32.

éditeur : Institut méditerranéen

url : http://www.revuedelamediterranee.org/index_htm_files/Terrasse_2016-III-1.pdf

Pour contacter la revue
secrétariat de rédaction : redaction@revuedelamediterranee.org

ISSN : 2274-9608

publié en juillet 2016

© Institut méditerranéen

MUTATION DES PORTS MAGHRÉBINS AU BAS MOYEN ÂGE : ÉTUDES DE CAS.

Prof. Michel Terrasse

Institut méditerranéen

Très tôt au Moyen Âge le sujet qui nous rassemble aujourd'hui avait été apprécié dans toute sa valeur comme le révèle l'expression « le continent littoral » employé à son propos¹. Mais pour l'appréhender, un obstacle surgit d'emblée : si le monde des côtes était familier à ses populations, il suscite néanmoins une fréquente prudence sinon de fortes réserves chez les historiens ou les géographes du temps souvent plus familiers des zones continentales que des franges maritimes. De plus, le rapport à la mer n'a cessé d'évoluer.²

On peut en citer plusieurs exemples. Les *Analectes* d'al-Maqqari rappellent une méfiance fréquente : « *Trois choses ne présentent aucune sécurité : la mer, le sultan et les destins* ». Bien pire est le pessimisme d'Ibn Hamdis : « *D'argile je*

suis et elle [la mer] d'eau et l'argile [c'est bien connu] dans l'eau se dissout »³. Il est sûr que de tels fondements ont pu favoriser, chez les premiers orientalistes, un sentiment de rupture à propos des relations entre les Musulmans et la mer.

Il faut surtout rappeler que le passage d'une simple occupation du littoral à une vie maritime est lié à une forte évolution sensible aux siècles médiévaux. Une question doit être posée pour apprécier chaque source : à son époque, l'Islam avait-il la « libre pratique » d'une Méditerranée maîtrisée devenue en quelque sorte lac islamique. Ainsi a-t-on écrit pour le XI^e siècle : « *La mer appartient aux Rums. Les navires ne circulent qu'en s'exposant à de grands risques. Le continent seul est aux Arabes* ». Au bas Moyen Âge, l'opinion d'Ibn Khaldūn est contraire : « *Les Chrétiens ne pouvaient même pas faire flotter une planche* ». La réalité historique de l'époque de cet auteur semble pourtant le contredire : on sait, par exemple, l'expédition castillane de 1261 sur

1 Cette recherche a été menée dans le cadre du programme Tassili 15MDU946 « Histarchéotlemcen » avec le soutien du MAEDI, du Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche français et du ministère algérien de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique.

2 Le dossier d'illustration est disposé à la fin de l'article.

3 voir, par exemple, Xavier de Planhol, *L'Islam et la mer*, Paris 2000, p. 44-46.

Salé qui ne justifie guère cet optimisme. Il faut donc remettre, au moins rapidement, en perspective historique ces points de vue si divers pour tenter de les confronter dans le temps limité d'une communication.

*

* *

En effet un certain nombre de faits historiques semblent à rappeler pour mieux percevoir la vie des côtes.

Comme souvent, l'Islam a eu la grande intelligence de faire sien l'héritage culturel et technique des régions conquises : il s'agissait pour la vie maritime — surtout méditerranéenne mais aussi atlantique — de l'héritage antique même si de nécessaires adaptations à la société nouvelle n'ont pas manqué. Ainsi les commerçants andalous fondateurs du « Vieux Ténès » ont-ils choisi de s'établir non pas en bordure de mer mais, négligeant le site antique, en amont de son embouchure sur l'Oued Alala. Mais ce choix d'un site plus sûr n'était pas une innovation. Les travaux de Pierre Grimal¹, relayés par ceux de l'équipe Mounir Bouchenaki-Friedrich Rakob ou encore les analyses de Gustave Vuillemot² ne laissant aucun doute sur la position du port de Siga-Takembrit (au Moyen Âge) en amont de l'embouchure

de l'oued Tafna en terre tlemcénienne. Il s'agit là d'un type portuaire fréquent au haut Moyen Âge. Parallèlement, le passage sur la côte andalouse du port de rivière, de Pechina, à la ville nouvelle et port littoral d'Almeria indique en effet que le mutation débute au XI^e siècle. Au XII^e siècle, le cas de Qaṣr al-Saghīr, sur la côte sud du Déroit de Gibraltar, présente une évolution plus modérée mais analogue : la ville portuaire s'établit, en bord de mer, à l'embouchure de l'Oued al-Qaṣr, négligeant un site antique implanté en amont. Deux raisons peuvent expliquer ces évolutions : l'Islam s'étant affirmé maître des mers comme, on l'a vu, l'affirmait plus tard Ibn Khaldūn. La sécurité revenue permettait de choisir des sites plus exposés ; mais la taille des navires peut de même avoir influé, par le tirant d'eau qu'ils exigeaient, sur le choix des sites portuaires. La typologie des ports semble ainsi avoir évolué au gré des périls mais aussi des techniques marines.

Nous ne saurions négliger l'un ou l'autre des deux volets de côtes du Maghreb. Si le Coran n'apporte guère de précisions sur le monde maritime dont il s'agit, il introduit une distinction entre les deux mers à la sourate XXV, verset-55 : « *C'est lui qui a fait confluer les Deux mers, celle-ci potable et douce, celle là saumâtre et non potable et entre elles deux Il a placé une barrière et une limite respectée* ». Le thème de la barrière est repris en XXVII-62 parmi les signes de la bienfaisance divine. Cette séparation est évoquée en XVII-82 à propos du voyage fabuleux de Moïse qui « *dit à son valet : je n'aurai de cesse que j'aie*

¹ Grimal, Pierre, « Les fouilles de Siga », *MEFR*, 54, 1937, p. 108-141.

² Vuillemot, Gustave, « Siga et son port fluvial », *Antiquités africaines*, V, 1971, p.39-86 ou encore Laporte, Jean-Pierre, « Gustave Vuillemot (1912-2013) et l'archéologie de l'Oranie, (Algérie) », *RM2E Revue de la Méditerranée édition électronique*, I. 2, 2014. p. 73-84.

atteint le Confluent des Deux mers... ». Les colonnes d'Hercule devenues Jibal Tarik et Jibal Musa marquaient le passage antique de la conception d'un monde limité à la Méditerranée à l'univers atlantique, hostile et mystérieux ; Ulysse, héros homérique, si l'on en croit la localisation par Bérard de l'ancre de Calypso, n'avait pas dépassé l'île du Persil, voisine de Marsa Musa, à quelques milles de Sabta.

Pour saisir les mutations que nous avons retenues comme thème des cette communication nous devons d'abord rappeler, pour un premier univers maritime connu dès l'époque punique, le cas des ports atlantiques du Maghreb, riches d'une longue histoire.

La côte atlantique maghrébine présente en fait, historiquement, deux secteurs : du Bū Rgreg au Détroit de Gibraltar, nous sommes confrontés à l'héritage de la Maurétanie Tingitane. Mais au Sud, toute une typologie de port médiévaux et modernes apparaît pour un secteur qui inclut trois embouchures clés : celles de l'Umm al-Rbi'a, l'oued Tensift et l'oued Massa, liée au trafic trasaharien. Un site lié à l'oued Tensift retient d'abord l'attention : celui du ribāt de Kuz, premier témoin de la défense de la côte au haut Moyen Âge avant que le qualificatif de ribāt ne désigne dès le XII^e siècle un sanctuaire comme il en va à Tit, au sud de al-Jadida/Mazagan. Cette place marque une autre étape de la vie côtière : l'implantation de places relais des Portugais, sans doute pour leur commerce africain. Un problème de nourriture se posait à l'expansion

européenne comme le révèle le tribut de 35000 aloses imposé au port d'Azemmour, à l'embouchure de l'Umm al-Rbi'a. D'autres sites comme Safi ou le secteur d'Agadir ont été marqués par cette occupation avant que le port libéré ne retrouve ses liens avec l'intérieur : Marrakech, par exemple pour Safi. Le commerce sucrier chez les Saadiens ne participa guère à un essor durable. Il faut enfin citer, à l'âge alaouite, le développement, pour Sidi Mohammed b. Abdallah — avec l'aide d'ingénieurs étrangers — du site jadis punique de Mogador/Essaouira. D'Anfa et Fedala à l'oued Massa, les ports de cette partie méridionale de la côte atlantique résument ainsi clairement l'évolution typologique des ports.

Pour ce qui est de la partie septentrionale de cette côte, du Sud au Nord, trois ports antiques de Maurétanie Tingitane doivent retenir notre attention. Sur l'estuaire du Bū Rgreg, le port fut d'abord situé sur la rive gauche, au point où les premières sources permettaient aux navires de s'approvisionner en eau douce, en contre bas de Sala Colonia qui connut une mutation depuis les XIII^e et XIV^e siècles avec le développement de la ville funéraire de Chella. Le site fluvial fut maintenu mais situé plus en aval, les installations étant progressivement réparties sur les deux rives avec l'implantation d'un port fortifié à Salé et du dār al-sinā'a près du Bāb al-Baḥr de Ribāt al-Faṭḥ ; mais ce dernier nous étant connu par une gravure du *Civitates orbis terrarum*, sa date reste incertaine. Un autre port d'embouchure est de même maintenu avec le port de Lixus/Larache à l'embouchure de l'Oued Loukos.

Enfin, un autre type d'implantation est connu par la ville clé de la Maurétanie « tingitane », la ville de Tingis – Tanger. Les vestiges archéologiques retrouvés dans sa campagne — en particulier par Michel Ponsich¹ — nous incitent à inclure dans notre analyse des côtes d'autres thèmes, en particulier celui de la pêche et celui de la conservation de ses produits, qu'il s'agisse du séchage ou de la fabrication du *garum*, dont on a trouvé des signes archéologiques antiques². L'Islam médiéval maintiendra au reste ces industries comme le souligne la corporation médiévale des pêcheurs de Sabta et ses activités.

La côte atlantique, par sa morphologie s'opposait à celle de Méditerranée. Elle présentait un obstacle à l'accès des côtes : la « barre ». On explique ainsi aisément les installations qui ménagent, par des jetées avançant sur la mer, le bassin du port d'Arzila. Mais là encore, le dispositif étant révélé par une gravure d'époque moderne³, sa datation est d'autant plus problématique que la ville fut place portugaise de 1471 à 1508. Proche d'Arzila sur la côte atlantique, le site de lagune littorale de Moulay bu Salham, port qui nous incite à ne pas

négliger les liens du port avec son arrière pays : ce port du haut Moyen Âge — on se reportera à l'étude de Daniel Eustache⁴ — était celui de la capitale idrisside d'al-Basra avant d'être entrepôt à l'âge almohade comme l'ont révélé les prospections menées par André Luquet⁵.

Une étape décisive pour l'ensemble des côtes de la Péninsule comme du Maghreb est toutefois l'attaque des Normands : après les pillages de Séville, pourtant en site fluvial, éloigné de la côte sur la Guadalquivir, ils atteignirent les côtes maghrébines. Mains ribats sont ainsi attestés, un peu tardivement certes, par al-Bakrī ou al-Idrīsī mais confirmés par l'archéologie⁶. Comme il en allait pour Moulay bu Salham lié à al-Basra, Kouz, à l'embouchure de l'Oued Tensift marque qu'un lieu de ribāt peut coïncider aussi avec l'aboutissement d'une voie commerciale antérieure au XI^e siècle qui reliait ici Aghmat Urika à la côte atlantique. Ce lien entre côte et arrière pays est ainsi un facteur clé du développement du littoral. Un autre site — on l'a dit — témoigne d'une autre vocation qui marque ensuite une mutation des installations côtières ; le ribāt de Tit, ville sanctuaire dédiée à Moulay Abdallah, est le premier signe de la prise en

1 Michel Ponsich, *Recherches archéologiques à Tanger et dans sa région*, Paris, 1971.

2 M. Ponsich et M. Taradell, *Garum et industries antiques de salaisons dans la Méditerranée occidentale*, Paris, 1965 (Bibliothèque de l'École des hautes études hispaniques, 36) ou encore : M. Ponsich, « À propos d'une usine antique de salaisons à Belo », *Mélanges de la Casa de Velazquez*, XII, 1976, p. 69-79.

3 Il s'agit, pour l'ensemble des ports marocains du *Civitates Orbis Terrarum*, Cologne, 1569.

4 Daniel Eustache, « El-Basra, capitale idrissite, et son port », *Hespéris*, XLII, 1955, p. 219-268

5 Travaux en partie inédits mais : André Luquet, « Note sur la navigation de la côte atlantique du Maroc », *Bulletin d'archéologie marocaine*, IX, 1973, p. 297-307.

6 Bernard Rosenberger, « Note sur Kouz, un ancien port à l'embouchure de l'oued Tensift », *Hespéris-Tamuda*, VIII, 1967, p. 23-66.

compte du culte des Saints, sans doute au XII^e siècle sur la côte atlantique marocaine. Mais le site le plus riche de témoins de l'évolution des sites littoraux est, il faut y revenir, l'estuaire du Bu Rgreg¹ : pour s'en tenir à sa rive droite, on doit rappeler qu'un ribāt antécédent est signalé rive gauche à propos de la fondation de Ribāt al Fath, liée à l'itinéraire de la guerre sainte qui reliait Marrakech à Séville et bien peu à un rôle maritime : le passage du Détroit avait lieu à partie de Qaṣr al-Saghīr. L'étape finale, dans la ligne apparue à Tit mais pour un culte dynastique, est, bien sur, la fondation de Chella. La vie des côtes apparaît ainsi très polymorphe mais en constante évolution.

Les rives du Détroit de Gibraltar sont pour la vie maritime un lieu d'exception car, loin d'être une barrière entre al-Andalus et Maghreb, elles apparaissent de siècle en siècle comme un trait d'union entre Afrique et Europe. Leurs ports sont en outre riches d'une perspective nouvelle, l'usage de mouillages associés. Ainsi, Sabta d'où était partie la conquête d'al-Andalus, sous la protection d'Afrag fondée au bas Moyen Âge par les Mérinides, est-elle riche de deux mouillages, au Nord et au Sud de sa Péninsule, mais aussi d'*atarazanas* et, en outre, vers l'Ouest, des installations de Belyunesh, et du site de Marsa Musa, associé au nom d'un des artisans de la conquête. Un semblable phénomène mais avec l'installation d'un port fortifié à Tanjat

Balia au fond de sa rade tandis que le dār al-sinā'a était proche du Bāb al-Baḥr de la ville a été reconnu à Tanger. Seul Qaṣr al-Saghīr, pourtant port clé des Almohades, en était-il resté à une formule de port d'estuaire actualisé. Il va de soi qu'un parallèle s'impose avec les ports de la rive nord, par exemple aux rives de la Baie d'Algesiras. Les Mérinides, comme leurs prédécesseurs, négligent le site antique de Carteia, en fond de baie. Ils enrichissent cependant Gibraltar d'installations nouvelles et accolent à Algesiras la ville nouvelle d'al-Binya munie comme Sabta ou Tanger d'*atarazanas*. Il semble ainsi qu'au bas Moyen Âge, la mer soit pour cette zone — avec des éléments au reste permanents jusqu'à l'occupation européenne du début du XV^e siècle — la source d'échanges aux longs cours fructueux pour l'économie mais aussi un lieu du quotidien avec la construction navale, le cabotage ou encore la pêche particulièrement favorable en ce lieu de rencontre de la Méditerranée et de l'Atlantique célèbre, par exemple, pour ses passages de thons ; des madragues étaient ainsi usuelles.

La côte méditerranéenne du Maghreb extrême était elle aussi riche de nombreux ports même si un régime de vents forts alternant vents d'Est (*Levante*) et vent d'Ouest (*Poniente*) avait développé pour le concept portuaire l'association de deux mouillages. L'inventaire des sites se dresse aisément à partir des textes médiévaux ou du début de l'époque moderne confronté à l'apport de prospections aériennes ou de terrain. On retiendra d'Ouest en Est,

¹ Michel Terrasse, « Deux mutations du ribāt médiéval maghrébin », *Cahiers de Tunisie*, 212-213, 2011, p. 93-110.

du pays des Jbala au littoral rifain, Targa, Jebha, Badis, al-Huceima - al-Mezzema, le port de Nakūr, et, enfin le doublet Ghasasa - « Alcudia » ou encore al Madinat al-Bayda - Melilla. Le port disparu de l'émirat de Nakūr, célèbre au haut Moyen Âge était à ranger dans les ports d'estuaire tandis que le schéma traditionnel de cette côte, celui des deux mouillages associés, l'un d'eux protégé du vent d'est, l'autre du vent d'ouest domine. Ainsi en va-t-il pour Badis lié à Ialish (Torres de Alcala pour les sources castillanes) ou encore Melilla joint à Ghasasa-Alcala mentionné sous ce nom dans maints documents commerciaux. Mais au bas Moyen Âge, le port le plus actif, celui de Fes, était Badis, connu sous le nom de Velez de la Gomera après l'occupation espagnole du cap qui limitait la rade vers l'Ouest. Les textes signalent que l'abondance de bois dans les terres rifaines avait favorisé le développement d'une pérenne construction navale. Cette côte méditerranéenne a donc connu un progrès constant où le commerce extérieur fut, là encore, sans cesse lié au cabotage. Une mutation intervint hélas à la fin de Moyen Âge : la Méditerranée occidentale perdit son identité de lac islamique et la Castille occupa maints mouillages, curieusement ceux là même que les Omeyyades andalous avaient choisis comme tête de pont lors de leur intervention contre les Fatimides. De plus la conquête ottomane accentua ces scissions : le Maghreb extrême y résista et préféra, par exemple, l'installation de Chrétiens à Melilla à une occupation turque. Ces rives, riches comme on l'a vu

de maintes navigations du cabotage au échanges internationaux, se voient coupée de leur arrière pays comme des terres andalouses de la rive nord : elles furent ainsi frappées d'un déclin sans retour.

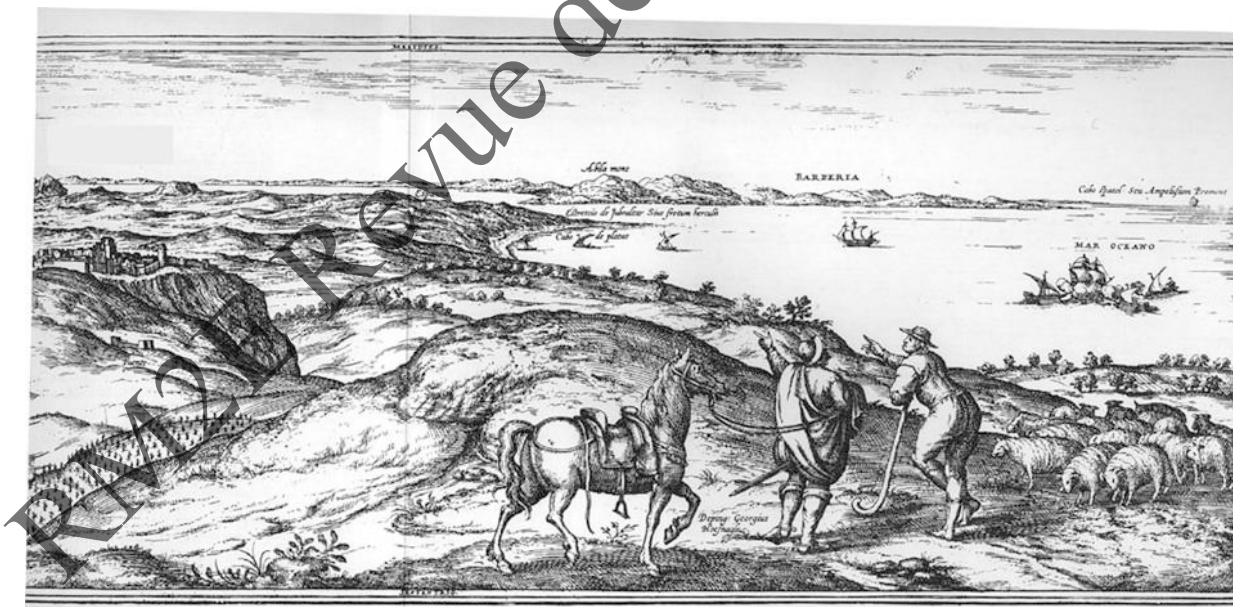
De semblables évolutions sont apparues aux ports voisins du Maghreb central tlemcénien. Les marins de Pechina comme les vaisseaux de guerre omeyyades fréquentaient volontiers l'estuaire de la Tafna, qu'il s'agisse de l'île de Rashgun ou le port fluvial de l'antique Siga devenu, on l'a dit, Takembrit. Les mouillages associés continuent d'apparaître plus à l'Ouest comme il en va pour Tawunt-Ghazaouet. Une originale synthèse apparaît à Hunain, associé à un mouillage voisin, connu d'abord comme lieu de ribāt associé à un hiṣn. Situé au débouché d'une modeste rivière qui ne participe guère à son développement, il doit son essor à ses chantiers de construction navale utiles aux Almohades qui y passent commande. Mais sa dernière — et classique — mutation est due aux Mérinides qui implantent à Hunain, sous la protection de sa *qaṣaba* un port fortifié¹. Hélas, le site, comme toute cette côte fut la victime des hostilités entre Ottomans et Castillans ; ces derniers occupent le port au XVI^e siècle comme bien d'autres mouillages de la côte oranaise. Les siècles ottomans sont en outre pour ces terres maghrébines un âge de déclin : l'économie, jadis liée au trafic transsaharien et à son débouché vers la Méditerranée comme à des échanges vers

¹ Marçais, Georges, « Honein », *Revue Africaine*, 69, 1928, p. 333-350.

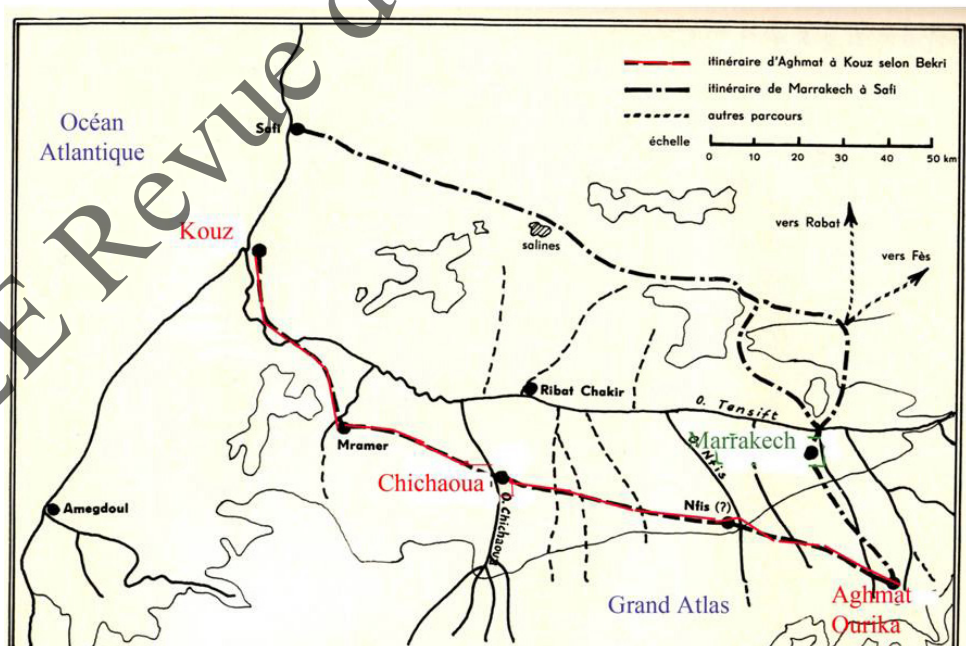
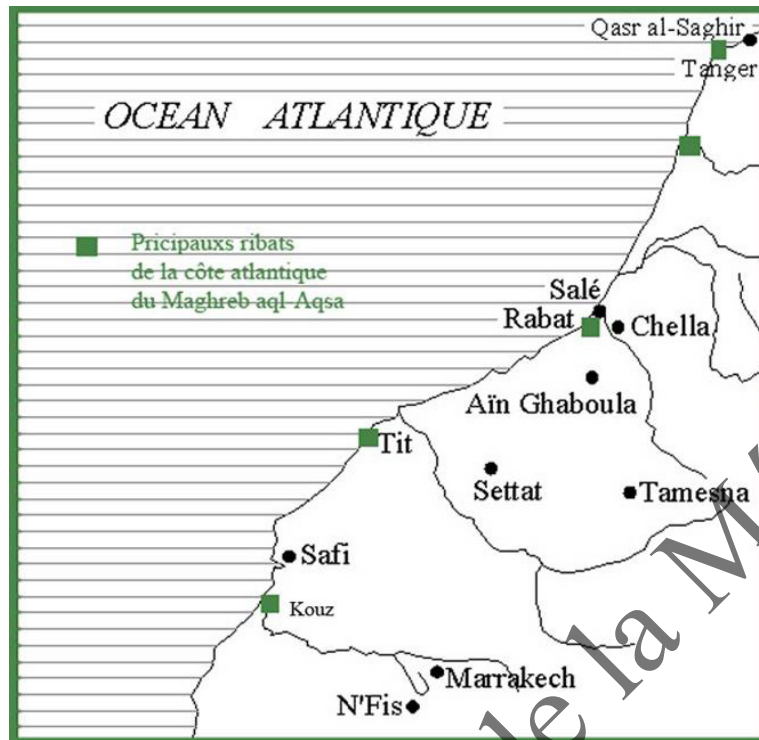
l'Ouest ou l'Est, entre terres maghrébines, est atteint d'un fort déclin où la stérilisation des côtes eut une large part.

Ces quelques exemples le démontrent, la vie des côtes maghrébines, riches d'une activité incessante, de l'Antiquité au Moyen Âge, fut le théâtre de maintes mutations. La prospérité des ports est à coup sûr liée à l'économie de l'arrière pays et, parallèlement, aux apports des routes commerciales dont ils sont l'aboutissement : à Kūz, Moulay bu Salham, ou à Siga. Leur vie est dépendante des grands phénomènes de l'histoire, des attaques normandes au jihād et, plus tard au développement du culte des saints. L'adaptation des installations aux flottes comme aux périls incite les

souverains à innover : le *dār al-sinā'a* — commun à toute la Méditerranée — comme le développement de bassins fortifiés sont sans doute parmi les réalisations les plus spectaculaires. Ces mutations démontrent que les musulmans du Moyen Âge n'ont cessé de démentir la frilosité d'Ibn Hamdis : plus encore que l'arrière-pays, les populations du littoral étaient citoyens du « continent liquide » qui assurait les ressources de leur quotidien comme les échanges dont dépendait leur économie.



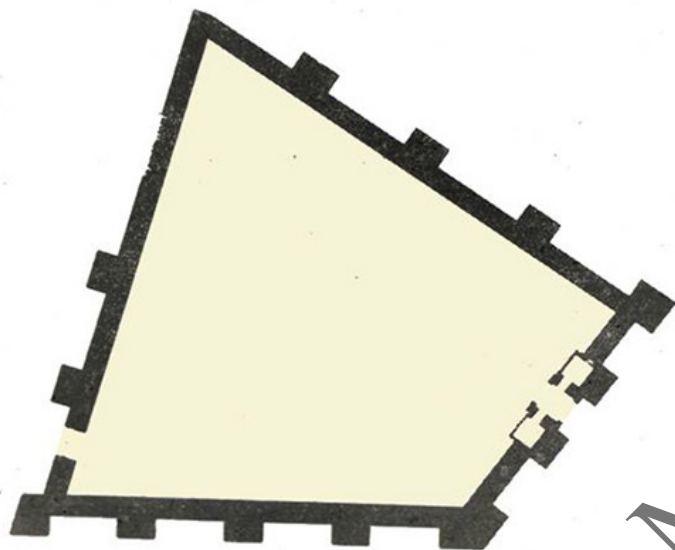
Cette gravure issue du *Civitates orbis terrarum* met en évidence la proximité au sein d'une aire ibéro-maghrébine d'al-Andalus (au premier plan) et de la "Barbarie" séparées seulement par les quelques milles du Détroit de Gibraltar. (© M. Terrasse)





Une organisation de la côte héritée en partie de la Maurétanie tingitane est très tôt confrontée avec des attaques qui suscitent l'implantation de maints « ribāt » (à gauche en haut). Mais al-Bakri rappelle au XI^e siècle les liens avec l'intérieur comme il en va à Kouz, ribāt mais aussi aboutissement d'une route de piémont qui relie Aghmat Ourika à l'Atlantique (à gauche en bas). Deux gravures du *Civitates orbis terrarum* (à gauche) illustrent l'une – Tanger - les transformations de l'ancienne capitale de la « Tingitane », l'autre – Arzila — des aménagements de la côte à barre du littoral atlantique. (© Michel Terrasse)

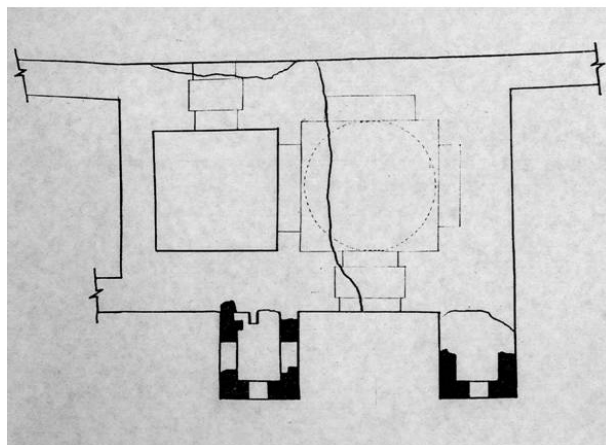


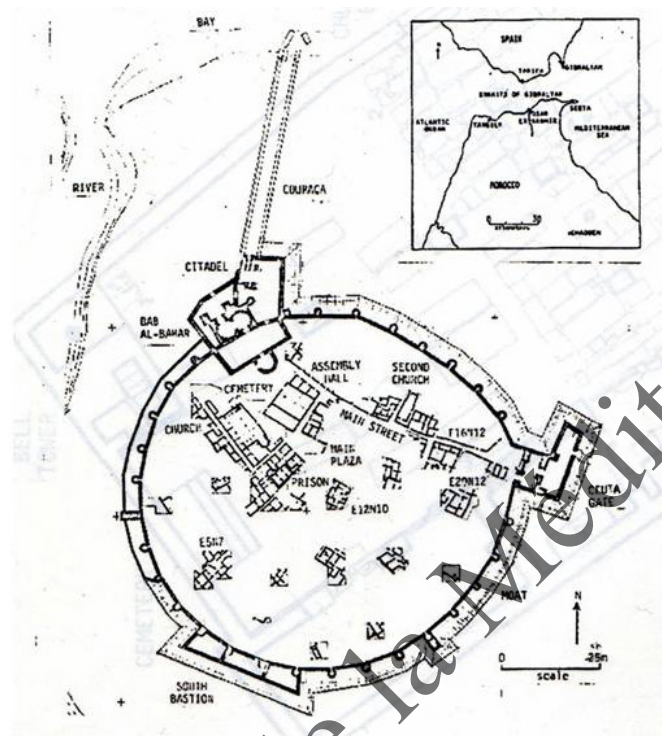


L'intervention omeyyade contre la tentative d'expansion vers l'Ouest des Fatimides a entraîné l'édification de fortifications nouvelles à Tarifa en al-Andalus (page de droite) mais aussi au Maghreb à Mellilla, Tanger et Sabta (à gauche, en bas) où l'enceinte de bord de mer présente le même flanquement par tours barlongues de faible saillie, régulièrement espacées, dispositif identique à celui de Tarifa. L'aire culturelle ibéro-maghrébine s'esquissait ainsi.
(© Michel Terrasse)

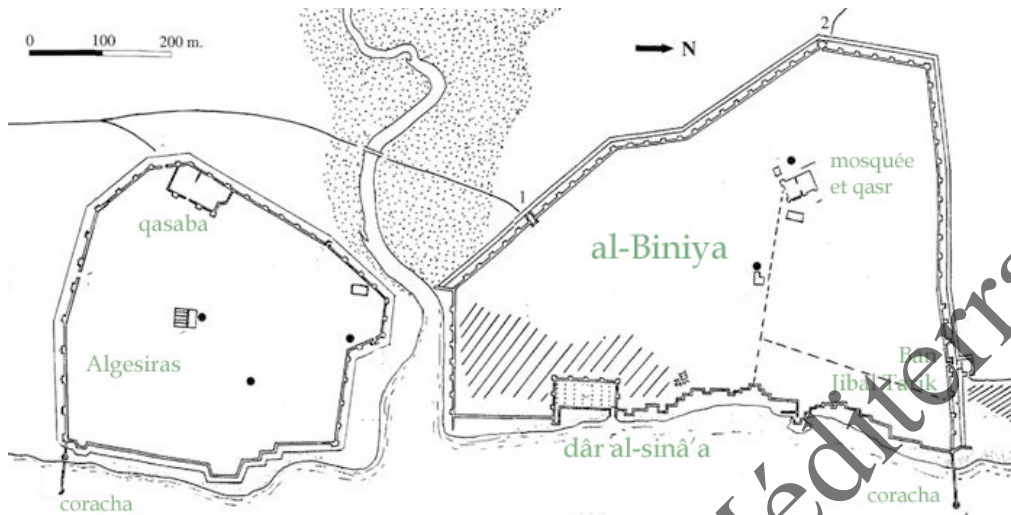


L'intervention en al-Andalus des Almoravides puis, surtout, des Almohades entraîne l'élaboration d'une route du califat reliant les deux sièges du pouvoir ibéro-maghrébin : Marrakech et Séville. À Qasr al-Saghir, sur le détroit, une nouvelle ville portuaire de plan circulaire – influence orientale ? – est créée. Une porte marine, Bāb al-Baḥr remaniée au XIII^e siècle par les Mérinides, conduisait au mouillage d'estuaire.
(© Michel Terrasse)









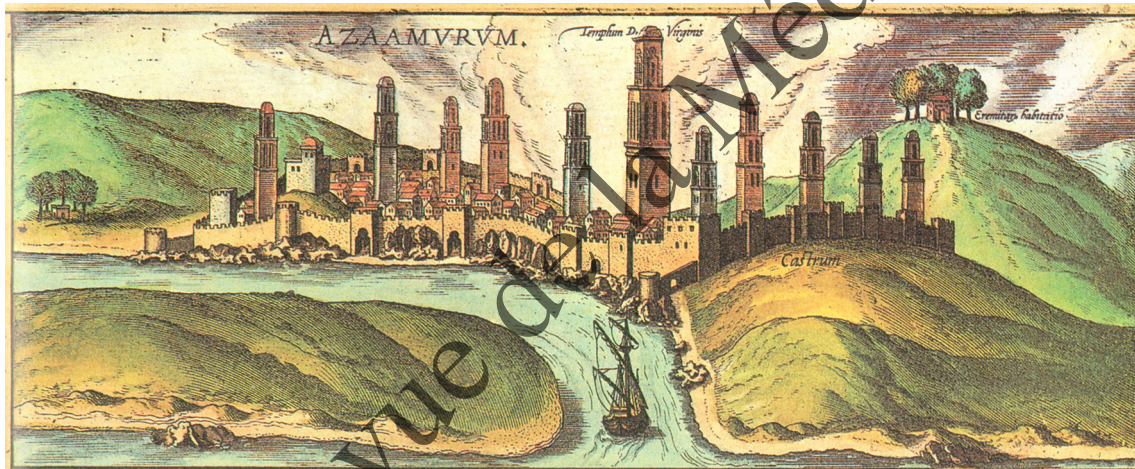
Les Mérinides affirmèrent leur pouvoir par la fondation de villes nouvelles comme Afrag (à gauche, « 20 » du plan), aux portes de Sabta munie d'une enceinte de béton en coffrage toute ibéro-maghrébine. Sur la rive nord, al-Binya, voisine d'Algésiras (à droite, en haut) comportait un dâr al sinâ'a ; la porte est, vers Djibal al-Tarik, présentait, en saillie sur la courtine, un accès en coude simple retrouvé à Niebla ou à la *Puerta de Cordoba* à Séville. (© Michel Terrasse)



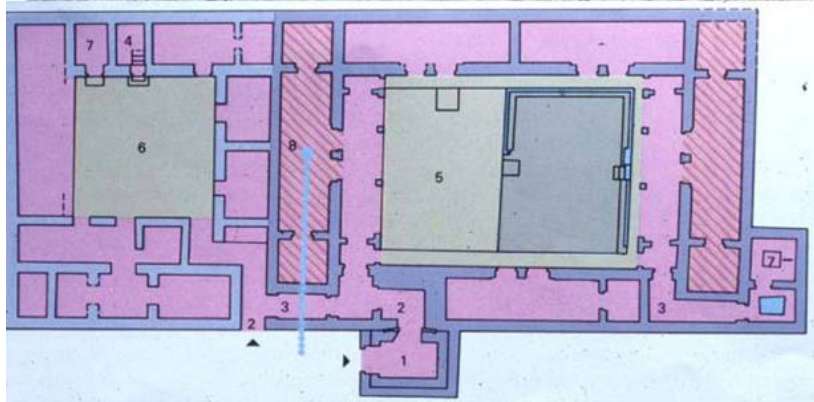
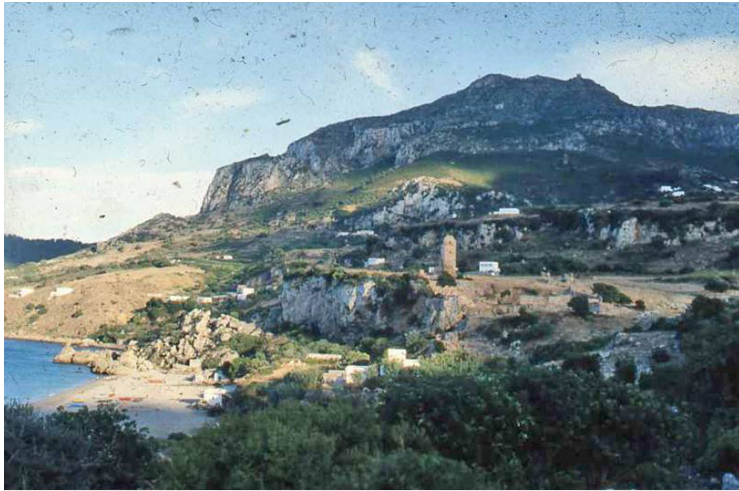
Un nouveau système portuaire s'affirme au XIII^e siècle mérinide. À Tanger, le dār al-sinā'a, voisin de Bāb al-Baḥr de la ville se lie à un bassin fortifié situé au fond de la rade : Tanjat Balia. Un semblable bassin existait à Salé où ses portes inachevées ont été conservées : ici, Bāb Mrisa (en bas à droite). Hunain, au Maghreb tlemcénien, avait été muni d'un semblable aménagement qui évoque la Maḥdiyya fatimide. (© Michel Terrasse)







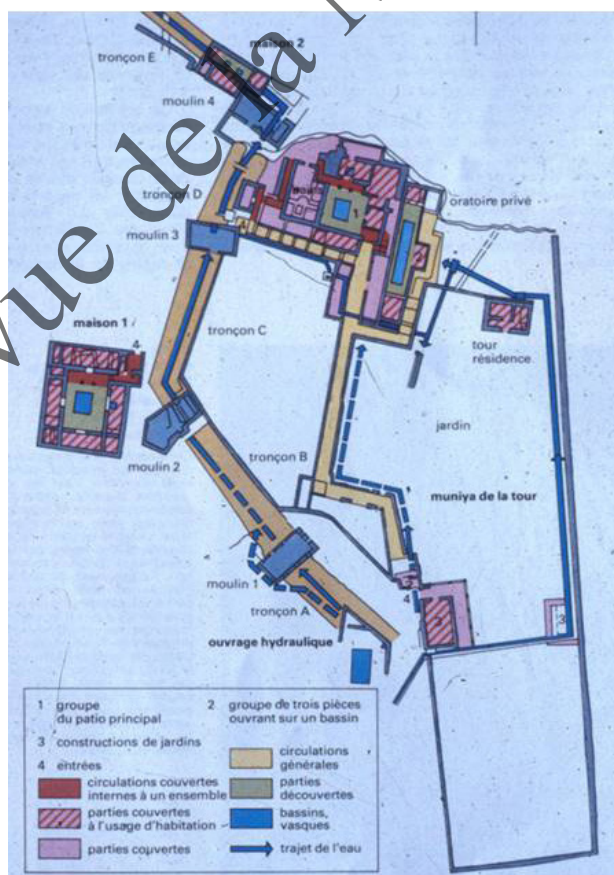
Les villes portuaires développèrent très tôt une activité de pêche, le poisson pouvant être séché ou transformé en *garum* comme le révèlent recettes de cuisine ou cuves liées à cette technique héritée de l'Antiquité (à droite). La ville d'Azemmour, sur l'estuaire de l'Um al-Rabi' où l'aloise abondait, dut en livrer 35 000 aux Portugais. (© Michel Terrasse)

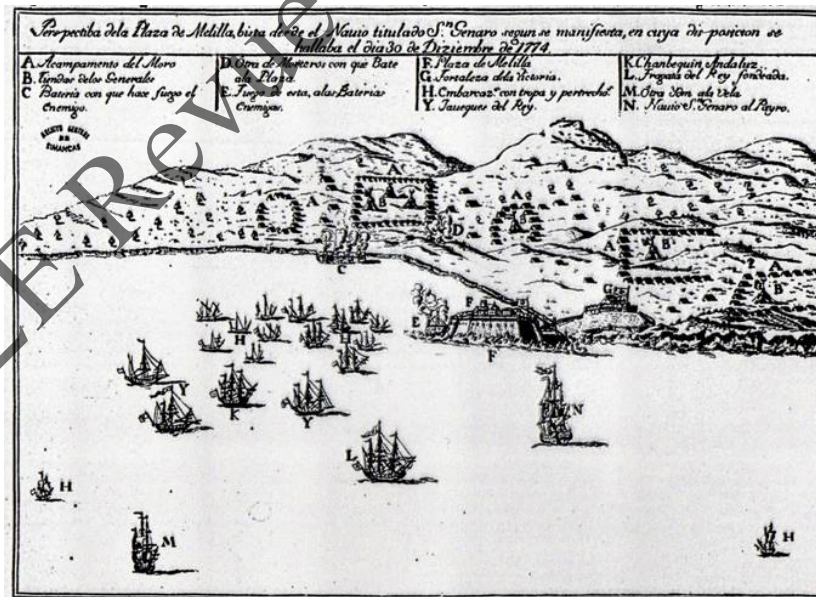
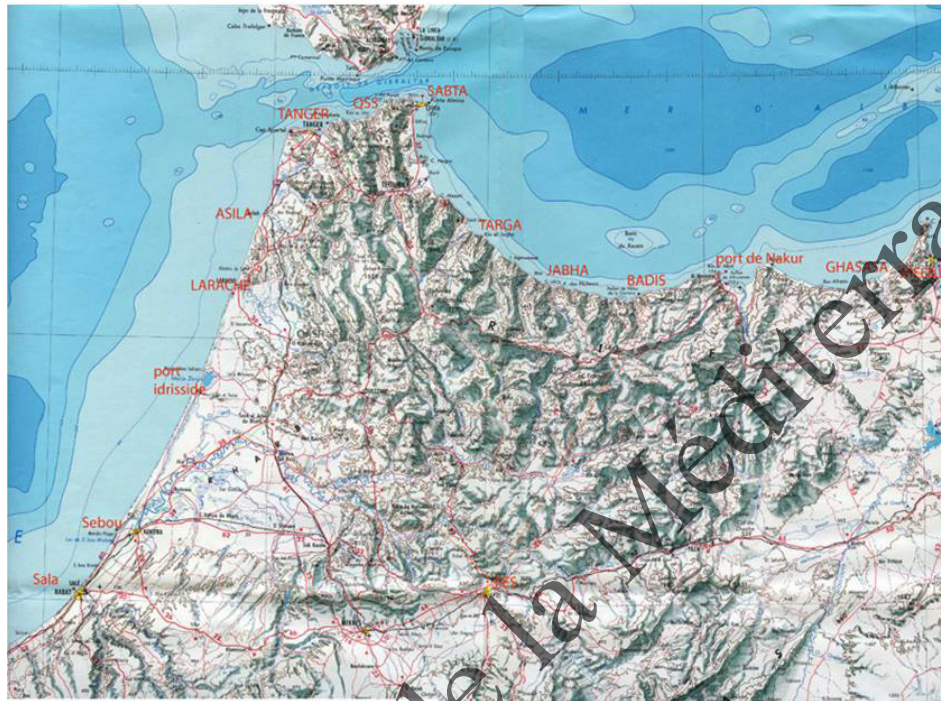




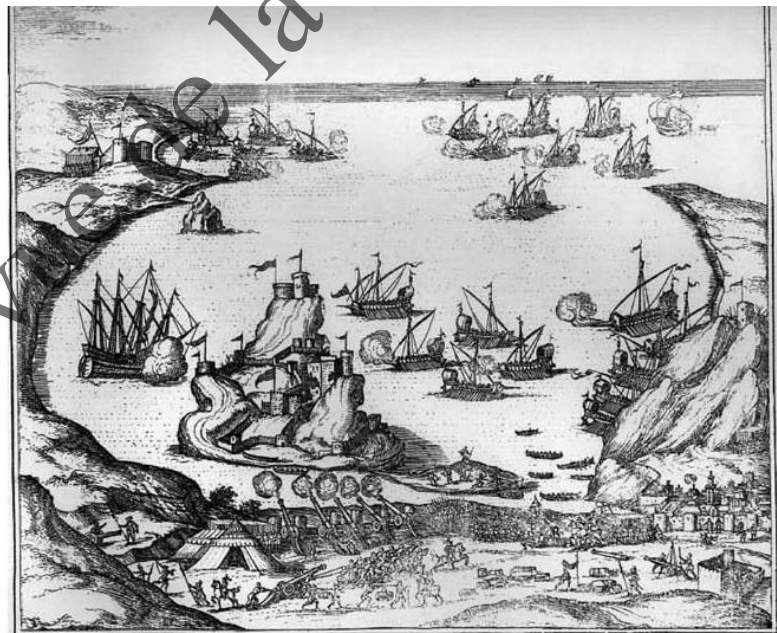
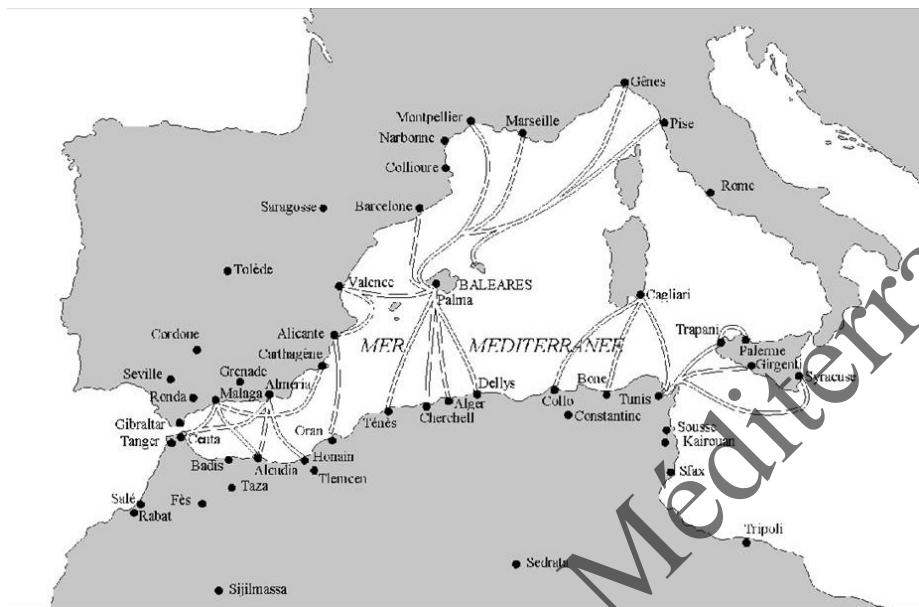
Parallèlement, la campagne voisine, était le lieu de culture vivrière mais aussi de mouillages annexes et des l'an mil d'architectures de plaisance comme ce palais omeyyade voisin de Sabta, lié peut être à la chasse signalée par les textes au pied du Jibal Mūsa (à droite).

Une muniya le remplace aux XII^e et XIV^e siècles. L'ouvrage hydraulique qui la jouxte est l'aboutissement d'une collecte des eaux de source du site en vue de leur embarquement vers la ville au mouillage complémentaire aux ports de Sabta.
(© Michel Terrasse)





MUTATION DES PORTS MAGHRÉBINS AU BAS MOYEN ÂGE : ÉTUDES DE CAS.



La côte méditerranéenne du Maghreb était riche dès le haut Moyen Âge de nombreux ports tels que Melilla (à gauche, en bas) ou celui de l’émirat de Nakūr (à gauche, en haut). Deux mouillages étaient souvent associés, en fonction du régime des vents, comme il en allait à Badis (à droite, en bas) — port de la Fes mérinide — jumelée à Yallish, l’actuelle Torres de Alcala. Ces ports étaient le support d’un riche commerce (à droite, en haut). (© Michel Terrasse)



Cette gravure du *Civitates terrarum* le démontre, cotes atlantiques et méditerranéennes sont le reflet de l'histoire du Maghreb. Les villes du Bū Rgreg, d'abord riches d'un ribāṭ défensif puis avec Ribāṭ al Faṭḥ (en haut) d'une base du jihād connu avec Chella le passage au ribāṭ funéraire avec un site dominant le port antique. Mais avec le port fortifié de Salé et le dār a -sinā'a de Rabat, rive droite, le rôle économique de ces cités associées apparaît clairement. A ces sites d'estuaire succèdent des mouillages de rade, abritées du vent comme ici à Targa et Jabha (en bas). (© Michel Terrasse)