

Itinéraires et mutations urbaines dans le *mašreq* islamique (VII^e - IX^e siècles)

A la fin de l'Antiquité, la Syrie byzantine et la Perse sassanide offraient un maillage dense de routes terrestres et fluviales, ouvrant sur la Méditerranée, ainsi que sur l'océan Indien. Ces voies étaient déjà connues des Arabes¹, qui les empruntaient pour faire commerce à Ayla, Boşra et jusqu'à Tyr ou Hīra². Certaines étaient construites en dur, avec une chaussée dallée, tandis que d'autres se réduisaient à de simples sentiers empierrés ou en terre. La route côtière de la Méditerranée et la *via nova* en Grande Syrie³, ou bien encore les voies longeant les rives du Tigre jusqu'à Ctésiphon en Perse, occupaient un rôle politique et économique significatif, à en croire les vestiges de bornes milliaires exhumés dans le Levant. Souvent érigées à des fins de propagande, elles reflétaient l'intérêt des Empereurs byzantins pour ces axes de circulation. En revanche, les pistes de la steppe syro-mésopotamienne étaient plus rudimentaires. Le long de la *strata diocletiana*, les postes de garde du III^e siècle, relevés en 1930-40 par A. Poidebard et R. Mouterde⁴, et datant de la politique de défense du limes Arabicus sous Dioclétien⁵, étaient à l'abandon. Au début du I^e/VII^e siècle, la steppe formait, sous le contrôle des Ghassanides et des Lakhmides, une frontière entre le Levant byzantin et la Perse, qui entretenaient des relations hostiles.

Au I^e/VII^e et au début du II^e/VIII^e siècle, la conquête arabo-musulmane transforma la géographie politique du Proche-Orient. En quoi consista l'intervention des califes sur les axes de circulation dans un *mašreq* islamique désormais unifié sous les Umayyades (41-133/661-750) et les Abbassides, jusqu'au décès en 295/908 du calife al-Muktafi, son successeur al-Muqtadir (295-320/908-932) s'étant révélé incapable de maintenir la

¹ IBN ḤABĪB, *Kitāb al-munammaq fī aḥbār Quraysh*, Fāriq, Haderābād, 1964, p. 32.

² P. CRONE, *Meccan Trade and the Rise of Islam*, Princeton Press, Princeton, 1987, p. 87-108.

³ Pour une vue d'ensemble sur les itinéraires et les milliaires en Grande Syrie romaine, T. BAUZOU, « Les routes romaines de Syrie », dans *Archéologie et Histoire de la Syrie II*, dir. J.M. Dentzer, W. Orthmann, Sarrebrück, 1989, p. 205-21; D. GRAF, « The via nova traiana in Arabia Petraea », dans *The Roman and Byzantine Near East: Some Recent Archaeological Research*, Ann Arbor, 1995, p. 241-68.

⁴ R. MOUTERDE, A. POIDEBARD, *Le Limes de Chalcis: Organisation de la Steppe en Haute Syrie Romaine*, P. Geuthner, Paris, 1945; « La voie antique des caravanes entre Palmyre et Hīt, au II^e siècle après Jésus-Christ, d'après une inscription retrouvée au Sud-Est de Palmyre (1930) », *Syria* 12 (1931) p. 101-15; A. POIDEBARD, *La trace de Rome dans le désert de Syrie. Le limes de Trajan à la conquête arabe*, P. Geuthner, Paris, 1934.

⁵ M. SARTRE, *D'Alexandre à Zénobie. Histoire du Levant antique IV^e siècle av. J.-C. - III^e siècle ap. J.-C.*, Fayard, Paris, 2001, p. 988.

cohésion du califat et l'autorité impériale⁶? Comment la carte des itinéraires routiers terrestres et fluviaux fut-elle redessinée pour relier les régions autrefois politiquement isolées du Proche-Orient? Quel impact l'évolution des trafics eut-elle sur les dynamiques de peuplement et les échanges? Les études ne manquent pas sur les routes et itinéraires du Proche-Orient des débuts de l'Islam, ainsi que sur les bâtiments associés à ces routes (*hān*, fortins, *ribāt*). Toutefois, ces publications offrent souvent une perspective régionale⁷ ou documentent l'histoire d'une voie spécifique de l'Antiquité à la période Mamelouk, telle les routes du *barīd*⁸ ou du *Ḥaġġ*⁹. L'objectif de cet article est au contraire de brosser un tableau d'ensemble, en reliant la mutation des réseaux routiers dans le Proche-Orient des II^e/VIII^e et III^e/IX^e siècles et une redéfinition des dynamiques urbaines et économiques après les conquêtes arabo-islamiques. Il s'agit également d'appréhender l'impact sur les itinéraires et les échanges, du déplacement vers l'Irak de la capitale califale à la fin du II^e/VIII^e siècle. Pendant longtemps, la fondation de Baghdad en 144/762 fut considérée comme ayant entraîné une rupture des équilibres anciens¹⁰ et le déclin du Bilād al-Šām, de l'Égypte et de l'Afrique du nord jusqu'à l'avènement de la dynastie Fatimide en 296/909. Or, les récents travaux archéologiques permettent de nuancer ces idées.

Les sources géographiques et les chroniques offrent de multiples témoignages sur l'évolution des axes de circulation dans l'Orient des débuts de l'Islam. Toutefois, ces textes des III^e/IX^e et IV^e/X^e siècles renvoient essentiellement au califat des Abbassides. Les cartes publiées dans cet article (fig. 1-2) ont été établies à partir de ces données textuelles. L'apport des sources archéologiques et épigraphiques est donc fondamental, car ces dernières éclairent l'intérêt des Umayyades pour le réseau routier dès la fin du I^{er}/VII^e siècle et apportent des datations sûres.

1.i Des voies postales de l'Antiquité au *barīd* islamique

Dans le maillage des routes héritées de l'Antiquité, les plus importantes, les routes postales reliaient l'Égypte à l'Iran (*burīda* en Perse, *cursus publicus* en Syrie), courant le long du littoral méditerranéen et du croissant fertile. À la fin du I^{er}/VII^e siècle, la route postale se limitait à reprendre le tracé des voies impériales de l'Antiquité¹¹. Elle permettait aux califes Sufyānides, qui siégeaient à Damas, de correspondre avec leurs

⁶ H. KENNEDY, *The Prophet and the Age of the Caliphates*, Longman, Londres, 1986, p. 187-195. D. WAINES, « The Third Century Internal Crisis of the Abbasids », *JESHO* 20/3 (1977) p. 282-306.

⁷ A. ROUGEULLE, « Quelques notes sur les voies de communication en Irak médiéval », dans *Colloque International d'Archéologie Islamique*, dir. R.-P. Gayraud, IFAO, Le Caire, 1998, p. 347-365 ; J.M. FIEY, « The Iraqi Section of the Abbasid Road Mosul-Nisibin », *Iraq* 26 (1964) 106-17 ; B. FINSTER, « Die Reiseroute Kufa-Sa'ūdī Arabien in Frühislamischer Zeit », *Baghdader Mitteilungen* 9 (1977) p. 53-94 ; G.R.D. KING, « The Distribution of Sites and Routes in the Jordanian and Syrian Deserts in the early Islamic Period », *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 17 (1987) p. 91-105.

⁸ A.J. SILVERSTEIN, *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*, CUP, Cambridge, 2007.

⁹ A.S. AL-'AZZAWI, « L'ancienne route du pèlerinage (Darb Zubayda) », *Sumer* 44/1-2 (1985-6) 199-213 ; A. PETERSEN, *The Medieval and Ottoman Hajj Route in Jordan*, Oxbow, Oxford, 2012.

¹⁰ J.A. SAUER, « The Pottery of Jordan in the Early Islamic Times », *SHAJ* 1 (1982) 329-337 ; R.K. FALKNER, « Jordan in the early Islamic Period: The Use and Abuse of Pottery », *Berytus* 41 (1993-4) 39-52.

¹¹ A.J. SILVERSTEIN, *op. cit.* 2007, p. 53-89.

gouverneurs, mais de manière encore rudimentaire. Ainsi, al-Ṭabarī rapporte que lorsque le gouverneur de Médine voulait envoyer à Mu'āwīya (41-60/661-680) un courrier écrit sur un rouleau de papyrus, il devait l'annoncer de manière publique, afin que les habitants de Médine puissent profiter de l'envoi pour faire parvenir au souverain leurs propres lettres¹². On peut en déduire que les envois de courrier par la voie postale restaient épisodiques.

Dès le début de l'Islam, les voies postales, renommées *ṭarīq al-barīd*, prirent un rôle stratégique dans la transmission d'informations politiques – comme l'annonce des décès des souverains Mu'āwīya¹³, Yazīd II¹⁴, al-Walīd II¹⁵ –, militaires ou fiscales¹⁶. Al-Ṭabarī signale ainsi que, pendant le règne du souverain Yazīd I^{er} (60-64/680-683), après la mort d'al-Ḥusayn à Karbala en 680, le gouverneur de Baṣra, 'Ubayd Allāh b. Ziyād, envoya une lettre au calife afin de connaître le sort réservé aux prisonniers de guerre¹⁷. Il est par conséquent naturel qu'à partir du II^e/VIII^e siècle, dans le contexte de l'arabisation et de l'islamisation des institutions antiques, les Marwānides, puis les Abbassides, soucieux d'unifier les peuples conquis autour de leur souveraineté, s'impliquent davantage dans la maintenance de ces réseaux de communication¹⁸. Les sources archéologiques et littéraires permettent alors de penser que le *barīd* subit des transformations significatives.

Dans bien des cas, il s'agit essentiellement de propagande, de refection ou d'entretien des voies existantes. En Syrie du Nord, en Ḡazīra, ainsi qu'à la frontière de l'Anatolie byzantine, des milliaires, des stations de postes et des ponts furent bâtis ou restaurés sous le règne d'Hišām b. 'Abd al-Malik (105-125/724-743) pour faciliter la progression des Musulmans vers Constantinople, le transit des biens et des hommes. Le souverain fit édifier un pont près de Callinicum/al-Raqqa¹⁹ en 122/740, ou restaurer en 125/743 le pont du Tigre près d'Amida, détruit lors d'une inondation²⁰. Il fit également reconstruire le pont romain du fleuve Seyhan, facilitant la conquête arabo-islamique d'Adana à la frontière de l'Empire byzantin²¹. Après 750, les Abbassides continuèrent d'améliorer les voies et infrastructures routières déjà existantes: ils renouvelèrent à la fin du II^e/VIII^e siècle son système de bornage (*amara bi-tağdīdi l-amyālī*)²² sur ordre d'al-Mahdī (158-169/775-785)²³ et professionnalisèrent le métier de maîtres des postes et des

¹² AL-ṬABARĪ, *Ta'riḥ al-rusul wa al-mulūk*, Secunda Series, De Goeje, Leyde, 1879-1901, p. 213.

¹³ AL-BALĀDŪRĪ, *Ansāb al-ašraf* 4, Dār al-fikr, Beyrouth, 1999, p. 3.

¹⁴ AL-ṬABARĪ, *op. cit.*, Secunda Series (1879-1901) p. 1467.

¹⁵ AL-ṬABARĪ, *op. cit.*, Secunda Series (1879-1901) p. 1854.

¹⁶ A.J. SILVERSTEIN, *op. cit.* (2007) p. 71-72.

¹⁷ AL-BALĀDŪRĪ, *op. cit.* (1999) p. 223.

¹⁸ A.J. SILVERSTEIN, *op. cit.* (2007) p. 55.

¹⁹ A. HARRAK, *The Chronicle of Zuqnīn*, Pontifical Institute, Toronto, 1999, p. 165.

²⁰ A. HARRAK, *op. cit.*, p. 165.

²¹ G. LE STRANGE, *Lands of the Eastern Caliphate*, CUP, Cambridge, 1905, p. 131.

²² AL-ṬABARĪ, *op. cit.*, Tertia Series (1879-1901) p. 486.

²³ AL-ṬABARĪ, *op. cit.*, Secunda Series (1879-1901) p. 1720.

courriers (*ṣāhib al-barīd*)²⁴.

Si l'héritage de l'Antiquité fut préservé en Syrie du Nord et en Ġazīra, les voies postales impériales subirent une transformation plus radicale de leur tracé en Syrie du Sud et dans le Sawād. Celle-ci se matérialisa par l'abandon de certaines voies au profit de l'ouverture ou de l'expansion d'autres pistes. Dans le contexte d'une militarisation du littoral méditerranéen²⁵, les souverains musulmans préférèrent ainsi aux routes côtières de la Grande Syrie méridionale, les voies de l'intérieur longeant la vallée du Jourdain par al-Ramla, Jérusalem et Baysān. En témoignent les opérations de bornage, d'arpentage et de nivellement, que le calife 'Abd al-Malik (65-86/685-705) y effectua et qui ont laissé des traces matérielles. Ainsi, à la fin du XIX^e siècle, quatre bornes furent dégagées près de Jéricho (dans les ruines de Ḥān al-Ḥathrūra et près du couvent grec de Khoziba) et d'al-Ramla (au nord de la tour de Bāb al-Wād et à côté de l'église d'Abū Gosh). En 1922, ces bornes firent l'objet des publications de Max van Berchem²⁶. Elles évoquent les travaux que le calife 'Abd al-Malik b. Marwān ordonna d'entreprendre (*amara bi-ʿimārati l-ṭarīq*) pour l'entretien de la voie postale entre Damas et Jérusalem. La pose de ces bornes milliaires reflétait certes l'intérêt des Umayyades pour le développement du *barīd* en Palestine, mais sans doute releva également d'une opération de propagande. Dans le contexte de la rébellion d'Ibn al-Zubayr à la Mecque entre 61/680 et 72/692, cette route prit une importance considérable et ces travaux facilitèrent le processus de détournement du *ḥaġġ* vers le Dôme du Rocher. Deux autres bornes, qui présentaient des inscriptions similaires, furent repérées plus tard, dans la région du Golan. Ces milliaires²⁷ témoignent des travaux de nivellement (*amara bi-tashīl al-ʿaqaba*) que 'Abd al-Malik aurait ordonné de réaliser à l'ingénieur Yaḥyā b. al-Ḥakam b. Abī al-ʿĀṣ (l'oncle paternel du souverain) afin de tracer une nouvelle route de Damas à Tibériade par Pella²⁸. Ces bornes permettaient aux voyageurs de se repérer et leur rappelaient la générosité du calife et son souci constant de construire des infrastructures impériales. Ces travaux de bornage de la route de la poste, initiés par 'Abd al-Malik, furent poursuivis par ses successeurs, en particulier al-Walīd I^{er} (86-96/705-715), qui, selon al-Ṭabarī, aurait fait bâtir des réservoirs d'eau le long de la voie²⁹.

Selon les géographes, la nouvelle route du *barīd* partait donc de Jérusalem pour rejoindre Damas, reliant ce centre de pèlerinage stratégique à la capitale califale des Umayyades. Elle longeait le versant occidental de la vallée du Jourdain, jusqu'à Tibériade, al-Laġġūn et Baysān. Entre Baysān et Ḥomṣ, elle se divisait en deux voies. La première traversait le Golan jusqu'à Damas, puis contournait les monts Anti-Liban par

²⁴ A.J. SILVERSTEIN, *op. cit.* (2007) p. 71-77.

²⁵ *infra*. p. 12-13.

²⁶ M. VAN BERCHEM, *Matériaux pour un Corpus Inscriptionum Arabicarum* 2, tome 1-fascicule 1, IFAO, Le Caire, 1922, p. 3-29.

²⁷ M. SHARON, « An Arabic Inscription From the Time of the Caliph 'Abd al-Malik », *BSOAS*, 29/2 (1966) p. 367-372; A. ELAD, « The Southern Golan in the Early Muslim Period. The Significance of Two Newly Discovered Milestones of 'Abd al-Malik », *Der Islam*, 76 (1999) p. 33-88; K. CYTRYN-SILVERMAN, « The Fifth mil from Jerusalem: another Umayyad milestone from southern Bilād al-Shām », *BSOAS*, 70 (2007) p. 603-610.

²⁸ R.H. SMITH, « Trade in the Life of Pella of the Decapolis », *SHAJ*, 3 (1987) p. 53-58.

²⁹ AL-ṬABARĪ, *op. cit.*, Secunda Series, De Goeje, Leyde, 1879-1901, p. 1271.

l'est. La seconde, appelée « route du sentier » (*ṭarīq al-darāğ*) par Qudāma b. Ġa'far³⁰, suivait la vallée de la Beqaa, passait par Baalbeck et Anjar, ville fondée par le calife al-Walid I^{er}, selon la chronique de Théophane. Depuis Ḥomṣ, la route longeait ensuite le versant oriental du Ġabal Sumāq et les rives de l'Oronte, pour rejoindre Qinnasrīn et Alep. Enfin, elle bifurquait vers l'est, en direction d'al-Raqqa³¹, qui constituait à cette époque une véritable plaque tournante, à la croisée des voies de Syrie, de Ġazīra et d'Irak³². Grâce à sa situation géo-stratégique, al-Raqqa connut, après la bataille de Ṣiffin en 37/657, un essor économique remarquable, révélé tant par les sources syriaques³³ que matérielles.

Deux autres routes postales reliaient la ville d'al-Raqqa au bord de l'Euphrate à Mossoul bordant le Tigre, et par là réunissaient la région occidentale du Diyār Muḍar à la région orientale du Diyār Rabī'a. La première partait d'al-Raqqa, longeait les rives du Balīḥ jusqu'à Ḥiṣn Maslama et Ḥarrān, puis bifurquait à l'est vers les villes de Ra's al-'Ayn, Kafartūtā, Dārā et Nisibe, situées sur les rives du fleuve Ḥābūr, enfin aboutissait à Mossoul³⁴. Durant l'Antiquité, cette route reliait les couvents chrétiens de la province, situés à Sarūğ, Édesse, Ḥarrān, Mardīn, Dārā, Nisibe et Mossoul. La seconde voie au sud partait d'al-Raqqa, longeait l'Euphrate jusqu'à la cité de Qarqisiyya puis les rives du Ḥābūr jusqu'à 'Arabān. Elle bifurquait à l'est vers Singār et aboutissait enfin à Mossoul³⁵. Cette route traversait les plantations de coton du Ḥābūr près de 'Arabān³⁶ et les champs de garance, facilitant l'acheminement de ces ressources agricoles vers les ateliers locaux d'al-Rāfiqa et de Mossoul³⁷.

Enfin, la route postale, fluviale et terrestre, reliait Mossoul à l'embouchure du golfe Persique³⁸. Sous les Sassanides, les hommes naviguaient le long du Tigre jusqu'à Ctésiphon³⁹. Plusieurs étapes sont mentionnées sur ce tronçon par les géographes, telles

³⁰ QUDĀMA IBN ĠA'FAR, *Kitāb al-ḥarāğ*, E.J. Brill, Leyde, 1967, p. 219.

³¹ IBN ḤURDĀDBAH, *op. cit.* (1967) p. 98.

³² C.E. BOSWORTH, « Ar-Raqqa: Geopolitical Factors in its History Under the Caliphs », dans *Raqqa, Die Islamische Stadt* 2, Ph. von Zabern, Mainz, 2003, p. 57-61.

³³ Les sources syriaques évoquent de manière détaillée comment la ville connut à l'époque umayyade un essor économique. Ainsi, la chronique de 846, comme celle de Zuqnīn, raconte que le calife Hišām b. 'Abd al-Malik (724-743) creusa les canaux d'al-Hanī et d'al-Marī afin de dériver les eaux de l'Euphrate pour irriguer ses terres et qu'il bâtit des maisons et des industries. Rien ne spécifie l'emplacement exact des travaux, mais la chronique de Théophile d'Edesse les associe à la cité de Qalliniqos/al-Raqqa. La chronique de 1234 évoque ensuite l'arrivée d'Hārūn al-Rašīd à al-Raqqa et la construction d'al-Rāfiqa, qui devint selon al-Ṭabarī un des plus grands marchés aux esclaves. ṬABARĪ, *op. cit.*, Tertia Series (1879-1901) p. 709; C. ROBINSON, « Ar-Raqqa in the Syriac Historical Tradition », dans *Raqqa, Die Islamische Stadt* 2, Ph. von Zabern, Mainz, 2003, p. 81-85.

³⁴ IBN ḤURDĀDBAH, *op. cit.* (1967) p. 95.

³⁵ IBN ḤURDĀDBAH, *op. cit.* (1967) p. 97.

³⁶ AL-MUQADDASĪ, *Aḥsan al-taqāsīm fī ma'rifat al-aqālīm*, M.J. De Goeje, Leyde, 1877, p. 129.

³⁷ A. HARRAK, *The Chronicle of Zuqnīn*, Pontifical Institute, Toronto, 1999, p. 208-214.

³⁸ A. ROUGEULLE, « Quelques notes sur les voies de communication en Irak médiéval », dans *Colloque international d'archéologie islamique*, éd. R.-P. Gayraud, IFAO, Le Caire, 1998, p. 347-365.

³⁹ IBN ḤURDĀDBAH, *op. cit.* (1967) p. 154.

que Karḥ, l'ancien relais postal sassanide, mais aussi al-Qādisiyya, 'Ukbarā et Baradān⁴⁰. Les voies postales reliaient ensuite la capitale des Sassanides à Suse et aux provinces orientales de l'Empire. À l'inverse, les pistes tracées entre Ctésiphon et le bas Irak, notamment le port d'al-Ubulla, étaient sommaires et souffrirent des débordements de l'Euphrate et du Tigre à la fin de l'Antiquité en raison de négligences dans l'entretien des digues⁴¹.

Aux II^e-III^e/VIII^e-IX^e siècles, les califes umayyades et abbassides poursuivirent une politique de remise en valeur des ressources agricoles et des infrastructures routières et urbaines en Irak méridional. Les pistes de l'Antiquité furent largement restructurées pour desservir Kūfa⁴², par les terres fertiles du Sawād, ou Baṣra. En raison de l'affaiblissement du débit du Tigre⁴³, on empruntait pour se rendre à Baṣra une voie terrestre, en aval de Bagdad, qui longeait les rives du fleuve jusqu'à Famm al-Ṣilh. De là, on embarquait sur le canal d'al-Ṣilh jusqu'à la ville neuve de Wāsiṭ. Selon al-Muqaddasī, 'Wāsiṭ fut nommée comme telle par le gouverneur al-Ḥaḡḡāḡ, pour sa position de carrefour entre les villes d'Irak et celle d'al-Ahwāz⁴⁴. On peut supposer que cette ville prit son essor grâce au développement de la route postale et à la taxation du passage des bateaux naviguant vers Baṣra, navigation attestée par Ibn Baḥṣāl dans le *Tārīḥ Wāsiṭ*⁴⁵. Enfin la dernière partie du trajet entre Wāsiṭ et Baṣra s'effectuait en suivant une série de marécages, reliés par le canal d'al-Qatr. Les navires devaient emprunter le canal, afin de rejoindre le Nahr Abū l-Asad, à la confluence du Tigre et de l'Euphrate, et le Nahr 'Awra jusqu'à Baṣra et Ubulla dans le Ṣaṭṭ al-'Arab⁴⁶.

ii. Tracer des pistes caravanières dans la steppe

L'avènement de l'Islam au Proche-Orient fut marqué, en outre, par un réaménagement significatif des routes de la steppe, qui permettaient de relier plus rapidement le Bilād al-Šām à la Ġazīra et l'Irak. Dans l'Antiquité, la voie principale traversant la steppe était la *strata dioclétiana*. Jalonnée de fortins militaires, elle conduisait de Palmyre à Doura-Europos et Abū Kamāl près de l'Euphrate. Néanmoins, sous Justinien au VI^e siècle, elle fut laissée à l'abandon, dans le contexte du rôle accru des Ghassanides dans la steppe syrienne⁴⁷. Les grandes voies du commerce entre l'Empire byzantin et les pays d'Orient empruntaient alors des chemins plus au nord, au pied du Taurus et de l'Anti-Taurus.

À *contrario*, aux II^e-III^e/VIII^e-IX^e siècles, les axes de circulation à travers la steppe furent multipliés. Entre Damas et al-Raqqā, la piste reliant Palmyre à Soukné, al-Ruṣāfa

⁴⁰ IBN ḤURDĀDBAH, *op. cit.* (1967) p. 93.

⁴¹ A. ROUGEULLE, *op. cit.*, 1998, p. 350-1.

⁴² M. MORONY, « Land Use and Settlement Patterns in Late Sasanian and Early Islamic Iraq », dans *The Byzantine and Early Islamic Near East II*, éd. G.R.O. King & A. Cameron, Darwin Press, Princeton, 1994, p. 221-229.

⁴³ P. SANLAVILLE, *Le Moyen-Orient arabe, le milieu et l'homme*, Armand Colin, Paris, 2000, p. 67.

⁴⁴ AL-MUQADDASĪ, *op. cit.* (1877) p. 107.

⁴⁵ BAḤṢĀL, *Tārīḥ Wāsiṭ*, Girguis 'Awwād, Bagdad, 1967, p. 37.

⁴⁶ IBN ḤURDĀDBAH, *op. cit.* (1967) p. 59.

⁴⁷ G. GREATREX, « Byzantium and the East in the Sixth Century », dans *The Cambridge Companion to the Age of Justinian*, dir. M. Maas, Cambridge University Press, New York, 2005, p. 477-91.

et al-Raqqā, bénéficia de la fondation des fortins Qaṣr al-Ḥayr al-Šarqī et Ġarbī. Le géographe al-Yāqūt⁴⁸, s'appuyant sur des témoignages du II^e/VIII^e siècle, signale l'enjeu économique de cette voie, dont le développement favorisa le transit des hommes et des biens de la Ġazīra au Ḥauran par l'ancien centre de pèlerinage byzantin, al-Ruṣāfa. Cette route se doubla même d'une nouvelle voie, tracée le long du *barīd* jusqu'à Ḥomṣ puis vers l'est, par la steppe, en direction de Salamiya, Qaṣṭal, al-Ruṣāfa et al-Raqqā. D'après Qudāma b. Ġa'far, on développa ce second itinéraire, en raison du nombre important de ses points d'eau⁴⁹.

Cette expansion des pistes caravanières de la Palmyrène favorisa la colonisation des marges arides de Syrie. Sporadique à l'époque byzantine⁵⁰, elle se développa sous les Umayyades et les premiers Abbassides, conduisant à l'aménagement de vastes domaines permanents, dotés de grands enclos pour les troupeaux et d'équipements hydrauliques, à vocation pastorale et agricole. Les fouilles et prospections de D. Schlumberger en 1936-1938, d'O. Grabar puis de D. Genequand en 2002-2011 ont fourni des données précises sur l'histoire des châteaux umayyades dont l'émergence en Palmyrène fut accompagné d'un processus de mise en valeur des terres arides au début du II^e/VIII^e siècle⁵¹. Sous les Abbassides, la colonisation des marges arides de la Syrie du nord se poursuivit et al-Ya'qūbī signale justement que le cousin du calife al-Manṣūr (136-158/754-775), 'Abd allāh b. 'Abd al-Muṭṭalib, éleva à Salamiyā son propre domaine où il fit creuser un canal afin de pouvoir y cultiver du safran⁵².

De nouvelles pistes caravanières furent également ouvertes entre Damas et les villes d'Irak à l'époque des Umayyades. Une voie passait par Boṣra au sud de la capitale, puis bifurquait à l'est, en direction de 'Ayn al-Tamr, de Karbala et Kūfa. Les stations, al-Aḥdamiyya, Ḥaḥiyya, Ḥalat, Suwā, Uḡayfir et Ġurraba, la jalonnaient et permettaient, selon Ibn Ḥurdādbah, aux voyageurs de se reposer et de s'abreuver durant ce voyage « parmi les broussailles »⁵³. La seconde longeait au Sud la voie du pèlerinage jusqu'à Adri'āt, puis prenait à l'est la direction de Kūfa. Elle était balisée par treize stations d'étape⁵⁴. Le long de ces routes de la steppe, les souverains multiplièrent les points d'eau

⁴⁸ YĀQŪT, *Mu'jam al-buldān* 3, Dār ṣādir, Beirut, 1957, p. 47-8.

⁴⁹ QUDĀMA B. ĠA'FAR, *Kitāb al-ḥarāğ*, E.-J. Brill, Leyde, 1967, p. 218.

⁵⁰ B. GEYER, M.-O. ROUSSET, « Les steppes arides de la Syrie du nord à l'époque byzantine ou « la ruée vers l'est », dans *Conquête de la steppe*, éd. B. Geyer, Maison de l'Orient, Lyon, 2001, p. 111-121.

⁵¹ O. GRABAR, *Qasr al-Hayr East*, Harvard University Press, Cambridge, 1978; D. GENEQUAND *et al.*, « Rapport préliminaire des travaux de la mission archéologique syro-suisse à Qasr al-Hayr al-Sharqi (Syrie) 2005 », *Schweizerisch-Liechtensteinische Stiftung für Archäologische Forschungen im Ausland* (2006) p. 161-203; D. GENEQUAND, « From Desert Castle to Medieval Town: Qasr al-Hayr al-Sharqi », *Antiquity*, 79 (2005) p. 350-361 ; « Umayyad Castles ; the Shift From Late Antique Military Architecture to Early Islamic Palatial Building », dans *Muslim Military Architecture in Greater Syria*, dir. H. Kennedy, éd. Brill, Leyde, 2006, p. 3-25; *Les établissements de élites omeyyades en Palmyrène et au Proche-Orient*, Ifpo, Beyrouth, 2012; D. GENEQUAND, M.-O. ROUSSET, « Résidences aristocratiques byzantines et omeyyades des marges arides du nord de la Syrie », dans *Habitat et environnement. Prospections dans les marges arides de la Syrie du nord*, dir. M.-O. Rousset *et al.*, TMO 71, éd. Maison de l'Orient et de la Méditerranée, Lyon 2016, p. 207-266.

⁵² AL-YA'QŪBĪ, *Kitāb al-buldān*, M.J. De Goeje, Leyde, 1892, p. 324.

⁵³ IBN ḤURDĀDBAH, *op. cit.* (1967) p. 97.

⁵⁴ IBN ḤURDĀDBAH, *op. cit.* (1967) p. 99.

et de ravitaillement marqués par des fortins, dont un grand nombre ont déjà été fouillés. Sur le plateau sec du Ḥaurān et dans la dépression d'Azraq, la fondation des fortins de Qaṣr Burqu', Ḥarana, Tuba ou Quṣayr 'Amra, ainsi que la réoccupation des forts romains d'Umm al-Jimāl, Qaṣr Hallabāt, Qaṣr Azraq, Qaṣr 'Uwaynid ou Jebel Asaykhin, résultèrent sans doute, d'après H.I. MacAdam⁵⁵, d'une volonté de multiplier les relais au II^e/VIII^e siècle, en vue de faciliter les déplacements des hommes et des biens à travers la steppe jusqu'en Irak.

Ces fortins, établis pour la plupart au II^e/VIII^e siècle, étaient destinés à accueillir l'aristocratie et les voyageurs ordinaires, et à assurer leur sécurité face à d'éventuels rôdeurs⁵⁶. Il a ainsi été révélé⁵⁷ que l'occupation de Qaṣr Banī Muqātil, à l'époque des Umayyades, près de l'oasis de 'Ayn al-Tamr, résulta de cette politique. Élevé, selon Yāqūt, au VI^e siècle, par Muqātil b. Ḥasān d'al-Ḥīra, cet ancien château fut réoccupé, dès le I^{er}/VII^e siècle, en raison de sa position stratégique le long des pistes menant de l'Irak à Boṣra, pour servir de halte caravanière jusqu'en 144/762, où il fut détruit par l'oncle du calife abbasside al-Saffāh, pour élever le palais d'al-Ukhaidir. La ville neuve de Kūfa, d'où partaient et où arrivaient les routes de la steppe, vers et depuis Boṣra connut en conséquence un essor commercial qui se matérialisa par le développement de sa *kunāsa*. Ce n'était à l'origine qu'un terrain vague qui, sous le gouvernorat de Ziyād b. Abīhi (49-53/670-673), devint le lieu de chargement et déchargement des caravanes, selon un récit d'al-Ġāhiz⁵⁸. L'industrie du transport s'y concentra et la *kunāsa* se vit attribuer la fonction de marché de vente et de location de bêtes de somme (chameaux ou mules).⁵⁹

iii. Voyager vers l'Arabie au début de l'Islam

Dès la fin du I^{er}/VII^e siècle, les califes musulmans engagèrent des travaux destinés à améliorer, puis à étendre, le tracé des pistes caravanières de l'Antiquité, qui reliaient la Syrie et l'Irak au Ḥiǧāz, d'après les sources littéraires, épigraphiques et archéologiques. Selon Ibn Ḥabīb⁶⁰ (m. 245/860), les Arabes connaissaient ces routes, notamment depuis que Ḥāšim, l'arrière grand-père du Prophète, avait persuadé les souverains de la Syrie byzantine et de l'Irak sassanide, de laisser les marchands de la tribu de Qurayš à La Mecque parcourir régulièrement leur pays respectif pour vendre de l'argent, de l'or, des épices, des animaux et des esclaves⁶¹.

Sous les Umayyades, ces travaux consistèrent en l'amélioration de la voie *nova*

⁵⁵ H. INNES MACADAM, « Some Notes on the Umayyad Occupation of North-East Jordan », dans *The Defense of the Roman and Byzantine East*, éd. PH. Freeman, D. Kennedy, Sheffield, 1986, p. 531-547 ; G.R.D. KING, *op. cit.* (1987) p. 91-105.

⁵⁶ G.R.D. KING, « The Distribution of Sites and Routes in the Jordanian and Syrian Deserts in the Early Islamic Period », *PSAS*, 17 (1987) p. 91-105 ; G. BISHEH, « The Umayyad Monuments Between Muwaqqar and Azraq: Palatial Residence or Caravanserais », *NEA*, 3 (1992) p. 35-41.

⁵⁷ B. FINSTER, J. SCHMIDT, « The Origin of Desert Castles: Qasr Bani Muqatil, near Karbala, Iraq », *Antiquity*, 79 (2005) p. 339-349.

⁵⁸ AL-ĠĀHIZ, « Kitāb al-biǧāl », dans *Rasā'il al-Ġāhiz* 2, A. Hārūn, Le Caire, 1964, p. 333.

⁵⁹ L. MASSIGNON, « Explication du plan de Kūfa », *Mélanges Maspero* 3, 1935-1940, p. 53.

⁶⁰ IBN ḤABĪB, *Kitāb al-munammaq fi aḥbār Qurayš*, Fāriq, Haderābād, 1964, p. 32.

⁶¹ P. CRONE, *Meccan Trade and the Rise of Islam*, Princeton Press, Princeton, 1987, p. 87-108, 115-119, 129-132.

traiana romaine menant de Boşra aux portes de l'Arabie et en une multiplication des points d'eau et des stations de ravitaillement jusqu'à La Mecque. Ibn al-Faqīh⁶² écrit ainsi que le calife al-Walīd I^{er} (86-96/705-715) fit installer des réservoirs d'eau le long des pistes. Les historiens soulignent que les travaux de ce calife furent poursuivis par ses successeurs : 'Umar II (99-101/717-720) aurait fait bâtir des stations caravanières, selon al-Ṭabarī⁶³, et Hišām b. 'Abd al-Malik (105-125/724-743), selon al-Mas'ūdī, dota la route des aqueducs et des citernes nécessaires aux pèlerins⁶⁴. Une inscription découverte lors d'une fouille menée près du village de Rimat Ḥāzim, situé aux abords de Suwaydā' au sud de Damas, vient en effet confirmer les propos d'al-Mas'ūdī. Sur un bloc de pierre, elle révèle que le calife Hišām avait ordonné de bâtir un nouveau réservoir d'eau (*birkah*) et que les travaux furent conduits par un certain 'Ammār⁶⁵. Al-Qalqašandī, au IX^e/XV^e siècle, rapporte que ce même souverain aurait également fait construire des bornes milliaires⁶⁶. Les sources littéraires indiquent, par ailleurs, que le calife al-Walīd b. Yazīd (125-126/743-744) fit élever dans la Balqā' au nord de 'Amman, près du fort romain de Zizia, le long de la voie du *ḥağğ* une station caravanière pour les pèlerins revenant de la Mecque⁶⁷. Il aurait été largement détruit sous le califat d'al-Ma'mūn, durant la rébellion de Sa'īd b. Ḥālid al-Faddaynī au milieu du III^e/IX^e siècle. Néanmoins, des traces archéologiques confirment son existence. En 1873, H.B. Tristram identifia en effet près de Zizia un *qaşr* Umayyade lors de ses prospections menées dans la Balqā'. Il en décrit la structure carrée et le détail de ses décorations sculptées dans la pierre. De nos jours, ce *qaşr* a complètement disparu, à l'exception de certains de ses éléments décoratifs pillés et remployés dans le fort ottoman de Qal'at al-Dab'a près de Zizia⁶⁸.

Ce patronage du pouvoir transforma l'ancienne *nova traiana* en une des voies principales du califat, appelée par les géographes *al-ṭarīq*, *ṭarīq al-ḥağğ*⁶⁹ ou *al-ğādda*⁷⁰. Elle rejoignait la péninsule Arabique, en longeant à l'ouest le fossé de la vallée du Jourdain et à l'est le plateau de Karak. La route offrait des haltes à Adri'āt, Boşra et 'Ammān, des villes qui étaient chaque année les lieux de grandes foires, mais aussi Jérash, Ma'ān et Şuğar⁷¹. Selon Ibn Ḥawqal, les voyageurs pouvaient s'y approvisionner⁷². Puis elle s'enfonçait dans le désert en direction de 'Arandal, enfin gagnait le littoral de la mer Rouge, conférant au port et camp militaire de la conquête (*amşār*) Ayla/'Aqaba une position géo-stratégique, au croisement des flux des marchands et des pèlerins de Syrie,

⁶² IBN AL-FAQĪH AL-HAMADĀNĪ, *Kitāb al-buldān*, M.J. De Goeje, Leyde, 1885, p. 106.

⁶³ AL-ṬABARĪ, *op. cit.*, Secunda Series, 1879-1901, p. 1364.

⁶⁴ MAS'ŪDĪ, *Les prairies d'or* 5, trad. Ch. Barbier de Meynard & A. Pavet de Courteille, Société Asiatique, Paris, 1989, p. 466.

⁶⁵ A.K. RIHAOUI, « Découverte de deux inscriptions arabes », *AAAS*, 21-22, 1961-1962, p. 207-211.

⁶⁶ AL-QALQAŞANDĪ, *Ma'ātir al-ināfah fī ma'ālim al-ḥilāfah* 1, 'Abd al-Sattār Aḥmad Farrağ, Koweit, 1964, p. 136.

⁶⁷ AL-ṬABARĪ, *op. cit.*, Secunda Series, 1879-1901, p. 1754.

⁶⁸ D. GENEQUAND, « The Early Islamic Lintel from Qal'at al-Dab'a », dans *The Medieval and Ottoman Hajj Route in Jordan*, dir. A. Petersen, Oxbow, Oxford, 2012, p. 223-6.

⁶⁹ AL-MUQADDASĪ, *op. cit.* (1877) p. 97-103.

⁷⁰ AL-ḤASAN B. AḤMAD AL-HAMDĀNĪ, *Sifat ġazīrat al-'arab*, D.H. Müller, Leyde, 1884-1891, p. 182-189.

⁷¹ MARZŪQĪ, *Kitāb al-Azminah wa al-amkinah*, Matba'at Da'irat al-Ma'arif, Hyderabad, 1914, p. 169.

⁷² IBN ḤAWQAL, *Kitāb şūrat al-arḍ*, E.J. Brill, Leyde, 1939, p. 185.

d'Égypte et du Maghreb⁷³.

Cette ville du littoral se développa en conséquence dès la fin du I^{er}/VII^e siècle en un *emporium* dynamique. Les productions agricoles du Wadi Araba et du sud du Negev⁷⁴ y étaient acheminées et stockées dans des amphores, paniers ou sacs de toile, pour être transportées vers le Ḥiğāz et vendues dans les ports de Jiddah et al-Jar. Des fouilles archéologiques dans le quartier de Radwan ont permis d'exhumer les fours umayyades, qui étaient utilisés pour cuire ces amphores servant au transport de l'huile et des grains⁷⁵. En outre, la mise au jour de fragments de ces jarres sur les côtes occidentale d'Arabie vient confirmer le rôle d'Ayla/'Aqaba dans les échanges en mer Rouge au début de l'Islam.

Après l'avènement de la dynastie des Abbassides en 132/750, les relations entre le Levant et l'Arabie continuèrent de se développer. Les fouilles du port d'Ayla/'Aqaba ont livré des indices révélant la croissance constante de la ville entre le II^e/VIII^e et le IV^e/X^e siècle, croissance que le transfert du siège du pouvoir califal à Bagdad en 144/762 ne réussit pas à ralentir. La phase de transition entre la fin du règne des Umayyades et le califat des Abbassides fut même marquée par une transformation de l'architecture domestique locale, les habitats devenant plus spacieux et richement décorés. Des restes de céramiques lustrées d'Irak et d'Égypte, des céladons chinois et des objets en stéatite importés d'Arabie y ont été dégagés. On suppose que le développement d'Ayla/'Aqaba en un port dynamique et un noeud d'échange entre l'Afrique de l'Est, l'Arabie et le sud du Levant⁷⁶, attira probablement une classe d'entrepreneurs aisés.

Le transfert de la capitale califale de la Syrie vers l'Irak après 132/750 ne généra donc pas un déclin des circuits levantins du *ḥağğ*, mais provoqua la création de pistes caravanières supplémentaires, reliant l'Irak à La Mecque à partir de la seconde moitié du II^e/VIII^e siècle. Certains travaux visant à améliorer ces pistes avaient déjà été menés à l'époque du gouverneur al-Ḥağğāğ, au début du II^e/VIII^e siècle, mais ils restaient sommaires⁷⁷. À l'inverse, dès le début de la dynastie des Abbassides, Abū l-'Abbās al-Saffāḥ mena, selon al-Ṭabarī, d'importants travaux de bornage sur la route de Kūfa vers

⁷³ AL-YA'QŪBĪ, *Kitāb al-buldān*, M.J. De Goeje, Leyde, 1892, p. 340.

⁷⁴ U. AVNER, J. MAGNESS, « Early Islamic Settlement in the Southern Negev », *BASOR* 310 (1998) p. 39-56; Y. PORATH, « Qanats in the 'Aravah », *Qadmoniot* 20 (1987) 106-14; B.A. SAIDEL, « On the Periphery of an Agricultural Hinterland in the Negev Highlands: Rekhes Nafha 396 in the Sixth to Eighth century C.E. », *Journal of Near Eastern Studies* 64-4 (2005) p. 241-55; D. WHITCOMB, « Land Behind Aqaba: the Wadi Arabah during the Early Islamic Period », dans *Crossing the Rift. Resources, routes, settlement patterns and interaction in the Wadi Arabah*, éd. P. Bienkowski, K. Galor, Oxbow, Oxford, 2006, p. 239-42.

⁷⁵ D. WHITCOMB, « Evidence of the Umayyad Period from the Aqaba Excavations », dans *The Fourth International Conference on the History of Bilād al-Shām during the Umayyad Period 2*, éd. R. Schick, M.A. Bakhit, University of Jordan Press, 'Amman, 1989, p. 164-76; « The Miṣr of Ayla: Settlement of al-'Aqaba in the early Islamic Period », dans *The Byzantine and early Islamic Near-East. Land Use and Settlement Patterns*, éd. G.R.D. King, A. Cameron, Darwin Press, Princeton, 1994, p. 155-70; « Ceramic Production at Aqaba in the early Islamic Period », dans *La céramique byzantine et proto-islamique en Syrie-Jordanie (IVe-VIIIe siècles ap. J.-C.)*, éd. E. Villeneuve, P. Watson, coll. BAH 159, Ifpo, Beirut, 2001, p. 297-303.

⁷⁶ T. POWER, « The origin and development of the Sudanese ports 'Aydhāb, Bādī', Sawākin in the early Islamic period », *Chroniques yéménites* 15 (2008) p. 92-110.

⁷⁷ S. AL-RASHID, *Darb Zbaydah, the Pilgrim Road from Kufa to Mecca*, Riyadh University Libraries, Arabie Saoudite, 1980, p. 9 ; D. WHITCOMB, « The Darb Zubayda as a Settlement System in Arabia », *Aram* 8 (1996) 25-32.

l'Arabie⁷⁸. Puis ces travaux furent poursuivis et développés par ses successeurs, les califes al-Manṣūr (136-158/754-775), al-Mahdī (158-169/775-785), al-Raṣīd (170-193/786-809) et sa femme Zubayda, dont la route prit d'ailleurs le nom⁷⁹. Ainsi, encourageant le pèlerinage et le pratiquant eux-mêmes, ces souverains firent établir le long de la route des stations de ravitaillement et des points d'eau. Ces étapes révélées dans les textes ont été découvertes sur le terrain à Muḡhītha, al-Talhāt et Wāqisa⁸⁰ et se matérialisent par des fortins carrés, identiques aux fortins romains, autour d'un point d'eau. Grâce à ces travaux, la route reliant Kūfa à l'Arabie devint plus facile à emprunter. Au départ de Kūfa, son tracé se prolongeait jusqu'à al-Ḥīra et al-Qādisiyya, puis jusqu'à l'oasis de Hā'il dans le Ḡabal 'Ammār et l'oasis de Hanakīya, et enfin continuait jusqu'à Médine et La Mecque⁸¹.

Plusieurs raisons, tant religieuses qu'économiques, expliquent l'intérêt croissant des Umayyades et des Abbassides pour développer les axes de circulation vers l'Arabie. Il s'agissait naturellement de faciliter l'accès à la Ka'aba à la communauté musulmane en pleine extension et de permettre aux califes de rejoindre leurs propriétés du Ḥiǧāz⁸². Toutefois ces travaux répondirent également au besoin d'acheminer plus facilement l'or des gisements du Ḥiǧāz, du Naǧd et du Yémen pour la frappe des dinars. Les sources archéologiques confirment le lien entre l'aménagement de ces routes aux II^e-III^e/VIII^e-IX^e siècles et l'essor des activités minières dans la péninsule Arabique. Dans le Ḥiǧāz, les mines de Ma'din al-Nuqra, de Mawān et de 'Asham connurent ainsi à cette époque un développement significatif. Elles sont mentionnées par Yāqūt⁸³, al-Hamaḍānī et al-Ya'qūbī⁸⁴, et furent identifiées lors de prospections et de campagnes isolées de fouilles dans les années 1980⁸⁵. De même, dans le Naǧd, la mine d'al-'Aqīq fut mise en exploitation aux alentours des III^e-IV^e/IX^e-X^e siècles selon les prospections et fouilles de J. Hester⁸⁶. Enfin, au Yémen, les sources écrites signalent que l'on exploita, sous le règne des Umayyades et au début du califat des Abbassides, les mines d'al-Qufāa, al-Bār et al-Muḡhāla, à l'ouest de l'actuelle ville de Hayḍān⁸⁷. D'après les études d'A. Péli⁸⁸, ces

⁷⁸ AL-ṬABARĪ, *op. cit.*, Tertia Series (1879-1901) p. 81.

⁷⁹ B. FINSTER, « Die Reiseroute Kufa-Sa'ūdi Arabien in Frühislamischer Zeit », *Bagdader Mitteilungen*, 9 (1977) p. 53-94; S. AL-RASHID, *op. cit.* (1980) p. 17-45; A.S. AZZAWI, « L'ancienne route de pèlerinage (Darb Zubayda) », *Sumer*, 44/1-2 (1985-1986) p. 199-213.

⁸⁰ A. ROUGEULLE, *op. cit.* (1998) p. 358-9.

⁸¹ IBN ḤURDĀDBAH, *op. cit.* (1967) p. 185.

⁸² L'importance du ḥaǧǧ dès le règne des Umayyades est attestée par des indices papyrologiques. P. M. SIJPESTEIJN, « An Early Umayyad Papyrus Invitation for the Ḥajj », *JNES* 73/2 (2014) p. 179-90.

⁸³ YĀQŪT, *Muǧam al-buldān* 3, Dār Sādir, Beyrouth, 1957, p. 349.

⁸⁴ AL-ḤASAN B. AḤMAD AL-HAMDĀNĪ, *Kitāb al-ǧawharatayn al-'atīqatayn al-māi'atayn al-safr'ā wa al-bayd'ā*, San'ā, 2003, p. 120; AL-YA'QŪBĪ, *Kitāb al-buldān*, M.J. De Goeje, Leyde, 1892, p. 154.

⁸⁵ J. ZARINS, « Preliminary Report on the Central and South-Western Provinces Survey », *Atlat*, 4 (1980) p. 9-36; P. DE JESUS, « Preliminary Report of the Ancient Mining Survey », *Atlat*, 6 (1982) p. 77.

⁸⁶ J. HESTER, « Preliminary Report on the Third Phase of Ancient Survey South Western », *Atlat*, 8 (1984) p. 126.

⁸⁷ AL-HAMDĀNĪ, *op. cit.* (2003) p. 121; YĀQŪT, *op. cit.* 4 (1957) p. 380.

⁸⁸ A. PELI, « Les mines de la péninsule Arabique d'après les auteurs arabes (VIIe-XIIe siècles) », *Chroniques yéménites*, 13 (2006) p.

mines jouèrent en même temps le rôle de stations sur les routes du pèlerinage, reliant Damas ou Kūfa à l'Arabie. Le délaissement de certains tronçons de ces itinéraires routiers, un peu plus tard, entraîna le déclin de certaines mines. Ainsi, l'abandon de la Darb Zubayda à cause des raids menés, selon al-Ṭabarī, par les tribus bédouines durant le règne d'al-Wāṭiq (227-232/842-847), au milieu du III^e/IX^e siècle⁸⁹, entraîna le déclin de l'activité minière de Ma'din al-Nuqra, de Mawān et de Ma'din Banī Sulaym.

De manière générale, une mutation profonde des routes terrestres et fluviales du Proche-Orient marqua donc l'avènement de l'Islam. Elle répondit naturellement à un désir d'améliorer les communications entre l'Arabie, le Bilād al-Šām et l'Irak, formant désormais une même unité politique. Ceci dit, la pose de milliaires et la fondation de fortins relevèrent aussi d'opération de propagande et les sources suggèrent que l'intérêt des califes musulmans au II^e/VIII^e et III^e/IX^e siècle pour les réseaux routiers s'inscrit dans une politique d'affirmation du pouvoir.

iv. Réseaux routiers et dynamiques urbaines

Cette mutation des routes du *bārid* et des réseaux terrestres de la steppe entre le Levant et l'Irak, ou encore en direction de l'Arabie, favorisèrent l'essor des villes de l'intérieur et contribuèrent en même temps, à partir du milieu du I^{er}/VII^e siècle, à l'évolution du statut des zones côtières. Autrefois grands centres de commerce, les ports du Levant perdirent leur fonction économique dans le contexte d'un processus de militarisation. D'après l'étude des calendriers musulmans du III^e/IX^e siècle, André Binggeli démontre que les foires autrefois attachées à certains grands ports, tels que Gaza, Ascalon, Acre, Césarée et Tyr⁹⁰, furent abandonnées après les conquêtes arabo-musulmanes, alors que les rassemblements d'Alep, Mār Sarjīs, al-Raqqa, Damas, Salamiyya, 'Ammān, Jérusalem ou Boşra se perpétuèrent⁹¹. On donna même à ces foires de l'intérieur, d'origine païenne ou chrétienne, une légitimité islamique en les faisant coïncider avec des célébrations musulmanes⁹².

Les chroniques du III^e/IX^e siècle sur les conquêtes mentionnent que ce processus de militarisation des zones portuaires commença dès le califat de 'Umar I^{er}. Celui-ci aurait confié entre 12/634 et 23/644, au gouverneur de Syrie, Mu'āwiya, le soin de consolider les fortifications et de rebâtir les constructions endommagées des ports du Levant⁹³. Mu'āwiya entreprit également d'établir des garnisons militaires le long de la bande côtière près de Césarée, Ascalon⁹⁴, Tyr, Acre⁹⁵, Sidon, Beyrouth, Arqaq et Ġabala⁹⁶,

1-22.

⁸⁹ AL-ṬABARĪ, *op. cit.*, Tertia Series (1879-1901) p. 1336-1337.

⁹⁰ A. BINGGELI, « Annual Fairs, Regional Networks, and Trade Routes in Syria, Sixth-Tenth Centuries », dans *Trade and Markets in Byzantium*, éd. Cécile Morrisson, Harvard, Dumbarton Oaks Publications, 2012, p. 294.

⁹¹ A. BINGGELI, *op. cit.*, (2012) p. 285-7.

⁹² A. BINGGELI, *op. cit.* (2012) p. 286.

⁹³ AL-BALĀDŪRĪ, *op. cit.* (1866) p. 128, 133-4.

⁹⁴ AL-BALĀDŪRĪ, *op. cit.* (1866) p. 218, 221-222.

⁹⁵ AL-BALĀDŪRĪ, *op. cit.* (1866) p. 180-181, 220.

⁹⁶ AL-BALĀDŪRĪ, *op. cit.* (1866) p. 194.

Ṭarṭūs, Bulunyās, Marāqīyya, Séleucie et Alexandrie⁹⁷. Les terres désertées ou conquises « par la force » (*ʿanwat*) leur furent cédées. Lorsque Muʿāwiya accéda au califat en 41/661, il poursuivit sa politique de repeuplement des ports méditerranéens du *dār al-islām* par des groupes militaires, favorisant en 42-43/662-663 l'émigration à Antioche, Tyr et Acre de soldats perses, qui avaient servi sous le commandement des souverains sassanides et s'étaient ensuite ralliés à l'Islam⁹⁸. Il fit en outre installer un chantier de construction navale à Acre, après que les Byzantins eurent entrepris en 48/669 une expédition contre les villes du littoral syrien⁹⁹. Plus tard, sous le règne de Hišām b. ʿAbd al-Malik (105-125/724-743), ce chantier aurait été transféré d'Acre à Tyr, où le souverain et son successeur Marwān b. Muḥammad¹⁰⁰, firent bâtir des entrepôts supplémentaires¹⁰¹. Au IV^e/X^e siècle, al-Muqaddasī décrit la côte palestinienne des débuts de l'Islam comme une zone de *ribāt*-s, la notion de *ribāt* en particulier dans la zone méditerranéenne renvoyant, selon Ch. Picard et A. Borrut, non pas automatiquement à une forme architecturale spécifique mais à des lieux de surveillance, de contacts et de rachat de prisonniers à la frontière du *dār al-Islām*¹⁰².

Les fouilles des ports d'Arsūf, Ascalon et Césarée ont livré des indices matériels confirmant ce phénomène de militarisation du littoral méditerranéen et sa chronologie. Des éléments archéologiques attestent notamment la reconstruction des fortifications d'Arsūf¹⁰³ après les conquêtes arabo-islamiques. Dans les ports d'Ascalon et de Césarée, les fouilles précisent que les constructions romaines furent dépouillées, tandis que l'occupation se concentra près des zones de mouillage¹⁰⁴. Dans le port d'Ascalon¹⁰⁵, où les sources littéraires mentionnent la consolidation des fortifications au II^e/VIII^e siècle, l'examen du bâti n'apporte ainsi que très peu d'indices de ré-appropriation du centre urbain. En revanche, la zone portuaire fortifiée proprement dite connut une occupation

⁹⁷ AL-BALĀDŪRĪ, *op. cit.* (1866) p. 205, 228-229.

⁹⁸ AL-BALĀDŪRĪ, *op. cit.* (1866) p. 117.

⁹⁹ AL-BALĀDŪRĪ, *op. cit.* (1866) p. 117-118.

¹⁰⁰ AL-ĠAHŠIYĀRĪ, *Al-Wuzarāʾ wa-l-Kuttāb*, Cairo, 1938, p. 80.

¹⁰¹ A. ELAD, « The Coastal Cities of Palestine during the Early Middle Ages », *The Jerusalem Cathedra*, 2 (1982) p. 146-167; I. TAXEL, « The Byzantine-early Islamic Transition on the Palestinian Coastal Plain: a Re-evaluation of the Archaeological Evidence », *Sem Clas* (2013) p. 73-106.

¹⁰² Ch. PICARD, A. BORRUT, « Rābata, Ribāt, Rābita: une institution à reconsidérer », dans *Chrétiens et Musulmans en Méditerranée Médiévale (VIIIe-XIIIe siècle). Echanges et Contacts*, dir. N. Prouteau, Ph. Sénac, Centre d'études supérieures de civilisation médiévale, Université de Poitiers, 2003, p. 33-66.

¹⁰³ I. ROLL, O. TAL, *Apollonia-Arsuf. Final Report of the Excavations, vol. 1: the Persian and Hellenistic Periods*, coll. Monograph Series 16, Tel Aviv University, 1999, p. 269-80.

¹⁰⁴ K.G. HOLM, « Archaeological Evidence for the Fall of Byzantine Caesarea », *Bulletin of the American School for Oriental Research*, 286 (1992) p. 73-85; « Caesarea in Palestine: Shaping the early Islamic town », dans *Le Proche-Orient de Justinien aux Abbassides: peuplement et dynamiques spatiales*, éd. A. Borrut et al., Brepols, 2011, p. 169-186; J. PATRICH, « Urban Space in Caesarea Maritima, Israel », dans *Urban centers and rural contexts in Late Antiquity*, éd. T.S. Burns, J.W. Eadie, Michigan State University Press, 2012, p. 77-110.

¹⁰⁵ T. HOFFMAN, *Ascalon Arus al-Sham: Domestic Architecture and the Development of a Byzantine-Islamic City*, University of Chicago, 2003.

continue entre le I^{er}/VII^e et le III^e/IX^e siècle, à en croire la mise au jour de céramiques dites Coptic Glazed Ware¹⁰⁶.

À l'inverse, le développement des réseaux routiers le long de la vallée du Jourdain, de l'Euphrate et du Tigre, ainsi que l'amélioration de pistes et infrastructures caravanières de la steppe s'accompagna de la croissance des villes de l'intérieur. En Grande Syrie du sud, l'essor des voies caravanières le long du Jourdain profita à la ville neuve d'al-Ramla et aux villes héritées de l'Antiquité, telles que Pella, Baysān, 'Ammān, Jérash, ou Jérusalem, qui connurent un développement économique continu après les conquêtes arabomusulmanes¹⁰⁷. Dans ces villes nichées à l'intérieur des terres et traversées par ces itinéraires, on croit constater sous les Umayyades de véritables programmes visant à développer l'économie d'échanges et de production. Pour ce faire, les grands bâtiments de l'Antiquité furent réinvestis pour y établir des boutiques et des ateliers artisanaux. À Baysān, au début du II^e/VIII^e siècle, des ateliers de potiers et de teinturiers se développèrent ainsi sur les vestiges d'édifices publics romains, comme le théâtre¹⁰⁸, l'agora¹⁰⁹ et les bains¹¹⁰. L'implantation de ces lieux d'activités économiques fut contemporaine de la réhabilitation des marchés romano-byzantins de la ville et de la fondation du *sūq* de la rue de Silvanus en 118/737-738, sur l'ordre du calife Hišām b. 'Abd al-Malik et du gouverneur d'al-Urdunn, Ishāq b. Qabīša, d'après des indices épigraphiques¹¹¹. Quant aux villes de Jérash¹¹², 'Ammān¹¹³ ou Pella¹¹⁴, l'archéologie a permis de retrouver des indices similaires d'un essor commercial et artisanal après les conquêtes. Marchés couverts, *sūq*-s et ateliers de production datant du règne des Umayyades y ont laissé des traces significatives.

¹⁰⁶ T. HOFFMAN, « The Riddle of early Islamic Ascalon: Where is it and What does Coptic Glazed Ware tell us about it? », dans *The Lineaments of Islam: Studies in Honor of Fred McGraw Donner*, éd. P. Cobb, Brill, Leyde, 2012, p. 407-26.

¹⁰⁷ A. WALMSLEY, « The Islamic City: The Archaeological Experience in Jordan », *Mediterranean Archaeology* 13 (2000) p. 1-9; R. FOOTE, « Commerce, Industrial Expansion and Orthogonal Planning: Mutually Compatible Terms in Settlements of Bilad al-Sham During the Umayyad Period », *Mediterranean Archaeology* 13 (2000) p. 25-38; G. FOERSTER, Y. TSAFRIR, « From Scythopolis to Baysān, Changing Concepts of Urbanism », dans *The Byzantine and Early Islamic Near East* 2, éd. G.R.D. King, A. Cameron, Princeton, Darwin Press, 1994, p. 101-105; I. SIMPSON, « Markets Buildings at Jarash: Commercial Transformation at the Tetrakionion in the 6th to the 9th centuries C.E. », *Orient* 23 (2009) p. 112-117; E. KHAMIS, « Two Wall Mosaic Inscriptions from the Umayyad Market Place in Baysān », *BSOAS* 64/2 (2001) p. 159-176; « The Shops of Scythopolis in Context », dans *Objects in Contexts, Objects in Use*, éd. L. Lavan, E. Swift, T. Putzeys, coll. Late Antique Archaeology 5, Brill, Leyde, 2007, p. 439-72; F. BESSARD, « The Urban Economy in Southern Inland Greater Syria from the Seventh Century to the end of the Umayyads », dans *Local Economies? Production and Exchange of Inland Regions in Late Antiquity*, éd. L. Lavan, Brill, Leyde, 2013, p. 377-421.

¹⁰⁸ S. APPLEBAUM, « The Roman Theatre of Scythopolis », *Scripta Classica Israelica* 4 (1978) p. 77-79 ; G. MAZOR, « The Bet She'an Excavation Project : A City Center of Ancient Bet Shean », *ESI* 6 (1987- 1988) p. 19-22 ; G. MAZOR, « The Bet She'an Excavation Project », *ESI* 7-8 (1988-1989) p. 28-32 ; G. FOERSTER, Y. TSAFRIR, « The Bet She'an Excavation Project », *ESI* 11 (1993) p. 36-37.

¹⁰⁹ G. MAZOR, R. BAR-NATHAN, *op. cit.*, *ESI* 17 (1998) p. 18-20 ; 37-8 ; pl. 16.

¹¹⁰ G. MAZOR, R. BAR-NATHAN, *op. cit.*, p. 37-38.

¹¹¹ E. KHAMIS, « Two Wall Mosaic Inscriptions from the Umayyad Market Place in Baysān », *SOAS*, 64/2, 2001, p. 159-176.

¹¹² F. BESSARD, « The Urban Economy in Southern Inland Greater Syria from the Seventh Century to the end of the Umayyads », dans *Local Economies? Production and Exchange of Inland Regions in Late Antiquity*, éd. L. Lavan, Leyde, 2013, p. 377-421.

¹¹³ A. NORTHEGE, « Survey of the Terrace Area at Amman Citadel », *Levant* 12 (1980) p. 135-55.

¹¹⁴ A. MCNICOLL, R. SMITH, B. HENNESSY, *Pella in Jordan*, 1, éd. Australian National Gallery, Canberra, 1982, p. 127-130.

En Syrie du nord, les villes de l'Oronte bénéficièrent, en outre, de la remise en état des réseaux terrestres qui souffraient depuis le règne de Justinien de déficiences dans le système de bornage. Apamée ou Antioche étaient en déclin à l'aube des conquêtes arabo-islamiques, après le pillage des Perses en 540, 573 et 610, et les tremblements de terre de 526 et 528. Les sources littéraires évoquent les destructions provoquées par ces catastrophes. Malgré les efforts de Justinien pour rebâtir les rues, restaurer les marchés et les bains, les églises et les fortifications, Antioche et Apamée avaient perdu à la fin du VI^e siècle leur prospérité. Après les conquêtes arabo-musulmanes, l'intérêt des Umayyades pour la route longeant le versant oriental du Ġabal Sumāq et les rives de l'Oronte permit à ces anciennes cités de retrouver leur dynamisme. La ville d'Apamée vit notamment plusieurs de ces bâtiments publics, chrétiens et privés antiques (agora, édifice au triclinos et cathédrale de l'Est) être réoccupés pour occuper une fonction utilitaire, marchande ou artisanale. Le long du *cardo*, l'agora, abandonnée au VI^e siècle, fut convertie en une sorte de caravansérail (*ḥān*), comme l'atteste la mise au jour de murs en briques, élevés dans l'entrecolonnement du portique de la cour du bâtiment, dotés d'anneaux destinés à attacher et parquer les bêtes. De même, artisans et commerçants s'installèrent dans le quartier sud-est d'Apamée et plus particulièrement dans l'édifice dit au triclinos et la cathédrale de l'est. Cette dernière fut convertie en une *qaysāriyya*¹¹⁵, tandis que les salles d'apparat et la cour centrale de l'édifice au triclinos¹¹⁶, furent subdivisées au moyen de murs de refend, afin d'installer des cuves en pierre, un four en briques, un bassin. Cette ancienne résidence officielle d'un haut dignitaire de la province de Syrie seconde à l'époque byzantine, vit son architecture originelle largement transformée dans le contexte de l'essor renouvelé de la ville.

Le réaménagement des voies du bas Irak favorisa, enfin, l'essor des villes-camps, Waṣiṭ et Baṣra, auxquelles incombèrent le rôle de faciliter le contrôle et la taxation des échanges. Très tôt, à l'époque d'al-Ḥaġġāġ (66-86/685-705), l'édification de la ville de Wāsiṭ, sur le Tigre, permit de contrôler le flux des navires et de taxer les marchandises, provenant de Mossoul au Nord ou de Baṣra au Sud. Wāsiṭ était bâtie, en effet, sur les deux rives du fleuve, reliées par un pont de bateaux. Sur les ordres d'al-Ḥaġġāġ, on ouvrait ce pont à chaque passage de navire, après le contrôle de sa cargaison et le paiement des taxes, selon Ibn Baḥṣāl¹¹⁷.

En parallèle, le développement des itinéraires de la steppe syro-mésopotamienne favorisa l'essor des villes de la Palmyrène et de la moyenne vallée de l'Euphrate, notamment al-Ruṣāfa, al-Raqqā et al-Rāfiqā. Le dictionnaire géographique de Yāqūt offre des informations précieuses sur l'histoire d'al-Ruṣāfa. L'ouvrage date du VII^e/XIII^e siècle,

¹¹⁵ J.-C. BALTŸ, « Le groupe épiscopal d'Apamée, dit cathédrale de l'est, premières recherches », dans *Colloque Apamée de Syrie, Bilan des recherches archéologiques 1969-1971*, éd. Centre belge de recherches archéologiques à Apamée de Syrie, Bruxelles, 1972, p. 113-142.

¹¹⁶ C. JOURDAIN, « Sondages dans l'insula au triclinos, 1970 et 1971 », dans *Colloque Apamée de Syrie, Bilan des recherches archéologiques 1969-1971*, éd. Centre belge de recherches archéologiques à Apamée de Syrie, Bruxelles, 1972, p. 113-42 ; J.-C. BALTŸ, « L'édifice dit au triclinos », dans *Apamée de Syrie. Bilan des recherches archéologiques 1965-1968*, éd. Centre belge de recherches archéologiques à Apamée de Syrie, Bruxelles, 1969, p. 105-16 ; J.-C. BALTŸ, *Guide d'Apamée*, éd. centre belge de recherches archéologiques à Apamée de Syrie, Bruxelles, 1981, p. 85.

¹¹⁷ IBN BAḤṢĀL, *Ta'riḥ Wāsiṭ*, Ġirġuis 'Awwād, Bagdad, 1967, p. 37.

mais Yāqūt indique que ses informations sont tirées d'un texte perdu du III^e/IX^e siècle d'un certain al-'Asmai¹¹⁸, qui lui-même aurait mis par écrit les propos rapportés oralement par un témoin du milieu du II^e/VIII^e siècle. Á l'origine base militaire et centre de pèlerinage chrétien du IV^e et V^e siècle, al-Ruṣāfa devint un noeud commercial entre le Levant et la Ġazīra au II^e/VIII^e et III^e/IX^e siècle¹¹⁹. Lorsque le souverain umayyade Hišām b. 'Abd al-Malik s'y fit bâtir un palais au sud, et que les routes de la steppe vers l'Euphrate gagnèrent en importance, ce modeste centre de pèlerinage chrétien se vit doté de nouvelles infrastructures, notamment d'un nouveau *sūq* incluant plusieurs boutiques (*dukkān*), dont des traces archéologiques ont été découvertes le long de la cathédrale byzantine¹²⁰. En outre, le calife Hišām b. 'Abd al-Malik, à qui l'on doit la construction et la restauration de plusieurs ponts et infrastructures routières en Ġazīra, fit aménager près de l'Euphrate, dans la ville romaine de Callinicum renommée al-Raqqā un marché (Sūq al-'Atīk)¹²¹ ainsi que dans les alentours de la ville le domaine de Wāsiṭ al-Raqqā. Sous les premiers Abbassides, le développement économique de cette zone se poursuivit grâce au maintien des réseaux de communication et des ponts, et aux chantiers urbains. Le calife al-Manṣūr (754-775)¹²² fit notamment bâtir la ville d'al-Rāfiqa, contigüe à al-Raqqā en 771, et sous le califat d'al-Mahdī, le gouverneur local 'Alī b. Sulaymān engagea des travaux pour développer un large faubourg commercial et artisanal entre les deux métropoles¹²³. Des traces archéologiques des activités de ce faubourg, sous la forme de fours, d'outils et de restes de production de verre et de céramique, furent dégagées dans ce qui est aujourd'hui le quartier de Mishlab s'étendant à l'est d'al-Raqqā¹²⁴. Si l'expansion des pistes caravanières à travers les marges arides correspond originellement à un désir de contrôler et soumettre les tribus nomades locales, elle contribua également à transformer la Palmyrène et la moyenne vallée de l'Euphrate en une zone clé de transit et d'échange entre la Grande Syrie, la Ġazīra et l'Irak. Yāqūt mentionne à juste titre que la principale source de revenus des communautés chrétiennes d'al-Ruṣāfa résidait au II^e/VIII^e et III^e/IX^e siècle dans le commerce et la surveillance (*tasfir*) des caravanes voyageant d'al-Raqqā à Damas ou Ḥomṣ. Un programme impérial approprié donna donc l'impulsion nécessaire à la transformation d'une zone frontière en un pôle économique stratégique.

La réorientation des réseaux terrestres aux premiers siècles de l'Islam accompagna donc une redéfinition des dynamiques tant économiques qu'urbaines. La transformation

¹¹⁸ See the discussion on Yāqūt's sources in I. SHAHID, *Byzantium and the Arabs in the Sixth Century*, DOP, Washington [1995], 2002, p. 342.

¹¹⁹ YĀQŪT, *Mu'ğam al-buldān* 3, Dār ṣādir, Beirut, 1957, p. 47-8.

¹²⁰ T. ULBERT, 'Beobachtungen im Westhofbereich der Basilika von Resafa', *DamMitt* 6 (1992) 403.

¹²¹ AL-BALĀDŪRĪ, *Kitāb futūḥ al-buldān*, M.J. De Goeje, Leyde, 1866, p. 180.

¹²² M. MEINECKE, J.-C. HEUSCH, 'Grabungen im 'abbāsiden Palastareal von ar-Raqqā/ar-Rāfiqa', *DamMitt* 2 (1985) 85-105; M. MEINECKE, 'Raqqā on the Euphrates: Recent Excavations at the Residence of Ḥārūn al-Rašīd', dans *The Near East in Antiquity* 2, éd. S. Kerner, Amman, 1995, p. 17-32; 'al-Raḳḳa', *EF*, 7 (1994) 410-414; Ch. ROBINSON, 'Ar-Raqqā in the Syriac Historical Tradition', dans *Raqqā, Die Islamische Stadt* 2, éd. Von Zabern, Verlag, Mainz, 2003, p. 81-85; S. HEIDEMANN, 'Die Geschichte von al-Raqqā/al-Rāfiqa', dans *Raqqā, Die Islamische Stadt* 2, éd. Von Zabern, Verlag, Mainz, 2003, p. 27-29.

¹²³ AL-BALĀDŪRĪ, *op. cit.*, p. 179.

¹²⁴ J. HENDERSON, K. CHALLIS, S. O'HARA, S. McLOUGHLIN, A. GARDNER, G. PRIESTNALL, 'The Raqqā Ancient Industry Project', *Antiquity* 76 (2002) 33-34.

des voies postales et l'émergence des réseaux du *barīd* permit aux villes romaines de la vallée du Jourdain ou de l'Oronte de connaître une prospérité renouvelée au II^e/VIII^e et III^e/IX^e siècle, et aux garnisons militaires du bas Irak de se développer en de véritables agglomérations. Par ailleurs, la réappropriation de la *nova traiana*, le développement de la route du *ḥaġġ* et des pistes caravanières vers Kūfa favorisa l'essor des régions de la steppe, autrefois marginalisées.

v. L'évolution des dynamiques de marché

Le dynamisme des trafics terrestres entre le Levant, l'Irak et l'Arabie permit de recréer l'unité économique du Proche-Orient dans le nouveau contexte politique des II^e-III^e/VIII^e-IX^e siècles. Les échanges régionaux, autant que le transit des hommes et des biens, furent facilités de la mer Méditerranée au golfe Persique, et de l'Arménie au Yémen. La fondation de Baghdad, loin de perturber les dynamiques commerciales déjà en place, ne fit que renforcer, plus encore, le rôle du Proche-Orient comme intermédiaire entre Eurasie et Afrique. Au III^e/IX^e siècle, le géographe al-Ya'qūbī décrit justement Baghdad comme une ville où transitaient marchands et marchandises de l'Espagne à l'Inde.

L'extension de la *via nova* vers l'Arabie favorisa notamment le renforcement des échanges traditionnellement pratiqués entre le Ḥiġāz, le Levant et l'Irak dans l'Antiquité, renforcement que des indices archéologiques rendent perceptible¹²⁵. En témoignent ainsi les découvertes plus fréquentes dans les niveaux archéologiques des II^e-IV^e/VIII^e-X^e siècles, que dans les niveaux plus anciens, d'objets en stéatite (bols, lampes, brûle-parfums, cooking-pots décorés de signes abstraits incisés) de tradition yéménite ou ḥiġāzī¹²⁶. 'Aqaba¹²⁷, al-Ramla¹²⁸, 'Ammān¹²⁹, Jérash¹³⁰, Fudayn/Mafraq, Umm al-Walid¹³¹, Pella¹³², Tibériade¹³³, Ḥirbat Dārīh¹³⁴ et Siyagha/Mont Nébo en Jordanie, Nessana¹³⁵, Béthany et Jérusalem en Palestine sont les lieux principaux de mise au jour de ces objets. Ces

¹²⁵ A. WALMSLEY, *Early Islamic Syria. An Archaeological Assessment*, Duckworth, London, 2007, p. 68.

¹²⁶ A. KISNAWI, P. DE JESUS, B. RIHANI, « Preliminary report on the mining survey, northwest Hijaz, 1982 », *Atlat. Journal of Saudi Arabian Archaeology* 7 (1983) p. 76-83.

¹²⁷ D. WHITCOMB, *Art and Industry in the Islamic Port of Aqaba*, Oriental Institute, Chicago, 1994, p. 27-28.

¹²⁸ Y.D. ARNON, « Excavation in Marcus Street, Ramla. Pottery, Oil Lamps and Carved Stone Vessels », *CAR*, 2 (2007) p. 73-74.

¹²⁹ G. LANKESTER HARDING, « Excavations on the citadel, Amman », *ADAJ* 1 (1951) p. 7-16.

¹³⁰ J. SEIGNE, A.-M. RASSON, « Une citerne byzantino-omeyyade sur le sanctuaire de Zeus », *Syria* 66.1 (1989) p. 121.

¹³¹ J. BUJARD, F. SCHWEIZER, *Entre Byzance et l'Islam: Umm er-Rasas et Umm el-Walid. Fouilles genevoises en Jordanie*, Musée d'Art et d'Histoire, Genève, 1992, p. 11-32; J. BUJARD, « Umm al-Walid et Khan ez-Zabib: cinq *qusur* omeyyades et leurs mosquées revisités », *ADAJ* 41 (1997) p. 351-73; M.A. HALDIMANN, « Les implantations Omeyyades dans la Balqa: l'apport d'Umm el-Walid », *ADAJ* 36 (1992) p. 302-23.

¹³² A. WALMSLEY, « Households at Pella, Jordan: domestic destruction deposits of the mid-8th C. », dans *Objects in Context, Objects in Use: Material Spatiality in Late Antiquity*, éd. L. Lavan, E. Swift, T. Putzeys (Late Antique Archaeology 5), Leyde, 2007, p. 254.

¹³³ E.D. OREN, « Early Islamic Material from Ganei Hamat », *Archaeology*, 24/1 (1971) p. 276.

¹³⁴ F. VILLENEUVE, Z. AL-MUHEISEN, « Nouvelles recherches à Khirbet edh-Dharīh (Jordanie du Sud, 1996-1999) », *CRAI* 144.4 (2000) p. 1561.

¹³⁵ H. COLT, *Excavations at Nessana* 1, London, 1962, p. 60-61; J. MAGNESS, *The Archaeology of the Early Islamic Settlement in Palestine*, Winona Lake, Indiana, 2003, p. 181.

découvertes confirment que le commerce entre la Syrie du sud et l'Arabie, par les routes du pèlerinage, connut un développement considérable au début de l'Islam. L'usage de récipients en stéatite, modeste sous les Byzantins, devint donc plus coutumier sous les Umayyades. Le site d'al-Fudayn/Mafraq, en particulier, a livré l'ensemble le plus remarquable d'objets en stéatite umayyade. Une quinzaine de pièces (fragments de lanternes, bols, cooking-pots), accompagnées d'un brasero en métal et d'objets en ivoire, y ont été exhumées, dans le magasin d'un ancien monastère byzantin transformé en palais au début du II^e/VIII^e siècle. Tous les récipients et fragments de lanterne mis au jour montraient une décoration similaire de dessins géométriques, sous la forme de bandes horizontales ou perpendiculaires contenant des triangles, des rosaces, des zigzag, finement incisés au stylet. La stéatite était considérée comme un matériau précieux et certains exemplaires d'al-Fudayn/Mafraq montrent ainsi des signes de réparations effectuées à l'aide de rivets en fer ou de pâte blanche. Un grand nombre de ces récipients portaient des traces de feu sur le fond ou sur le flanc, attestant de leur utilisation pour la cuisine¹³⁶. Dans les villes de Syrie du Nord, la vaisselle en stéatite semble plus rare. Quelques pots ont été néanmoins mis au jour à Qaṣr al-Ḥayr al-Šarqī¹³⁷ et à Alep¹³⁸. Cette vaisselle inspira les artisans qui, au III^e/IX^e siècle, réalisèrent des imitations, exhumées à al-Ramla¹³⁹, Nabratine¹⁴⁰, Yoqne'am¹⁴¹ et Baysān¹⁴².

Le développement des voies caravanières entre la Syrie, l'Irak et la péninsule arabique favorisa aussi l'importation et la diffusion des tissus yéménites et ḥiğazī, en laine ou en coton (*wašy*)¹⁴³, des étoffes tissées en ikat, de la cornaline (*ʿaqīq*) et des peaux tannées (*adam*). Peu de fragments de tissus ont survécu au temps. Toutefois, certaines découvertes dans le Négev à Naḥal ʿOmer dans la vallée de ʿArava, de fragments de cotonnades teintées à l'indigo de tradition yéménite, dans des habitats de l'époque médiévale, permettent de le confirmer.

L'évolution des itinéraires du Proche-Orient favorisa également la pénétration jusque dans le Levant d'objets et de denrées provenant de Chine. Parmi la vaisselle rapportée de Chine, des céladons de Yüeh et des porcelaines blanches, datés du II^e/VIII^e au IV^e/X^e siècle, furent ainsi exhumées sur les sites côtiers du golfe Persique, mais également dans les villes continentales de l'Irak (Wāsiṭ et Sāmarrā¹⁴⁴) et de la Grande

¹³⁶ J.-B. HUMBERT, « El-Fedein/Mafraq », dans *Contribution Française à l'Archéologie en Jordanie*, Amman, 1989, p. 125-31.

¹³⁷ O. GRABAR, *Qasr al-Hayr East*, Harvard University Press, Cambridge, 1978, p. 187-188.

¹³⁸ J. GONNELLA, « The Citadel of Aleppo: Recent Studies », dans *Muslim Military Architecture in Greater Syria. From the Coming of Islam to the Ottoman Period*, E.-J. Brill, Leyde, 2006, p. 169.

¹³⁹ Y.D. ARNON, *op. cit.* (2007) p. 40.

¹⁴⁰ J. MAGNESS, « The Dating of the Black Ceramic Bowls with a Depiction of the Torah Shrine from Nabratein », *Levant*, 26 (1994) p. 192.

¹⁴¹ M. AVISSAR, « Yoqne'am, the Late Period: the Medieval Pottery », *Qedem Reports*, 3 (1996) p. 122.

¹⁴² S. HADAD, « Incised Glass Vessels from the Umayyad and Abbasid-Fatimid Periods at Bet Shean, Israel », *BASOR*, 317 (2000) p. 63-73.

¹⁴³ IBN ḤURDĀDBAH (1967) 52.

¹⁴⁴ FR. SARRE, E. HERZFELD, *Die Keramik von Samarra*, D. Reimer, Berlin, 1925, p. 25.

Syrie (al-Ramla¹⁴⁵). Les bols peints dits de Sancai, aux couleurs vives, bleue et verte, apposées par taches, étaient appréciés pour leurs qualités esthétiques. Le confirment quelques pièces des II^e-III^e/VIII^e-IX^e siècles découvertes à al-Ramla¹⁴⁶. En outre, la vaisselle de Sancai influença fortement les artisans locaux qui réalisèrent des imitations, au III^e/IX^e siècle, découverts à al-Ramla¹⁴⁷, Tibériade, Césarée¹⁴⁸, Yoqne'am¹⁴⁹, al-Mina¹⁵⁰, al-Muwaqqar¹⁵¹ et 'Ammān¹⁵².

De la fin du I^{er}/VII^e à la fin du II^e/VIII^e siècle, les Umayyades et les premiers Abbassides redessinèrent donc la carte des échanges et revivifièrent les routes de l'intérieur. Si les traditionnels courants d'échanges régionaux vers la péninsule Arabique furent maintenus, renforcés même par l'amélioration de la route du pèlerinage, l'unification politique du Proche-Orient, jusque là si divisé, permit l'ouverture de nouvelles voies par la steppe. L'intérêt porté aux réseaux terrestres du Proche-Orient permit de resserrer efficacement la Syrie et l'Irak. La reconfiguration des réseaux d'échanges et la préférence accordée aux voies terrestres plutôt qu'aux routes maritimes affectèrent les dynamiques de peuplement de manière significative et sont à prendre en compte dans le processus de militarisation des zones portuaires, affaiblies économiquement au profit des villes de l'intérieur. Celles-ci, ainsi que celles de la steppe, retrouvèrent ainsi la prospérité perdue à la fin de l'Antiquité au moment des conflits entre Byzantins et Sassanides. Les indices matériels portent à croire qu'à la fin du II^e/VIII^e siècle et le début du III^e/IX^e siècle la transformation de la carte des réseaux et la diffusion facilitée de nouveaux objets dans tout le Proche-Orient fut le moteur essentiel d'une progressive rupture avec les traditions artisanales de l'Antiquité et une évolution de l'artisanat vers un savoir-faire pleinement islamique.

¹⁴⁵ Y.D. ARNON, « Excavation in Marcus Street, Ramla », *CAR* 2, 2007, p. 49.

¹⁴⁶ Y.D. ARNON, *op. cit.*, p. 49.

¹⁴⁷ Y.D. ARNON, *op. cit.*, p. 45.

¹⁴⁸ Y.D. ARNON, *op. cit.*, p. 41-45.

¹⁴⁹ M. AVISSAR, *op. cit.*, p. 81.

¹⁵⁰ A. LANE, « Medieval Finds at al-Mina in North Syria », *Archaeologia* 87 (1937) p. 19-78.

¹⁵¹ M. NAJJAR, « Abbasid Pottery from al-Muwaqqar », *ADAJ* 33 (1989) p. 37.

¹⁵² A. NORTHEGE, C.M. BENNETT, *Studies on Roman and Islamic Amman* 2, OUP, Oxford, 1992, p. 160.