



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 :

Amara, Allaoua, « Bûna et la littoralisation du pays kutāma », *Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire, RM2E - Revue de la Méditerranée édition électronique*, Tome III. 1, 2016, p. 141-152.

éditeur : Institut méditerranéen

url : http://www.revuedelamediterranee.org/index_htm_files/Amara_2016-III-1.pdf

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

ISSN : 2274-9608

publié en juillet 2016

© Institut méditerranéen

BÔNE ET LA LITTORALISATION DU PAYS KUTĀMA (IX^e-XII^e SIÈCLES)

Allaoua Amara

Université Émir Abdalkader
Constantine

Plusieurs études ont montré que le rattachement du Maghreb à l'Orient omeyyade avait entraîné une rupture de la navigation sur le littoral du Maghreb et des réseaux du commerce méditerranéen. Telle est la conclusion générale tirée par l'historien belge Henri Pirenne dans son ouvrage monumental, *Mahomet et Charlemagne*, publié en 1937¹. Cette responsabilité attribuée à la conquête omeyyade dans le déclin économique des pays de la Méditerranée occidentale a fait l'objet d'un large débat historiographique dans la deuxième moitié du XX^e siècle. Ainsi, Eliyahu Ashtor a au contraire montré à travers les réseaux de marchands juifs radanites la continuité des réseaux marchands en Méditerranée après la conquête omeyyade². Le débat s'est peu à peu orienté vers la situation urbaine à la fin de l'Antiquité romaine et au début du Moyen Âge. Sur ce point, l'étude de Richard Hodges et David Whitehouse intitulée *Mohammed, Charlemagne and the Origins of Europe* remet en cause les résultats obtenus par H. Pirenne. Cette étude est fondée sur les données archéologiques fournies par les prospections et les fouilles menées dans la région romaine,

à Luni en Ligurie, et à Carthage. Elle a montré que l'évolution démographique et sociale, depuis la crise de l'empire romain au III^e siècle, avait conduit les pays de la Méditerranée occidentale vers une situation profondément déprimée, sensiblement antérieure à la conquête omeyyade³. Pierre Guichard a relativisé ces conclusions fondées uniquement sur le cas italien qui n'est pas forcément significatif de l'évolution générale des pays de la Méditerranée occidentale. Les données archéologiques fournies par plusieurs régions confirment aussi qu'il ne subsistait plus grand-chose, au moment de la conquête omeyyade, du réseau d'échanges de la Méditerranée occidentale⁴. Cependant, P. Guichard conclut que l'expansion musulmane a porté un dernier coup à des liaisons encore existantes d'une extrémité à l'autre de la Méditerranée occidentale⁵.

Christophe Picard a abordé un aspect fondamental lié à ce débat qui est la navigation en Méditerranée musulmane. Dans son étude intitulée, *La mer et les musulmans d'Occident*

1 Pirenne H., *Mahomet*, p. 111.

2 Ashtor E., « Nouvelles réflexions sur la thèse de Pirenne », p. 601-607.

3 Hodges R. et Whitehouse D., *Mohammed, Charlemagne*, 1983.

4 Guichard P., « Les pays de la Méditerranée occidentale », p. 78.

5 Guichard P., « Les pays de la Méditerranée occidentale », p. 80.

au Moyen Âge, il affirme que le développement des cités maritimes du Maghreb ne s'est guère produit avant la fin du IX^e siècle avec la fondation de Ténès par les marins andalous. Il a cependant montré qu'il n'y avait pas de rupture des activités maritimes au Maghreb après la conquête omeyyade en se fondant sur un récit de conquêtes¹.

Les travaux modernes ont donc mis l'accent sur une orientation des activités vers l'intérieur du pays marquant une rupture dans l'organisation de l'espace maghrébin. Cette orientation a notamment entraîné une mise en valeur des villes intérieures au détriment des cités situées sur le littoral. Le cas du littoral du pays Kutāma pourrait clarifier cette situation à travers l'étude des représentations des côtes et des mouillages dans les textes arabes. Pour ce faire, il me paraît que la délimitation de cet espace et surtout l'étude des centres portuaires tels Bône sont indispensables à la connaissance du développement maritime de la région. Concernant Bône, cette ville a fait l'objet de plusieurs études d'une valeur inégale. Après les écrits de l'érudit bônois du XVII^e siècle. Abū l-'Abbās Aḥmad b. Qāsim al-Tamīmī al-Būnī (m. 1726)², Ernest Carette publia en 1838 un mémoire intitulé *Précis historique et archéologique sur Hippone et ses environs* ne concernant pas la ville médiévale³. De son côté, René Bouyac publia en 1892 un ouvrage général sur l'histoire de Bône depuis les Phéniciens jusqu'à 1830. Le développement des activités maritimes de la ville médiévale ne concerne en fait que la fin du Moyen Âge en rapport avec l'expansion commerciale occidentale⁴.

1 Picard Ch., *La mer et les musulmans*, p. 7-20.

2 al-Būnī, *al-Ta'rif bi-Būnat Ifrīqiya*.

3 Carette E., *Précis historique et archéologique sur Hippone*.

4 Bouyac R., *Histoire de Bône*, p. 27-42.

L'ouvrage intitulé *Bône militaire, 44 siècles de luttes du XXIV^e siècle avant au XX^e siècle après notre ère* du Capitaine Maitrot publié en 1934 est une histoire militaire générale de Bône depuis l'Antiquité. L'auteur s'efforça de mettre en exergue le rôle joué par la ville dans les événements militaires survenus ou ayant eu un lien avec l'histoire de la ville⁵. De même, Erwan Marec composa un ouvrage sur l'histoire antique de la ville en se fondant sur les rapports de fouilles qu'il avait dirigées⁶. Dans la perspective d'une histoire locale d'inspiration nationaliste, H'sen Dourdour, a abordé le passé médiéval de Bône dans un ouvrage intitulé *Annaba, 25 siècles de vie quotidienne et de luttes*, mais le processus de la littoralisation de la région n'est pas étudié⁷. Amateur d'histoire, sa démarche ne reflète pas l'évolution historique propre à cette cité. Dans cette continuité, Said Dahmani, avait entamé dès 1973 une série de travaux sur l'histoire de Bône et de ses sites archéologiques⁸. Cependant, il consacra quelques articles au port et à la casbah au Moyen Âge⁹. Ces travaux ont été synthétisés dans un ouvrage publié en 2002 sous le titre, *De Hippone à Annaba, histoire de la fondation d'une métropole*¹⁰ dans lequel la période médiévale de Bône est légèrement étudiée.

Ces études ont généralement coupé la cité de son arrière-pays et surtout des vastes territoires du pays Kutāma. Une étude de l'ensemble de la région me paraît indispensable pour cerner l'évolution historique du littoral et connaître les processus de la mise en valeur de la façade

5 Maitrot C., *Bône militaire*.

6 Marec E., *Hippone la royale*.

7 Dourdour H., *Annaba*.

8 Dahmani S., *Hippo Regius*.

9 Dahmani S., « La Kasba de Būna », p. 491-511 ; *idem*, « Le port de Būna », p. 361-377.

10 Dahmani S., *De Hippone à Annaba*, p. 61-73.

maritime du pays Kutāma.

Un littoral délaissé à la fin de l'Antiquité romaine ?

Au V^e siècle, le littoral situé entre Bougie et Bône était divisé entre trois provinces : la Numidie, la Proconsulaire et la Mauritanie sétifienne. Ces trois entités administratives étaient marquées par le peuplement de deux communautés, les Ukutamani au nord de Sétif et Mila et les Salassn au nord de Constantine¹. Bien que le second ethnonyme ait disparu, l'ethnonyme Ukutumani fut arabisé et repris pour catégoriser les populations de la région située entre Bône et Bougie. Bien que le mot Kutāma ait englobé la région comprise entre Constantine et Bougie, il s'étendit à la fin du Moyen Âge pour comprendre tous les territoires situés entre Constantine et Bône, c'est-à-dire les anciens territoires des Ukutamani et des Salassn. Dès lors, le vocable de *bilād* ou *balad Kutāma* devint une appellation géographique pour désigner les territoires compris entre l'Aurès, la Méditerranée, Bône et Bougie. Cette délimitation serait fondée sur des critères linguistiques après le début du processus de l'arabisation de la région. Au XIV^e siècle, Ibn Ḥaldūn désigne sous le vocable du pays Kutāma ces territoires incluant Constantine et Sétif².

Dans son ouvrage intitulé *Descriptio orbis romani*, Georges de Chypre énumère les évêchés de l'Afrique byzantine à la fin du VI^e ou au début du VII^e siècle. Bône (Hippo Regius) est citée comme étant la seule ville située sur le littoral du futur pays Kutāma³. En revanche, les villes situées à l'intérieur du pays Kutāma telles

Constantine, Mila (Milev), Guelma (Calama), Sétif (Sitifis) et Tiġīs (Tigisis) prédominent la géographie religieuse de ce territoire pendant le siècle byzantin. La Numidie est donc orientée de plus en plus vers l'intérieur du pays. Cette situation est confirmée par les récits de conquêtes omeyyades dans lesquels seule Bône est mentionnée au cours des épisodes. En revanche, les villes de l'intérieur du pays Kutāma sont présentes dans les récits. Ainsi, Abū Bakr al-Mālikī (m. 1035) et Ibn al-Aṭīr (m. 1233), rapportent que le territoire de Bône (*iqḷīm Būna*) servit de refuge aux Berbères, alliés des Byzantins, après la défaite de Saṭfūra infligée par le chef omeyyade Ḥassān b. al-Nu'mān en 693⁴.

Politique étatique et mise en valeur du littoral

La majeure partie du littoral fut reléguée au second plan après avoir délaissé Carthage comme capitale de l'Afrique. Ce nouvel ordre marqua la fin du VII^e siècle et le siècle suivant. Cependant, l'ancienne province byzantine d'Afrique, qui fut intégrée dans un espace plus vaste, connut progressivement une littoralisation à partir de la fin du VIII^e siècle. Ainsi, les Aġlabides de Kairouan développèrent une flotte qui permit le contrôle des routes maritimes et la conquête de la Sicile. À leur suite, les Fatimides quittèrent leurs citadelles du pays Kutāma à la suite d'une réforme théologique⁵, s'ouvrirent sur la Méditerranée et fondèrent leur capitale, Mahdia, sur le littoral. Ce fut la première capitale

4 Abū Bakr al-Mālikī, *Riyyād al-nufūs*, vol. I, p. 49; Ibn al-Aṭīr, *al-Kāmil*, vol. IV, p. 135.

5 Le concept de *dār al-hiġra* (« territoire de l'exil ») fut introduit dans la pensée ismaélite pour légitimer le transfert du centre de la communauté des citadelles situées dans le pays Kutāma vers la côte ifrīqiyenne. Voir Amara A., « Les Fatimides et le Maghreb central ».

1 Modéran Y., *Les Maures et l'Afrique*, p. 479.

2 Ibn Ḥaldūn, *al-Ibar*, vol. VI, p. 146; Ibn 'Abd al-Mun'im al-Ḥimyarī, *al-Rawḍ al-mi'tār*, p. 71.

3 Aibeche Y., *al-Awḍā' al-iqtisādiyya*, p. 77-78.

musulmane située sur le littoral méditerranéen. Dans la Méditerranée occidentale, les Omeyyades de Cordoue réussirent à organiser un réseau de points d'appui le long du Maghreb occidental. Les marchands andalous traduisirent cette politique en entretenant un intense trafic maritime entre la péninsule Ibérique et le Maghreb. La littoralisation du Maghreb s'affirme donc à la fin du IX^e siècle et de nombreuses villes délaissées ou bien devenues secondaires connurent progressivement un essor urbain et commercial¹.

Les récits relatifs à la fondation du califat fatimide confirment cette tendance. Ainsi, au cours des épisodes de luttes entre les ismaélites et les Aġlabides, les Awraba de la région de Bône se levèrent contre les ismaélites. Sous les ordres du prédicateur ismaélite Abū 'Abd Allāh, le chef Ḥalīl b. Maṣṣūr al-Awrabī dirigea une attaque par mer (*'alā maġāz al-marākib*) contre les rebelles. Après un débarquement à Bône, les troupes furent divisées en trois contingents qui parvinrent à mener des raids contre ces Awraba installés sur la plaine (*fahṣ*) de Bône². Aussi, le compilateur ismaélite yéménite Idrīs 'Imād al-Dīn (m. 1476) rapporte dans son ouvrage intitulé *'Uyūn al-aḥbār wa-funūn al-āṭār* que 'Abd al-Raḥmān al-Nāsir, calife omeyyade de Cordoue, voulut apporter un soutien militaire au rebelle ibadite Abū Yazīd. Pour ce faire, il chargea Muḥammad b. Rumāḥis, gouverneur de Baġġāna de diriger une flotte chargée d'armes, de combattants et de vivres afin de les décharger à Bône. La flotte arriva à *Hā'it* Būna, qu'on peut traduire littéralement par la « muraille de Bône », en 945³.

1 Amara A., « L'animation de la façade maritime », p. 5-24.

2 al-Qāḍī al-Nu'mān, *Kitāb iftītāḥ al-da'wa*, p. 214-215.

3 Idrīs 'Imād al-Dīn, *'Uyūn al-aḥbār*, p. 201-202.

Le littoral du pays Kutāma est décrit pour la première fois à la fin du X^e siècle par le voyageur-géographe oriental Ibn Ḥawqal (m. après 977) qui énumère les cités portuaires dynamiques. De Tabarka à Bougie, ce voyageur évoque les ports et mouillages suivants : Marsā al-Ḥaraz, Bône, Djidjelli et Bougie⁴. Ibn Ḥawqal écrit qu'il y a plusieurs mouillages, mais il se contente d'en mentionner quelques-uns. Deux notices consacrées à Marsā al-Ḥaraz (l'actuelle La Calle) et à Bône montrent bel et bien que la région de Bône fut marquée par le prolongement d'une tradition maritime ancienne :

« Bône est une ville de superficie moyenne (*muqtadira*), ni grande, ni petite [...] elle a de beaux marchés, les marchandises se vendent facilement, et procurent des gains modérés [...] Il y a des fruits, et des vergers bien serrés. La plupart des fruits sont apportés des plaines environnantes ; le blé et l'orge sont presque toujours inépuisables. Il y a beaucoup de mines de fer dont les produits sont exportés en très grande quantité vers d'autres pays. On y cultive du lin. Le gouvernement de la ville est indépendant : il dispose d'un contingent de Berbères, lesquels s'enrôlent constamment comme les volontaires servant dans les couvents militaires. Les objets de commerce sont les moutons, la laine, le bétail, notamment des bêtes de somme et des animaux de trait. Il y a en outre du miel, divers produits de consommation, et des denrées alimentaires, supérieurs aux produits de consommation des contrées avoisinantes. La plus grande partie du bétail consiste en bœufs. La ville est le centre d'un vaste district en plaine et de prairies où on se livre à beaucoup d'élevage »⁵. Cette description de la prospérité de Bône est également répétée à propos de Marsā al-Ḥaraz,

4 Ibn Ḥawqal, *Kitāb ṣūrat al-arḍ*, p. 76-77.

5 Ibn Ḥawqal, *Kitāb ṣūrat al-arḍ*, p. 77 (traduction J.H. Kramers et G. Wiet)

mais l'auteur évoque la pêche du corail et surtout la vocation marchande de la ville. Ces ports font en réalité partie de l'un des axes majeurs de la navigation méditerranéenne qui se prolongeait à l'est en Cyrénaïque et en Égypte. Les Andalous favorisaient l'essor des relations maritimes dans cette direction, mais aussi les deux califats fatimide de Mahdia et omeyyade de Cordoue. Ces gens d'al-Andalus participèrent activement à l'animation de plusieurs localités portuaires du Maghreb central, telles que Ténès, Alger, Marsā al-Dağāğ, Bougie, Bône et Marsā al-Ḥaraz. Ils trafiquèrent avec les Berbères des côtes et de l'arrière-pays¹. Bône constituait donc le débouché maritime d'une vaste région agricole.

Une littoralisation affirmée (XI^e-XII^e siècles)

Cette animation maritime de la façade du Maghreb central s'intensifia au XI^e siècle. Al-Bakrī (m. 1094), géographe andalou auteur d'une description de l'Occident musulman, nous fournit un tableau de la côte du Maghreb. Pour le pays Kutāma, il évoque aussi bien les ports que les points de départs de lignes maritimes comme lieux de débarquement (*marāsī*) : d'ouest à l'est, sont cités : Bougie, Sabība, Djidjelli², al-Zaytūna, al-Ḥarrāṭīn, al-Šağara, Collo (al-Qull), Stūra, al-Rūm, Takkūš³, al-Ḥarrūba, Marsā Ibn al-Albīrī, al-Manya, Bône, Marsā al-Ḥaraz⁴. Ce tableau montre une littoralisation grandissante du pays Kutāma.

1 Cf. Picard Ch., *La mer et les musulmans*, p. 49-52.

2 Ce port est une rade foraine abritée par une jetée réunissant les rochers à la terre ferme. Il serait à l'origine un comptoir commercial carthaginois. Billiard, L., Vergnieaud, F., Balensi, E., *Les ports et la navigation*, p. 156-157.

3 Ce mouillage est situé à l'ouest de l'actuelle Chetaibi.

4 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 268-269.

Située sur l'extrémité occidentale de la côte de Kutāma, Bougie fut marquée par une montée en puissance des activités maritimes grâce à sa communauté andalouse et surtout à sa situation comme étant le débouché maritime d'un arrière-pays dont le centre fut la Qal'a des Banī Ḥammād⁵. Bénéficiant de son fleuve qui servait de lieu de débarquement pendant l'été, Bône allait progressivement avoir une importance considérable. À l'est de Bougie, le mouillage de Sabība est difficile à localiser, mais sa relation avec l'îlot al-'Āfiyya permet de l'identifier à l'actuelle localité d'El-Aouana. Encore vers l'est, le port de Djidjelli retrouva son activité grâce notamment à l'exportation du cuivre de sa montagne vers l'Ifriqiya⁶. Plus loin, al-Bakrī mentionne plusieurs mouillages situés à l'ouest de Collo : Marsā al-Zaytūna, Marsā al-Šağara, Marsā al-Ḥarrāṭīn et Collo. Tous ces mouillages servirent de lieux d'exportation du bois de cette région vers l'Ifriqiya et peut-être vers l'Orient⁷. Cette région boisée située à l'ouest de Collo, peuplée de Berbères, fut liée donc par la mer à plusieurs cités de l'Ifriqiyya. Elle constitua également le débouché maritime d'un arrière-pays agricole par un itinéraire partant de Kairouan et desservant Constantine et Mila⁸.

Entre Collo et Bône, les noms de mouillages laissent penser une présence de marchands chrétiens (Marsā al-Rūm) situé à l'est du port de Stora près Skikda (Tāsaqda)⁹, et andalous (Marsā Ibn al-Albīrī). Cette liste montre une

5 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 268.

6 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 269.

7 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 269.

8 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 244-245.

9 « Le port de Skikda était situé dans la partie la plus méridionale du golfe dont les deux extrémités sont formées par la pointe de Tasrah à l'Ouest et le cap de Fer à l'Est ». Billiard L., Vergnieaud, F., Balensi E., *Les ports et la navigation*, p. 162.

littoralisation plus importante de la partie orientale du pays Kutāma par rapport à la partie occidentale. Ces mouillages étaient en fait situés autour des deux plus importantes villes maritimes du pays Kutāma pendant cette époque : Bône et Marsā al-Ḥaraz. Elles constituèrent les bases de la course maghrébine au XI^e siècle :

« La ville de Bône, fondée à une époque très reculée, était la demeure d’Aḡuštīn (Saint Augustin), grand savant de la religion chrétienne. Elle est située auprès de la mer, sur une colline d’accès difficile qui domine la ville de Sabūsa “Seybouse”. De nos jours elle porte le nom de Madīna Zāwī. Elle est à trois milles de la ville neuve et renferme des mosquées, des bazars et un bain. Les environs sont très riches en fruits et en céréales. Bône la Neuve (Būna al-Hadīṭa) fut entourée de murs un peu plus tard que l’an 1058... On trouve dans les environs de Bône plusieurs peuplades berbères appartenant à diverses tribus telles que les Mašmūda et les Awraba. Cette ville est fréquentée par les négociants, dont la plupart sont des Andalous. Le revenu que Bône fournit à la caisse particulière du sultan, abstraction faite des sommes perçues pour le Trésor public (*bayt al-māl*), s’élève à 20.000 dinars. A l’Orient de cette ville, il y en a une autre nommée Marsa l-Ḥaraz (« le port aux breloques »), où se trouve le corail. »¹

Bône connut donc une rénovation de son tissu urbain après la fondation d’une nouvelle ville, au bord de la mer sur la pente d’une petite colline en contrebas du massif de l’Edough, dans la première moitié du XI^e siècle. Ce choix s’explique par la recherche d’un lieu fortifié et surtout adapté à la navigation. Le port est en fait situé en contrebas de la ville. Bénéficiant

d’un riche arrière-pays agricole peuplé de Berbères Mašmūda et Awraba, Bône entretenait de relations commerciales avec les ports d’al-Andalus et les marchands originaires de ces derniers marquèrent leur présence dans la ville. Les villes de l’Ifriqiyya furent aussi une destination des marchands bônois pour exporter notamment le fer et le corail.

Bône et Marsā al-Ḥaraz furent contrôlés par le pouvoir de Kairouan au début du X^e siècle. Ils furent intégrés à un espace politique et économique plus large, celui de l’Ifriqiyya fatimide puis ziride. L’un des aspects de cette intégration fut notamment l’organisation de la course. À cet effet, un arsenal fut fondé à Marsā al-Ḥaraz et les deux ports servirent de lieux de départ de navires qui allaient razzier la Sardaigne et les côtes italiennes (*taḥrağ al-sawānī gāziyya ilā bilād al-Rūm*)².

Un développement à l’ouest, une régression à l’est

Composée en 1153, la description géographique d’al-Idrīsī, géographe musulman du roi Roger II de Sicile, fournit également des indications sur le littoral du pays Kutāma et son arrière-pays. Ainsi, les mouillages cités par al-Bakrī pour le siècle précédent continuaient à être utilisés pour la navigation au XII^e siècle³. Peu fréquenté au X^e siècle, le port de Bougie acquit une place prépondérante dans le commerce maritime avec les ports d’al-Andalus grâce à la forte présence de la communauté andalouse⁴. Son importance était essentiellement liée au commerce fructueux qui animait l’espace

2 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 269.

3 al-Idrīsī, *Nuzhat al-muštāq*, vol. I, p. 273-274.

4 Sur le rôle du port de Bougie dans le commerce méditerranéen, voir Valérian D., *Bougie port maghrébin*.

1 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 233-234 (traduction De Slane, p. 116-117).

hammadide, car Bougie était avant la fondation hammadide le port de la Qal'a¹ et est devenu un intermédiaire entre les ports andalous et les villes du Maghreb central. Capitale de la principauté hammadide, Bougie devint le pôle du Maghreb central, dont l'influence dominait l'arrière-pays de la région de Kutāma : Sétif, Constantine, Bāgāya, Biskra, Tébessa, Dūr Madyan et Tīfās². À l'est de Bougie, al-Idrīsī signale la présence de nouveaux mouillages tels Matūsa, al-Mansūriyya et Mazgītan³. Le premier serait confondu à l'actuelle Souk El-Itnayn réputé pour la production du gypse tandis que le second est l'actuel port de pêche situé dans la même localité de Mansouria dans la commune de Ziama-Mansouria. C'est le port antique de Choba, un municipe romain. De Djidjelli à Bône, la navigation fut perturbée par la flotte normande et les populations désertèrent leurs maisons au moment de la saison de navigation. Trois villes sont concernées : Djidjelli, Collo et Bône. Cette perturbation ne mit pas fin à la littoralisation de la partie orientale du pays Kutāma, car de nouveaux ports et mouillages virent le jour. Par exemple la ville de Djidjelli eut désormais deux ports liés, comme Collo, à Constantine⁴.

Après Bône, Marsā al-Ḥaraz et Bougie, des villes antiques réapparurent donc sur le littoral du pays Kutāma comme Djidjelli et Collo. Bône abandonna son site antique pour se concentrer sur le site médiéval facilement défendable. Elle conserva ses activités agricoles et marchandes malgré la conquête normande :

« Bône est une ville de médiocre étendue, ni grande ni petite. Elle est comparable à Laribus

et est au bord de la mer. Elle avait autrefois de beaux marchés et son commerce attirait et rapportait beaucoup. On trouve, dans les alentours, beaucoup de bois d'excellente qualité, quelques jardins, quelques vergers, et diverses espèces de fruits destinés à la consommation locale, mais la majeure partie des fruits provient des campagnes environnantes. Le blé y est abondant, ainsi que l'orge, au moment des récoltes, comme nous l'avons dit. Il s'y trouve des mines de très bon fer, et le pays produit du lin, du miel et du beurre, les troupeaux y sont surtout bovins. Cette ville a des districts et un territoire considérable que les Arabes contrôlent. Bône fut conquise par un des lieutenants du grand roi Roger en 1153 ; elle est actuellement pauvre, peu prospère, et administrée par un agent du grand roi, issu de la famille des Banū Ḥammād. Cette ville et son site sont dominés par l'Edough, montagne dont les cimes sont très élevées, et où se trouvent les mines de fer dont nous venons de parler. »⁵

Dans les ports Bougie et de Bône⁶ les communautés andalouses participèrent largement à l'essor des activités commerciales vers l'Ifriqiya et al-Andalus⁷. Les marchands et marins andalous dominaient complètement les activités maritimes de ce port⁸. Son succès tient essentiellement à son rôle à partir du X^e siècle dans l'exportation des céréales depuis les campagnes du Maghreb central vers les ports d'al-Andalus⁹. La même évolution se vérifie pour le port de Marsā al-Ḥaraz où les marins andalous et locaux continuaient d'extraire et de

1 al-Idrīsī, *Nuzhat al-muštāq*, vol. I, p. 52.

2 al-Idrīsī, *Nuzhat al-muštāq*, vol. I, p. 260.

3 al-Idrīsī, *Nuzhat al-muštāq*, vol. I, p. 274.

4 al-Idrīsī, *Nuzhat al-muštāq*, vol. I, p. 268-269.

5 al-Idrīsī, *Nuzhat al-muštāq*, vol. I, p. 291.

6 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 55.

7 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 137.

8 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 128-129.

9 Ibn Ḥawqal, *Kitāb šūrat al-ard.*, p. 79.

commercialiser le corail¹.

Durant le XI^e siècle, la façade maritime du pays Kutāma s'est elle aussi animée grâce aux aménagements portuaires effectués par les marchands ifrīqiens. Ainsi, les mouillages de Marsā al-Šağara et de Marsā al-Ḥarrātīn servaient à acheminer le bois du mont al-Raḥmān vers les arsenaux de l'Ifrīqiya. En outre, les coupeurs de bois avaient établi d'importants ateliers destinés à assurer l'approvisionnement des arsenaux de l'Ifrīqiya en bois². Quant à Djidjelli, un des principaux ports du pays Kutāma, il servait à l'exportation du cuivre en Ifrīqiya³.

Le tableau des réseaux terrestres du Maghreb au milieu du XII^e siècle fourni par al-Idrīsī dans son second ouvrage intitulé *Uns al-muhağ wa-rawḍ al-furağ* montre le pays Kutāma conservait encore un arrière-pays dynamique lié aux principaux ports de l'Ifrīqiya et du Maghreb central. Ainsi les régions de Sétif et de Constantine eurent Bougie, Djidjelli, Collo et Stora comme débouché maritime⁴. Cependant, les villes situées au pied de l'Aurès connurent un déclin à la suite de la violente présence des tribus hilaliennes.

Conclusion

Comme la majeure partie du littoral situé entre Tunis et Ceuta, la littoralisation du pays Kutāma était progressive. Le transfert du centre politique et économique du Maghreb oriental vers l'intérieur du pays provoqua une situation défavorable dans les régions septentrionales. Il a fallu attendre le XI^e siècle pour voir une mise

en valeur des anciens comptoirs et des villes n'ayant pas joué un rôle notable dans le premier siècle de l'islam au Maghreb. Bône retrouva son statut de débouché maritime d'un vaste arrière-pays tandis que le maintien d'une tradition maritime permit un développement des activités de pêche du corail à Marsā al-Ḥaraz.

La crise qui frappa l'arrière-pays à la suite de vagues successives de sécheresse et surtout de l'instabilité politique et sociale provoquée par la présence hilalienne accéléra le processus de la littoralisation du pays Kutāma. Cependant, les raids chrétiens et la poussée hilalienne entraînent une régression des activités économiques de la partie orientale du pays Kutāma. Bénéficiant de massifs montagneux à relief accidenté, la partie occidentale du pays Kutāma connut une littoralisation plus importante.

1 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 55.

2 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 83.

3 al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 82.

4 al-Idrīsī, *Uns al-muhağ*, p. 188-190.

Bibliographie

Abū Bakr al-Mālikī, *Kitāb riyād al-nufūs fī tabaqāt ‘ulamā’ al-Qayrawān wa-Ifrīqiya wa-zuhhādhim wa-nussākihim wa-siyyar min aḥbārihim wa-faḍā’ ilihim wa-awṣāfihim*, éd. Bašīr al-Bakkūš et Muḥammad al-‘Arūsī al-Maṭwī, Beyrouth, Dār al-ġarb al-islāmī, 1994.

Aibeche Y., *al-awḍā’ al-iqtisādiyya wa-l-iġtimā’iyya li-bilād al-Maġrib fī zil al-iḥtilāl al-bīzanī*, Thèse de doctorat d’État, Université Mentouri de Constantine, 2007.

Amara A., « L’animation de la façade maritime du Maghreb central VIII-XII^e siècle », *Revue des lettres et sciences humaines*, 6, 2005, p. 5-24.

Amara A., « Les Fatimides et le Maghreb central : littoralisation de la dynastie et modes de contrôle des territoires », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* (à paraître).

Ashtor E., « Nouvelles réflexions sur la thèse de Pirenne. À propos d’une réimpression de Mahomet et Charlemagne », *Revue suisse d’histoire*, 20, 1970, p. 601-607, rééd. dans *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages*.

Al-Bakrī, *al-Masālik wa-l-mamālik*, éd. Ġamāl Ṭulba, Beyrouth, Dār al-kutub al-ilmiyya, 2003, 2 vol.

Billiard L., Vergnieaud, F., Balensi E., *Les ports et la navigation d’Algérie*, Paris, Larose, 1930.

Bouyac R., *Histoire de Bône*, Paris, Oudin éditeurs, 1892.

Al-Būnī Abū-l-‘Abbās, *al-Durra al-maṣūna fī dīkr ‘ulamā’ wa-ṣulāḥā’ Būna*, éd. Mohamed Lekhdar Boubaker et Said Dahmani, Annaba, Dār al-wisām al-‘arabī.

Al-Būnī Abū-l-‘Abbās, *al-Ta’rīf bi-Būnat*

Ifrīqiya, balad Sīdī Abī Marwān al-Šarīf, éd. Said Dahmani, Annaba, Publications de l’Assemblée communale, 2001.

Carette E., *Précis historique et archéologique sur Hippone et ses environs*, Paris, Imprimerie Lange Lévy et compagnie, 1838.

Dahmani S., « La Kasba de Būna », *Actes du 113^{eme} congrès des Sociétés Savantes*, Strasbourg, *IV^e colloque sur l’histoire et l’archéologie de l’Afrique du Nord*, 1988, vol. II, p. 491-511.

Dahmani S., « Le port de Būna au Moyen Âge », *Actes du 115^{eme} congrès des Sociétés Savantes*, Avignon, *V^e colloque sur l’histoire et l’archéologie de l’Afrique du Nord*, 1990, p. 361-377.

Dahmani S., *De Hippone à Annaba, histoire de la fondation d’une métropole*, Annaba, 2002.

Dahmani S., *Hippo Regius*, Alger, Ministère de la culture, 1973.

Derdour H., *Annaba, 25 siècles de vie quotidienne et de luttes*, Alger, Sned, 1982.

Guichard P., « Les pays de la Méditerranée occidentale entre le V^e et le X^e siècles. Retour sur la problématique pirenienne », dans éd. M. Hammam *L’Occident musulman et l’Occident chrétien au Moyen Âge*, Rabat, Faculté des lettres et sciences humaines, 1995, p. 75-90.

Hodges R., Whitehouse D., *Mohammed, Charlemagne, and the Origins of Europe: Archeology and The Pirenne Thesis*, Ithaca, Cornell University Press, London, Duckworth, 1983.

Ibn ‘Abd al-Mun‘im al-Ḥimyarī, *Kitāb al-rawḍ al-mi‘tār fī ḥabar al-aqtār*, éd. Iḥsān Abbas, rééd. Beyrouth, Mu’assasat Nāhir li-l-ṭāqāfa, 1980.

Ibn al-Aṭīr, *al-Kāmil fī l-tārīḥ*, éd. Muḥammad Yūsuf al-Daqqāq, Beyrouth, Dār al-kutub al-‘ilmiyya, 2003.

Ibn Ḥaldūn, *al-‘Ibar wa-dīwān al-mubtada’ wa-l-ḥabar*, Beyrouth, Mu’assasat Ḡamāl, 1967, 7 vol.

Ibn Ḥawqal, *Kitāb ṣūrat al-ard*, Beyrouth, Maktabat dār al-ḥayāt, 1996.

Idrīs ‘Imād al-Dīn, *‘Uyūn al-aḥbār wa-funūn al-āṭār*, éd. Farhat Dachraoui, Tunis, Maṭba‘at al-itṭihād al-tūnisī li-l-ṣuġl, 1979.

Al-Idrīsī, *Nuzhat al-muštāq fī iḥtirāq al-āfāq*, Le Caire, ‘Ālim al-kutub, 1989, 2 vol.

Al-Idrīsī, *Uns al-muhaġ wa-rawḍ al-furaġ*, éd. de la partie relative à l’Afrique du Nord et au Soudan, al-Wāfī Nūḥī, Rabat, Wazārat al-awqāf wa-l-ṣu’ūn al-islāmiyya, 2007.

Maitrot C., *Bône militaire, 44 siècles de luttes du XXIV^e siècle avant au XX^e siècle après notre ère*, Bône, Imprimerie centrale Mariani, 1934.

Marec E., *Hippone la royale, antique Regius*, Alger, Presses de l’imprimerie officielle, 1954.

Modéran Y., *Les Maures et l’Afrique romaine (IV^e- VII^e siècle)*, Rome, École française de Rome, 2003.

Picard Ch., *La mer et les musulmans d’Occident au Moyen Âge*, Paris, Puf, 1997, p. 7-20.

Pirenne H., *Mahomet et Charlemagne*, 1937, rééd. Paris, Puf, 1970.

Pirenne H., *Mahomet et Charlemagne*, rééd. Paris, Presses universitaires de France, 1992.

Al-Qāḍī al-Nu‘mān, *Kitāb ifṭitāḥ al-da‘wa*, éd. Farhat Dachraoui, Tunis-Alger, Société tunisienne de diffusion, Office des publications universitaires, 1986.

Valérian D., *Bougie, port maghrébin, 1067-1510*, Rome, École française de Rome, 2006.