

**LA POSTE AUX CHEVAUX**  
**DANS**  
**L'EMPIRE DES MAMELOUKS**

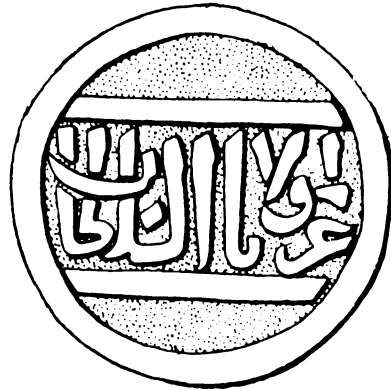


**J. SAUVAGET**

Directeur d'Études à l'École pratique  
des Hautes Études



**LA POSTE AUX CHEVAUX**  
**DANS**  
**L'EMPIRE DES MAMELOUKS**



**LIBRAIRIE D'AMÉRIQUE ET D'ORIENT**

**ADRIEN-MAISONNEUVE**

**11, rue Saint-Sulpice - PARIS (VI<sup>e</sup>)**

—  
1941





**A la mémoire du Capitaine  
ALBERT DE BOUCHEMAN,  
mort pour la France  
(Merdjayoun, juin 1941).**



## INTRODUCTION

---

On se propose ici d'apporter une contribution à l'histoire des institutions gouvernementales dans l'Islam, en décrivant l'organisation, le mode de fonctionnement et l'évolution de la poste aux chevaux — le *barîd*<sup>1</sup> — dans l'empire syro-égyptien des sultans Mamelouks, fondé en 1250, renversé par la conquête ottomane en 1517.

Non pas que ce soit là le seul Etat musulman qui ait connu la poste. Le barid n'est en fait, comme l'indique son nom arabe, qu'un avatar du *cursus publicus* romain et byzantin, rétabli sous un aspect nouveau par les califes omeyyades dès le VII<sup>e</sup> siècle, puis maintenu par les califes abbassides et étendu par eux jusqu'aux extrêmes frontières de leurs domaines<sup>2</sup>; les Mongols<sup>3</sup>, les Hafside de Tunis<sup>4</sup>, les chahs séfévis<sup>5</sup>, les Ottomans<sup>6</sup> aussi ont eu leurs postes. Bien loin d'embrasser dans son ensemble l'histoire de l'institution, notre étude ne se rapportera donc qu'à une période relativement courte, et récente, de cette histoire.

C'est que la poste des Mamelouks est pratiquement la seule qui soit accessible dans l'état actuel de la science.

Sur les autres organisations postales de l'Islam, nous ne disposons que d'une documentation squelettique : des allusions d'un laconisme extrême, qu'il faut péniblement glaner dans l'immense

1. Du latin *veredus*, « cheval de poste » (R. Hartmann, dans *Enc. Isl.*, s. *barîd*; *Syrie*, 239, n. 1; l'étymologie traditionnelle des lexicographes arabes, totalement fantaisiste, est dans *Syrie*, 239, n. 2). Je franciserai désormais le mot, sous la forme barid.

2. L'exposé historique de R. Hartmann, dans *Enc. Isl.*, *loc. cit.*, ne fait que démarquer le texte du *Ta'rif* (184 sq.). Sur la poste abbasside, la somme de nos connaissances, fondées sur les géographes arabes, est actuellement représentée par l'ouvrage de Sprenger, *Die Post- und Reiserouten des Orients* (Leipzig, 1864). — Sur le *cursus publicus*, v. en dernier lieu, *Mém. présentés par divers savants à l'Ac. I. B. L.*, t. XIV (1940), 189 sq.

3. *Infra*, n. 43.

4. *Şubh*, V, 148.

5. P. ex. Tavernier, *Voyages* (Paris, 1713), II, 346.

6. *Ibid.*; R. Hartmann, *loc. cit.*

production historique des Arabes, des Persans et des Turcs, et qui ne nous apprennent guère sur elles autre chose que leur existence. Au contraire, l'Égypte des Mamelouks nous est connue par des sources d'une richesse, d'une variété, et d'une sûreté que l'on ne saurait trop vanter.

Ses institutions gouvernementales nous sont familières dans le détail grâce à une série d'ouvrages techniques, véritables « *vademecum* du parfait rédacteur de la Chancellerie », composés par des hommes du métier à l'usage de leurs pareils. Le plus ancien, le *Ta'rif* (« le Moniteur de l'usage administratif de la Chancellerie royale »), rédigé par le secrétaire d'Etat Chihâb ad-Dîn Aḥmad Ibn Faḍl-Allâh al-'Omari (mort en 1348), est à proprement parler un formulaire groupant des modèles de documents officiels, mais il renferme une nomenclature géographique de l'empire (p. 172-184) et un chapitre (p. 184-201) qui donne sur les moyens de liaison : poste aux chevaux, pigeons et signaux optiques, une information précise, détaillée et de première main, notamment une liste complète des relais<sup>7</sup>.

Un autre, le *Ṣoubḥ* (« la Clarté matinale... sur l'art du secrétaire de Chancellerie »), est l'œuvre d'un fonctionnaire du bureau de rédaction du Caire : Abou l-'Abbâs Aḥmad al-Qalqachandi, qui l'acheva en 1412. C'est une vaste encyclopédie (14 vol. in-4<sup>o</sup>), où l'ensemble des connaissances indispensables à un « plumitif » est présenté avec minutie : si elle est basée sur les ouvrages d'al-'Omari, elle étoffe copieusement les indications du *Ta'rif*, les met à jour, et les complète par des copies de pièces officielles tirées des archives de l'Etat; le chapitre du *Ta'rif* sur la poste s'y trouve reproduit (t. XIV, 366-400), et les autres sections du livre nous éclairent sur les fonctionnaires au service du barid et sur la procédure administrative. C'est la meilleure source d'information que nous ayons en la matière<sup>8</sup>.

7. Sur cet ouvrage, v. C. Brockelmann, *Gesch. d. arab. Literatur*, II, 141 et Suppl., II, 175; *Syrie*, IV (av. des indications sur la grande encyclopédie historico-géographique d'al-'Omari, le *Masâlik al-abṣâr*, que Qalqachandi a abondamment utilisée); cf. *Enc. Isl.*, s. *Faḍl-Allâh*. Les chapitres sur la géographie administrative de l'empire mamelouk, et sur la poste, ont été traduits et annotés par R. Hartmann, *Politische Geographie des Mamlukenreichs* (dans *ZDMG*, LXX, 1916, 1 sq. et 477 sq.); cette étude apporte au texte imprimé du *Ta'rif*, très fautif, de notables améliorations.

8. C. Brockelmann, *op. cit.*, II, 134 et Suppl., II, 164; *Syrie*, V sq. avec exposé de la biographie de l'auteur et étude de ses sources. Les chapitres sur la Syrie et sur la poste ont été traduits par M. Gaudefroy-Demombynes (*Syrie*), avec une riche annotation et une introduction qui est le meilleur tableau d'ensemble que nous ayons de l'organisation administrative de l'empire mamelouk.

Le *Mouqsid* (« le Guide élevé et éducateur, qui conduit à l'art de la rédaction en Chancellerie ») est dû à un auteur dont la personnalité nous échappe : Bahâ' ad-Din Moḥammad al-Khâliidi. Plus sommaire, inachevé, puisant dans les deux ouvrages précédents une bonne part de sa documentation, il offre cependant pour nous un intérêt en raison de sa date tardive : celui de nous renseigner sur la désorganisation finale du service postal<sup>9</sup>.

« L'Exposition de l'Etat » de Khalil az-Zâhiri, émire mamelouk qui occupa de hautes charges militaires au milieu du xv<sup>e</sup> siècle, est perdue. Mais l'auteur lui-même en a écrit, entre 1438 et 1468, sous le titre *Zubda* (« la Crème de l'Exposition de l'Etat ») un abrégé qui, sans être à proprement parler un ouvrage technique, complète heureusement certaines insuffisances des sources précédentes, notamment sur l'armée et sur le cérémonial de la Cour. Le chapitre sur la poste (p. 116-120) semble dériver d'une source autre que le *Ta rîf*; insuffisant à bien des égards, il apporte cependant quelques notations originales<sup>10</sup>.

La documentation que livrent ces sources, différentes à la fois quant à leur caractère et quant à leur date, offre à l'étude des institutions des Mamelouks une base ferme, et d'une grande sécurité. Mais on ne peut se reposer sur elles d'une manière exclusive. Rédigées à l'intention d'un public spécial et pour son usage quotidien, elles ne retiennent que ce qui est pour lui d'une utilité immédiate et d'une valeur pratique : bien des aspects intéressants de l'appareil gouvernemental sont entièrement négligés par elles, comme faits accessoires, ou trop connus pour qu'il vaille la peine d'en faire mention. N'envisageant la poste que du point de vue de son mécanisme intime, elles ne la voient et ne nous la font voir que « de l'intérieur », selon l'optique particulière — précise, mais bornée — des agents de la Chancellerie.

Il faut donc les compléter par les chroniques, où l'on peut espérer retrouver, au hasard des anecdotes et des bavardages dont les historiens arabes sont si prodigues, quelques traits de la vie journalière de l'institution vus, cette fois, « de l'extérieur », par un spec-

9. Connue par un manuscrit unique de la Bibliothèque Nationale. Sur le titre exact de l'ouvrage et son auteur, *Syrie*, V-VI. — D'autres manuels analogues restent inédits, notamment le *Tatqîf* de Taqiy ad-Din Ibn Nâzir al-Djaïch (C. Brockelmann, *op. cit.*, Suppl., II, 176).

10. C. Brockelmann, *op. cit.*, II, 135 et Suppl., II, 165. Edition insuffisante. Les chapitres sur la géographie administrative et la poste traduits et annotés par R. Hartmann, *Die geographischen Nachrichten über Palästina und Syrien in Ḥalîl az-Zâhirîs Zubdat kaşf al-mamâlik* (Kirchhain, 1907). L'ouvrage avait été utilisé par Volney, *Voyage en Syrie et en Egypte* (éd. Paris, 1807, I, 250 sq.).

tateur incompétent en matière d'administration. On n'a ici que l'embarras du choix<sup>11</sup>, mais le dessein que l'on poursuit porte à s'adresser de préférence aux œuvres qui nous rapportent les événements du Caire ou des provinces avec le plus grand luxe de détails : Ibn al-Fourât<sup>12</sup>, Ibn Taghribirdi<sup>13</sup>, Ibn Iyâs<sup>14</sup>, et, faute de mieux<sup>15</sup>, pour les débuts du régime mamelouk, Maqrizi<sup>16</sup> et Moufaḍḍal ibn Abi l-Faḍâ'il<sup>17</sup>.

A côté de ces recueils historiques, il faut faire leur place aux dictionnaires biographiques<sup>17bis</sup>, à l'historiographie privée<sup>18</sup>, aux descriptions de pays et de villes, présentées sous forme de tableau systématique ou d'inventaire monumental<sup>19</sup>, tous ouvrages qui foisonnent habituellement de menus faits que l'on chercherait en vain ailleurs.

Peu nombreux et peu circonstanciés, les récits des voyageurs étrangers n'offrent pas la même valeur documentaire, si l'on excepte les précieuses relations du maghrébin Ibn Baṭṭoûta<sup>20</sup>, du bourgui-

11. Le meilleur répertoire systématique est celui qu'a donné Cl. Cahen, *La Syrie Nord à l'époque des Croisades* (Institut Français de Damas, Bibl. Orientale, t. I, Paris, 1940), 73-89; v. aussi A. S. Atiya, *The Crusades in the later Middle Ages* (Londres, 1938), 537-569.

12. Cl. Cahen, 85-86; cf. C. Brockelmann, II, 50 et Suppl., II, 49.

13. C. Brockelmann, II, 41 et Suppl., II, 39; G. Wiet, *L'historien Abu l-Maḥâsin* (dans *Bull. Inst. Eg.*, XII, 1929-30, 89-105). Le jugement porté sur l'œuvre par Cl. Cahen (*op. cit.*, 87) n'est exact que dans la mesure où il concerne celles de ses parties qui se rapportent aux époques antérieures aux Mamelouks.

14. C. Brockelmann, II, 295, et Suppl., II, 405 (particulièrement précieux pour les derniers Mamelouks, depuis Qaitbay)

15. Les circonstances dans lesquelles a été menée cette étude ne m'ont pas permis de tirer parti des fonds de mss. orientaux; j'ai dû, en particulier, renoncer à consulter le ms. parisien de Nowâiri (C. Brockelmann, II, 139 et Suppl., II, 173; Cl. Cahen, 81).

16. *Sulûk* (C. Brockelmann, II, 39 et Suppl., II, 36; Cl. Cahen, 86; sur l'auteur, v. *Enc. Isl.*, s. *Makrîzi*); j'ai suivi la traduction fidèle, et enrichie d'une belle annotation, qu'en a donnée Quatremère, *Sult. Mam.*

17. C. Brockelmann, I, 348 en bas, et Suppl., I, 590; Cl. Cahen, 84. — Il convient d'ajouter, à l'intention des lecteurs non-arabisants, que la traduction publiée dans la *Patrologia Orientalis*, par E. Blochet, est un véritable monument d'inexactitude; on ne peut davantage faire l'éloge de l'annotation.

17 bis. *Fawât al-Wafâ'yât* d'al-Kotobi (C. Brockelmann, II, 48 et Suppl., II, 48); *Manhal* d'Ibn Taghribirdi (C. Brockelmann, II, 41 et Suppl., II, 39; G. Wiet, *Manhal*).

18. *Voyage du sultan Qaitbay*, d'Ibn al-Djî'an; histoire familiale des émirs au Gharb, de Şâliḥ b. Yaḥyâ (C. Brockelmann, Suppl., II, 36; *Bulletin d'Etudes Orientales*, t. VII-VIII, 1937-8, 65 sq.; Cl. Cahen, 89).

19. Pour le Caire, le fameux *Khiṭaṭ* de Maqrizi (*supra*, n. 16); pour Damas, les textes groupés par H. Sauvaire, sous le titre *Description de Damas*, dans *Journ. Asiat.*, 1894-1896; pour Alep, une compilation tardive, à laquelle a participé Ibn ach-Chiḥna (je suis la trad. que j'en ai donnée sous le titre « *Les Perles Choïstes* »).

20. C. Brockelmann, II, 256 (corriger en ce sens l'index des titres, s. *Tuḥfat an-nuzzâr*) et Suppl., II, 365. — L'étude de B. Trapièr, *Les voyageurs arabes au moyen âge* (Paris, 1937) est de la dernière pauvreté.

gnon Bertrandon de la Broquière<sup>21</sup> et du bavarois H. Schiltberger<sup>22</sup>.

Tous ces ouvrages sont bien connus. Ils ont été l'objet de citations, d'études, de traductions partielles, mais on ne s'est point préoccupé, jusqu'ici, de les dépouiller méthodiquement pour en extraire les indications qu'ils peuvent contenir sur la poste et rapprocher ensuite celles-ci les unes des autres.

Telle sera notre première tâche.

Mais on ne saurait sans préjudice prétendre étudier une pareille institution en faisant abstraction du support matériel — routes et bâtiments spécialisés — sans lequel elle n'aurait pu fonctionner; et sur ce point les sources littéraires ne peuvent fournir qu'une documentation trop peu précise. Il faut faire appel à d'autres moyens d'information.

L'épigraphie pourra sans doute être mise à contribution, bien que l'absence d'un recueil méthodique<sup>23</sup> ne facilite pas la recherche des textes se rapportant au barid : décisions administratives gravées sur pierre<sup>24</sup>, inscriptions commémorant la fondation d'un édifice utilisé par le service postal<sup>25</sup>.

On pourra également, en l'occurrence, interroger l'héraldique, inséparable de l'épigraphie et des institutions gouvernementales<sup>26</sup>.

Mais, c'est l'archéologie et la topographie historique qui permettront de combler le plus sûrement les lacunes des sources littéraires, en apportant une documentation concrète, de première main, et rigoureusement impartiale.

Dès 1923, un bon juge disait combien « il serait intéressant de faire une exploration méthodique des postes du barid, des pigeonniers et des tours de feu : on en retrouverait certainement des traces et des souvenirs, peut-être souvent la persistance de coutumes

21. Ed. Ch. Schefer (Paris, 1852).

22. Fait prisonnier par les Turcs à Nicopolis, puis à nouveau par les Mongols à Ankara; je suis l'édition de Tübingen, 1885.

23. Le magistral *Corpus* de M. van Berchem n'épuise que Le Caire, Jérusalem, Tripoli de Syrie et deux places fortes du voisinage, et Sivas; les autres volumes projetés sont encore en attente. Le *Répertoire chronologique d'épigraphie arabe* d'Et. Combe, J. Sauvaget et G. Wiet (Le Caire, depuis 1931), où il faut regretter de nombreuses inexactitudes, ne le remplace que très imparfaitement : seuls les textes antérieurs à l'année 626 H./1229 y ont encore trouvé leur place.

24. Rares en Egypte, mais abondantes dans les provinces : v. la liste (à compléter) donnée par G. Wiet, *Répertoire des décrets mamelouks de Syrie*, dans *Mélanges Syriens offerts à M. R. Dussaud* (Paris, 1939), 520-537.

25. Leur liste *infra*, n. 265.

26. L'état actuel de la question est donné par l'étude méthodique de L. A. Mayer, *Heraldry*.

et de traditions que le désordre administratif n'a pu détruire complètement<sup>27</sup> ».

Quelques mois plus tard, faisant par la route le voyage (alors long et pénible) de Damas à Alep, je fus surpris de constater que l'itinéraire était jalonné par un grand nombre d'édifices anciens en rapport avec le trafic routier, qu'aucun archéologue n'avait signalés; je ne fus pas long à reconnaître que tous trouvaient leur place dans des localités où les sources situaient des relais de la poste aux chevaux. Quelques brèves reconnaissances m'ayant montré qu'il en allait de même sur d'autres parcours, M. Gaudefroy-Demombynes voulut bien m'encourager à poursuivre cette exploration d'une manière systématique. J'ai donc suivi l'un après l'autre ceux des itinéraires du barid qui m'étaient accessibles<sup>28</sup>, relevant les vestiges de nombreux monuments inédits, et étudiant la topographie sur le terrain même. Le succès de cette exploration, que j'eus la bonne fortune de pouvoir continuer durant plusieurs années consécutives en améliorant sans cesse ses résultats, a dépassé largement mon attente : sur soixante localités que j'ai visitées avec l'espoir d'y retrouver quelques traces du relais, vingt-neuf m'en ont montré d'une manière indubitable les restes, plus ou moins explicites : ici des pierres éparses ou une ruine informe, ailleurs un monument intégralement conservé.

C'est de cette exploration qu'est née la présente étude.

Pour qui n'aurait disposé que des sources littéraires, le sujet ne valait guère la peine d'être traité : même recueillis systématiquement pour être ensuite confrontés, les renseignements qu'elles apportaient ne permettaient pas d'aller bien loin. Mais la matière s'enrichissait dès que l'on versait au débat la documentation archéologique, qui éclairait d'un jour nouveau, complètement inattendu, l'histoire du barid des Mamelouks. Sur bien des points que les manuels de Chancellerie n'élucidaient qu'imparfaitement, ou même laissaient entièrement dans l'ombre, les monuments, les inscriptions, la topographie historique<sup>29</sup> apportent, et sont seuls à pou-

27. *Syrie*, 242, n. 1 et CXIII.

28. Une étude exhaustive des itinéraires de la poste conduirait des sources de l'Euphrate aux cataractes du Nil. Je n'ai pas eu la possibilité de me livrer à des explorations aussi étendues. Dans la pratique, je n'ai suivi que les routes comprises dans les limites des Etats du Levant placés sous Mandat Français; j'ai aussi reconnu sommairement quelques itinéraires palestiniens.

29. Sur la topographie historique, on consultera l'ouvrage classique de R. Dussaud; il comporte une bibliographie développée qui permettra, le cas échéant, de se reporter aisément aux études de détail.



voir apporter des témoignages d'autant plus précieux qu'ils sont difficilement récusables. Surtout, ces nouvelles sources d'information permettent d'aborder l'examen de l'organisation technique de la poste, suppléant ainsi aux insuffisances de la documentation livresque sur une question que l'on peut à bon droit juger essentielle. Sur certains points de l'organisation administrative elle-même, les ouvrages techniques ne font guère que compléter, ou étayer, les renseignements tirés des monuments archéologiques, ou de la topographie historique.

Malgré cet enrichissement de la documentation de base, le travail que je présente ici reste très imparfait : s'il apporte du neuf, il s'en faut que tous les problèmes posés par l'histoire du barid mamelouk s'y trouvent résolus. J'ai fait de mon mieux pour tirer parti au maximum des indications que j'ai pu recueillir, mais la publication de nouveaux textes, l'exploration méthodique des routes postales de l'Égypte, de la Palestine, et surtout du Sinaï, révéleront, à coup sûr, des faits nouveaux que j'ai dû me résigner à ignorer, et permettront de voir plus clair dans le fonctionnement et l'histoire de l'institution<sup>30</sup>.

En l'achevant, qu'il me soit permis de remercier tous mes amis de l'Institut français de Damas : J. Gaulmier, H. Laoust, Cl. Le Cœur, R. Thoumin, qui m'ont, à maintes reprises, accompagné dans mes voyages et assisté dans mes relevés, bravant l'inconfort des étapes et la malpropreté des khans abandonnés. Surtout, je tiens à dire ici tout ce que cette étude doit à mon maître : M. Gaudefroy-Demombynes, dont les travaux, les conseils et les encouragements m'ont constamment guidé et soutenu au cours de mes recherches ; qu'il soit assuré de ma déférente et affectueuse reconnaissance. C'est avec le même sentiment de gratitude que je mentionnerai encore les noms de mon collègue E. Cornaert et de M. le Chanoine Sol, du chapitre de Saint-Etienne de Cahors, auxquels je dois d'avoir pu mettre à l'abri, au mois de juin dernier, les matériaux du présent travail.

Paris, décembre 1940.

30. Dans la transcription des toponymes, je me suis fixé la règle suivante : reproduire la forme actuelle de la dénomination lorsque le nom ancien était encore en usage (sauf dans le cas de localités d'une notoriété certaine : Tripoli, etc.) ; dans le cas contraire, donner la forme classique en translittération. — D'autre part, j'ai adopté pour certains noms propres importants de personnes ou de localités (Banoû Faql-Allâh, p. ex.) que les non-arabisants auraient avantage à connaître, un système mixte de transcription qui se rapproche le plus possible de l'orthographe française.

## ABRÉVIATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

---

- Ars Isl.* : J. Sauvaget, *Caravansérails syriens du Moyen-Age* : VI, *caravansérails ayyoubides* (dans *Ars Islamica*, t. VI, 1939, 48-55); VII : *caravansérails mamelouks* (*ibid.*, t. VII, 1940).
- Autob. A. Féda* : Abou l-Féda, *Autobiographie*, dans *Recueil des Historiens des Croisades, Hist. Orientaux*, t. I, 166-186.
- C. I. A.* : M. van Berchem, *Matériaux pour un Corpus Inscriptionum Arabicarum* : *Eg.* I (Première partie : *Egypte*, par M. van Berchem, dans *Mém. publiés par les membres de la Mission Archéologique Française au Caire*, t. XIX; Paris, 1894-1903); — *Tripoli* (Seconde partie : *Syrie du Nord*, par M. Sobernheim, dans *Mém. de l'Institut Français d'Archéologie Orientale du Caire*, t. XXV, Le Caire, 1909); — *Jérus.* (Seconde partie : *Syrie du Sud*, t. I; — *Jérusalem-ville*, par M. van Berchem, dans *Mém. publ. par l'Inst. Fr. d'Archéol. Orient. du Caire*, t. XLIII, Le Caire, 1922).
- M. Clerget, *Le Caire : étude de géographie urbaine et d'histoire économique*, 2 vol.; Le Caire, 1934.
- Communications* : G. Wiet, *Les communications en Egypte au Moyen-Age*, dans *l'Egypte contemporaine (Revue de la Société royale d'économie politique, de statistique et de législation, Le Caire)*, t. XXIV, 1933, 241-264.
- Enc. Isl.* : *Encyclopédie de l'Islam*, Leyde, depuis 1913.
- Hawââiḷ* : W. Popper, *Extracts from Abû l-Maḥâsin Ibn Taḡribirdî's Chronicle entitled Hawââiḷ ad-duhûr* (*University of California publ. in semitic philology*, 1930 et sq.).
- Heraldry* : L. A. Mayer, *Saracenic Heraldry : a survey*; Oxford, 1933.
- Hist. Nat. Eg.* : G. Wiet, *L'Egypte Arabe*, forme le t. IV de *l'Histoire de la Nation Egyptienne* de G. Hanotaux; Paris, 1937.
- Ibn Baṭṭoûṭa* : éd. Defrémery et Sanguinetti; Paris, 1893.
- Ibn al-Furât* : éd. Zuraiq; Beyrouth, 1936.
- Ibn Iyâs* : *Badâ'i' az-zuhûr*, éd. Caire; 1301-06 H.; 3 vol. — Les parties de l'ouvrage publiées séparément par M. Sobernheim, P. Kahle et M. Mustafa (*Bibliotheca Islamica*, V; éd. Deutsche Morgenländische Gesellschaft; Leipzig et

- Stamboul, 1931-36) sont citées sous le sigle : Ibn Iyâs, IV, V, VI.
- Khiṭaṭ* : Maqrizi, *al-Mawâ'iz wa l-I'tibâr*, éd. G. Wiet (dans *Mém. de l'Inst. Fr. d'Archéologie Orient. du Caire*, t. XXX et la suite; Le Caire, 1911 et sq.). On a indiqué la correspondance avec l'édition de Boulaq, 1270 H. (B.) et l'édition du Caire, 1324 H. (C.).
- Manhal* : G. Wiet, *Les biographies du Manhal Şâfi* (dans *Mémoires de l'Institut d'Égypte*, t. XIX); Le Caire, 1932.
- Meufazzal : Moufazzal ibn Abil-Fazaïl, *Histoire des Sultans Mamelouks*, éd. et trad. E. Blechet (dans *Patrologia Orientalis*, t. XII et la suite). On renvoie à la pagination entre crochets.
- Muqşid* : al-Khâlidî, *al-Muqşid ar-râfi' al-munchâ' al-hâdî 'ilâ şinâ ati l-'inchâ'*. Ms. Paris, Ar. 4439 (ancien *Dîwân al-Inchâ'* : v. Syrie, V-VI).
- Nudjûm* : Ibn Tagribirdî, *Annals entitled an-N. az-Zâhira*, éd. W. Popper (*University of California publ.*); Berkeley et Leyde, 1909 et la suite.
- Perles Ch.* : J. Sauvaget, *Les « Perles choisies » d'Ibn ach-Chiḥna* (*Mém. de l'Institut Français de Damas*); Beyrouth, 1933.
- Şâlih : Şâlih ibn Yaḥyâ, *Histoire de Beyrouth*; éd. L. Cheikho; 2<sup>e</sup> éd., Beyrouth, 1927 (à compléter par les corrections publiées dans *Bulletin d'Études Orientales de l'Institut Français de Damas*, t. VII-VIII, 1937-8, 65-82).
- Şubḥ* : Qalqachandî, *Şubḥ al-A'châ*; éd. Caire, 1331-1913.
- Sult. Mam.* : Quatremère, *Histoire des Sultans Mamelouks*. Paris, 1837-44 (trad. du *Sulûk* de Maqrizi).
- Syrie* : Gaudefroy-Demombynes, *La Syrie à l'époque des Mamelouks d'après les auteurs arabes* (*Bibl. historique et archéologique du Service des Antiquités du Haut-Commissariat*, t. III); Paris, 1923.
- Ta'rîf* : al-'Omari, *al-Ta'rîf bil-muşṭalaḥ ach-charîf*; éd. Caire, 1312 H.
- Topographie* : R. Dussaud, *Topographie historique de la Syrie antique et médiévale* (*Bibl. hist. et archéol. du Serv. des Ant. du H. C. F.*, t. IV); Paris, 1927.
- Voyage* : Devonshire, *Relation d'un voyage du sultan Qâyl-bây en Palestine et en Syrie*, dans *Bull. de l'Inst. Fr. d'Archéol. Orient. du Caire*, t. XX, 1-40.
- Yaqout : Yaqout, *Mo'djam*. — Ed. Wüstenfeld.
- Zubda* : Khalîl eḍ-Ḍâhîrî, *Zoubdal Kachf el-Mamâlik* (*Public. de l'École des Langues Orientales*, III<sup>e</sup> sér., t. XVI); Paris, 1894.

# I

## Les débuts de l'institution

---

*Création de la poste par Baïbars.* — Le texte le plus explicite que nous possédions sur l'établissement de l'organisation postale des Mamelouks est celui de Maqrizi. Faisant l'historique de la route du Caire vers la Syrie, il spécifie que « lorsque Baïbars devint roi d'Égypte, il organisa (*rattaba*) la poste sur toutes les routes, de telle sorte que les nouvelles parvenaient de la Citadelle de la Montagne<sup>31</sup> à Damas en quatre jours et revenaient dans le même temps. Les nouvelles des provinces lui arrivaient deux fois la semaine et lui, sans quitter la Citadelle, décidait de ce qui concernait toutes ses possessions : destitutions ou nominations. Il dépensa à ce propos des sommes considérables jusqu'à ce que le service eût été complètement organisé, ce qui fut fait en 659/1260-61<sup>32</sup> ».

Il ne semble pas qu'il y ait lieu de suspecter la véracité de cette indication, que confirment des textes indépendants et dignes de foi<sup>33</sup>. Il est certain, d'autre part, que l'œuvre du sultan ne s'est pas limitée, comme on l'a cru parfois<sup>34</sup>, à la réorganisation d'une institution tombée en décadence. Nos meilleures sources d'information, tout en se montrant soucieuses de présenter la poste des Mamelouks comme un simple prolongement du barid des anciens califes, ne cherchent point à dissimuler la solution de continuité qu'introduisit dans le fonctionnement de l'institution la dissolution du califat abbasside. Selon le *Tarîf*<sup>35</sup>, le barid califien aurait été « coupé »

31. La Citadelle du Caire, résidence de la Cour royale et siège de l'administration.

32. Le même texte dans *Khiṭaṭ* (W. IV, 87; C. I, 367) et *Sult. Mam.*, I a, 142.

33. *Tarîf*, 187, avec des détails circonstanciés (*infra*, p. 12); *Fawâṭ*, I, 90 (spécialement sur les colombers de la poste). Ibn Iyâs (I, 108), donne une date différente : 669/1270-1. Celle-ci est incompatible avec les textes qui montrent Baïbars réglant certains détails de l'organisation du barid dès 661/1262-3 (*Sult. Mam.*, I a, 189-190; d'autres mentions de la poste antérieurement à 669 : *ibid.*, I a, 252; I b, 2, 62, 63-64).

34. *Communications*, 252 et 257. Depuis, le même auteur semble disposé à faire à Baïbars une part plus grande dans l'organisation de la poste (*Hist. Nat. Eg.*, 435). De même, M. Clerget (*Le Caire*, II, 221), juge qu'« on chercherait vainement et inutilement les origines du barid, car il a toujours existé dans la capitale de l'Égypte, par la force des choses ».

35. P. 186.

par les Bouyides (milieu du x<sup>e</sup> s.), cherchant par là à priver de son moyen d'information le plus efficace le chef de l'Etat, auquel ils allaient imposer leur tutelle. C'est dans cette situation que le trouvèrent les Seldjoukides, si bien qu'ils ne pouvaient correspondre qu'au moyen de « messagers » (*rousoul*), c'est-à-dire d'envoyés extraordinaires. Les Zenguides firent comme eux et réunirent, à cet effet, des chameaux de race; cet usage fut suivi ensuite « par les Ayyoubides, aussi longtemps qu'ils durèrent » et par les premiers Mamelouks. Puis vint Baïbars, qui rétablit un service postal régulier, après trois siècles d'interruption.

Que cet exposé soit exact, *grosso modo*, on est pleinement fondé à le croire, car un chroniqueur bien informé des choses de l'Irak et de la Perse, précise que l'organisation postale des Abbassides fut supprimée en 455/1063 sur l'ordre exprès du sultan seldjoukide Alp-Arslan<sup>36</sup>. Et ce témoignage est corroboré dans une certaine mesure par le silence que font sur l'institution en question les annalistes du temps des Croisades : attentifs à mettre en vedette le moindre service rendu à l'Islam par les princes qu'ils servent, ils n'auraient point omis, si elle eût encore existé, de dire quelques mots de la poste, dont le rôle dans la guerre sainte était loin d'être négligeable<sup>37</sup>. Mais ils ne connaissent que les pigeons voyageurs des Zenguides et des Ayyoubides<sup>38</sup>, et là où l'on nous signale quelque cas exceptionnel de rapidité dans le transport d'un message, il ne s'agit pas de courriers montés, mais de « coureurs » (*so'âl*), de piétons<sup>39</sup>. La seule mention que l'on trouve alors d'un système de relais se place dans des circonstances exceptionnelles, qui ont conduit à aménager *spécialement* pour l'occasion un mode de transmission rapide des dépêches inusité en temps normal<sup>40</sup>.

On peut ainsi se convaincre que Baïbars a fait mieux que rétablir

36. Al-Bundâri, *Hist. des Seldjoukides de l'Irak*, éd. Houtsma, 67, qui explique les progrès des Ismaéliens en Perse par le fait que « le Gouvernement n'avait pas d'agents d'information » (*aṣḥâb khabar*). Précédemment, l'organisation administrative (*ar-rasm*) faisait sa place à un directeur de l'information et de la poste (*ṣāḥib khabar wa barîd*) et il en fut ainsi jusqu'à Alp-Arslan. Ce dernier, entretenu de la question par Nizâm al-Molk, décida « n'avoir pas besoin d'un directeur de l'information », dont les rapports pouvaient être tendancieux : « le sultan supprima donc cette organisation » (*fa-usqala hâdâ r-rasm*).

37. Sur ce point, *infra*, 26-27.

38. *Hist. Crois., Or.*, III, 597, IV, 87-88; Ibn 'Asâkir, III, 101-102; *Journ. Asiat.*, nov.-déc. 1894, 492 en bas; cf. al-'Abbâsi, *'Alâq al-'Uwal*, en marge de Suyûṭi, *Khulafâ'* (éd. Caïre, 1305 H.), 104.

39. Ibn Ṭûlûn, *Rasâ'il*, éd. Damas, IV, 25.

40. Kamâl ad-Din, *Hist. d'Alep*, trad. Blochet, 149 : « L'ambassadeur partit pour l'Egypte : le sultan avait disposé des chevaux de poste (*barîd*) le long de la route, de façon à être informé rapidement du résultat de son ambassade » (année 613/1216).

dans son fonctionnement une institution désorganisée : il a rendu au barid la qualité de service d'Etat *régulier* qu'il avait perdu depuis trois cents ans. Il lui a fallu l'organiser *de toutes pièces* et non pas seulement améliorer l'héritage de ses prédécesseurs : son œuvre se présente ainsi comme une innovation, une vraie création.

Ainsi se trouve posée une question : celle des origines de la nouvelle institution. Si grand homme d'Etat que se soit montré Baïbars, il semble difficile d'admettre que l'idée de rétablir le barid soit née en lui indépendamment de toute réminiscence.

Pour l'essentiel, l'armature administrative qu'il donna à l'Etat mamelouk procédait d'un désir bien marqué de poursuivre la tradition des Ayyoubides et des Seldjoukides, mais sur le point précis qui nous occupe cette source d'inspiration faisait défaut.

A la vérité, le cas serait simple, si l'on en croyait le *Ta'riḥ*. Ayant réuni sous son autorité l'Égypte et la Syrie jusqu'à l'Euphrate, le sultan se préoccupa d'organiser l'administration des provinces nouvellement annexées, et nomma pour Damas un préfet, un vizir et un secrétaire de la Chancellerie. « Ce fut mon oncle paternel qui fut désigné comme secrétaire d'Etat, rapporte l'auteur. Il se présenta devant le sultan pour prendre congé et reçut de lui de nombreuses recommandations, en particulier celle de le tenir constamment au courant des affaires, et de lui transmettre toutes les informations qui parviendraient au sujet des Mongols et des Francs. « Si tu peux faire en sorte, lui dit le sultan, que, chaque soir, je ne me couche pas sans avoir reçu de nouvelles et que, chaque matin, je ne me lève pas sans en avoir reçu d'autres, fais-le. » Mon oncle lui exposa alors comment était organisée la poste dans les temps anciens, sous les califes, et lui proposa de la rétablir. Le sultan trouva l'idée bonne, et lui ordonna de s'en occuper. Mon oncle disait : « C'est moi qui ai décidé l'organisation de la poste, en la présence du sultan »... Et depuis lors, elle n'a plus cessé de fonctionner : elle est l'aile de l'Islam, etc.<sup>41</sup>. »

Ainsi donc, le barid de Baïbars n'aurait été qu'une résurrection de l'ancien barid califien, décidée sur les seules connaissances historiques d'un lettré. Il se peut assurément qu'il en ait été ainsi, mais la réalité doit avoir été plus complexe. Devant les références précises qu'ils nous produisent<sup>42</sup>, on ne saurait douter de la conscien-

41. *Ta'riḥ*, 187 (copié par *Ṣubḥ*, XIV, 370).

42. *Syrie*, 239 : citation de « L'art des secrétaires » d'Abû Dja'far an-Naḥḥâs, mort en 950 C. En dehors des manuels techniques, les chroniques anciennes et les histoires

ce qu'avaient les secrétaires d'Etat de voir revivre dans le barid une ancienne tradition islamique tombée en désuétude. Mais, aussi, il n'est guère vraisemblable que, sa création une fois décidée sur des souvenirs livresques, un organisme aussi compliqué et aussi délicat que la poste ait pu être remis en fonctionnement d'après ces seuls souvenirs.

D'autant mieux qu'il existait alors, dans le monde oriental, une source plus directe d'inspiration : *la poste des Mongols*<sup>43</sup>, que les Mamelouks connaissaient bien<sup>44</sup> et qui se trouvait depuis plusieurs années en état de fonctionnement régulier à la date où Baïbars décida de créer dans son empire un système de relais. On peut supposer sans invraisemblance que ce dernier a pu être modelé, dans le détail de son organisation, d'après le réseau postal des Mongols, contemporain et en plein exercice, beaucoup plus que d'après l'ancien barid califien, disparu trois siècles plus tôt : si ce n'est là, dans l'état actuel de l'information, rien d'autre qu'une hypothèse, celle-ci ne saurait être rejetée *a priori*<sup>45</sup>.

Quoi qu'il en soit, il est certain que, dès sa création, le barid reçut le caractère d'institution souveraine qu'il conserva ultérieurement, et l'organisation administrative qui continua, avec des variantes dans le détail, à le régir jusqu'à sa disparition.

universelles ont certainement contribué à maintenir le souvenir du barid califien parmi les lettrés qui peuplaient les bureaux. Egalement des ouvrages comme la « Clef des sciences » d'al-Khawârizmi, qui renferme un paragraphe sur la terminologie technique de la poste abbasside (éd. Caïre, 42).

43. Les postes mongoles auraient été créées en 1234 par Ögädaï, évidemment à l'imitation des postes chinoises : Marco-Polo, trad. Yule, 3<sup>e</sup> éd., livre II, ch. 26 et les notes; cf. M. d'Ohsson, *Hist. des Mongols*, I, 406 sq.; II, 63, 481; Hammer, *Gesch. d. Ilchane*, I, 63; II, 168 sq., 355; *Sull. Mam.*, II b, 125; Breitschneider, *Mediaeval researches*, I, 5 et 187, n. 524; E. Blochet, *Intro. à l'hist. des Mongols*, 213, n. 1 et en dernier lieu B. Spuler, *Die Mongolen in Iran* (Leipzig, 1939), 422 sq. Sur la poste des Chinois, cf. G. Ferrand, *Voyage du marchand arabe Sulayman*, II, 111.

44. *Syrie*, 249 (d'après le *Ta'rif*) : « Les régions frontières de nos Etats, dans la direction de la capitale... du fil de Houlagou, sont traversées par des routes dont les postes sont dites : cavalerie de l'*Oulak* et du *yam*. » — *Oulak* est le nom turc du courrier. *Yam* est un vocable d'origine chinoise (*T'oung-Pao*, II, 1891, 265, n.) usité par les Mongols pour désigner un cheval de poste; le turc, le persan et le russe l'ont conservé : v. Marco-Polo, *loc. cit.*, n. 2; cf. Sarre et Herzfeld, *Archäolog. Reise*, II, 189.

45. Au temps de Baïbars, bien plus que les Francs, ce sont les Mongols qui représentent pour les Mamelouks « l'ennemi (Dieu veuille l'abattre !) ». Or, quoi de plus naturel que d'emprunter à l'adversaire, pour la retourner ensuite contre lui, une des armes originales dont il dispose ? Le procédé peut avoir été employé à propos de la poste, à l'origine instrument de guerre, dirigé principalement contre les Mongols. Notons encore que, né et élevé au Kiptchak, alors soumis aux khans de la Horde d'Or, Baïbars était certainement au fait des institutions des Mongols bien avant d'avoir combattu les troupes de Houlagou en qualité d'officier égyptien. On ne saurait nier enfin que nombre de coutumes des nomades éleveurs de chevaux des steppes asiatiques aient pénétré en Egypte avec les Mamelouks (p. ex. l'habitude de marquer les chevaux

*La poste institution souveraine.* — Bien qu'on ait soutenu le contraire<sup>46</sup>, la poste des Mamelouks ne présentait point le caractère d'une institution d'intérêt public, d'ordre économique : au temps de Baïbars, plus encore que sous ses successeurs, l'agencement des bâtiments destinés à abriter les relais de chevaux<sup>47</sup> les rendait absolument impropres à l'hébergement des caravanes, et bien des particularités des itinéraires imposés aux courriers<sup>48</sup> ne pouvaient qu'en détourner le trafic commercial. Au surplus, certaines de ces routes n'offraient assurément aucun intérêt économique : c'était le cas, en particulier, de celles qui atteignaient les rives de l'Euphrate, puisque cette région, méthodiquement dévastée par les Mongols<sup>49</sup> et demeurée aux mains de l'ennemi, ne pouvait entretenir aucune espèce de rapports commerciaux avec l'Etat des Mamelouks. La carte du réseau routier de Baïbars suffirait comme preuve de ce que les parcours du barid avaient été fixés en dehors de toute préoccupation d'ordre économique.

Aussi bien, le véritable caractère de la poste est-il tout autre : c'était essentiellement un organisme d'Etat. Plus précisément : une institution souveraine et une prérogative royale, au service exclusif du chef de l'Etat.

Sans doute, la documentation que nous livrent les sources techniques et les annales est-elle particulièrement clairsemée en ce qui concerne le règne de Baïbars : nous disposons néanmoins, dès cette époque, d'indices qui ne permettent pas de se méprendre sur la vraie nature du barid. Le mode de recrutement des courriers et le type de leur insigne<sup>50</sup>, le fait que les chevaux des relais étaient strictement réservés au service du sultan<sup>51</sup>, le rôle qui était attribué dans la direction du barid aux secrétaires particuliers de Sa Majesté et au souverain lui-même<sup>52</sup> sont autant de témoignages con-

au fer rouge, *damgha*, usage inconnu des Arabes). Mais on ne trouve dans tout ceci que des présomptions. — A première vue, le port par les courriers mamelouks d'un insigne distinctif, tout à fait analogue à la *païza* des Mongols, peut sembler un argument assez fort : on dira ci-dessous (n. 205) qu'il n'en est rien.

46. *Communications*, 354 sq. : M. Clerget (*op. cit.*, II, 186) semble professer la même opinion.

47. *Infra*, 31 sq. et 59 sq.

48. Absence de ponts (*infra*, 35), sections d'itinéraires impraticables à des convois lourdement chargés (*infra*, 73), sans parler de la proximité des Francs, encore maîtres d'une fraction importante de la Palestine, et de tout le littoral syrien.

49. Ce point est établi par l'étude archéologique des sites médiévaux de la vallée de l'Euphrate. Cf. Ibn ach-Chihna, *Durr*, éd. Beyrouth, 159, 161.

50. *Infra*, 19-20 et 46 sq.

51. *Sull. Mam.*, I b, 63.

52. *Infra*, 17 sq.



cluants qui amènent à poser, de la manière la plus nette que, dès ses débuts, la poste était un organisme qui n'avait de relations qu'avec l'exercice de l'autorité souveraine, qui fonctionnait exclusivement « au service de Sa Majesté ». Il est indubitable que, dès ce moment, les itinéraires des courriers ne se confondaient point avec « le chemin des Musulmans » : ils étaient, littéralement, « la route du sultan<sup>53</sup> », et rien d'autre.

C'était donc déjà pour « les besoins augustes » (*lil-mouhimmât ach-charîfa*)<sup>54</sup> que partait la poste, et nous pouvons lui attribuer dès cette date tous les usages que nous trouverons attestés par la suite : communication des informations et des ordres de caractère militaire<sup>55</sup>, acheminement de la correspondance administrative émanant du sultan ou à lui adressée<sup>56</sup>, et du courrier diplomatique<sup>57</sup>, transport des serviteurs du sultan désignés pour une enquête ou une mission en province<sup>58</sup>. Ce sont là autant d'utilisations caractéristiques, car le sultan est le chef suprême effectif de l'armée, le premier des émirs<sup>59</sup>, et la garde des frontières est le plus important de ses devoirs de chef de l'Etat : le « besoin auguste » par excellence<sup>60</sup>. Il est aussi, effectivement, le chef suprême de l'administration, devant lequel sont évoquées jusque dans leur détail toutes les affaires de l'empire<sup>61</sup>. Il est seul à connaître des questions diplomatiques. Mais s'il est un fait significatif entre tous du vrai caractère de la poste, c'est bien son rôle politique : annonce de révoltes ou de menées subversives, envoi en exil d'émirs en disgrâce, transport des personnages convoqués aux « Portes Augustes » pour être interrogés par le sultan en personne<sup>62</sup>, tels étaient ses usages les plus

53. *Darb as-sultân, ad-darb as-sultânî* : Ibn Iyâs, III, 86, 323; V, 120, 133-4.

54. *Şubh*, XIV, 370; *Khiṭaṭ*, W. IV, 87. Ils ne se confondent pas forcément avec les besoins de l'Etat (*mouhimmât ad-daula*); les textes les distinguent.

55. *Nudjûm*, V, 552; VI, 43, 47, 402; VII, 487, 488; *Sult. Mam.*, I b, 101; II b, 203; Ibn al-Furât, IX, 7, 10 (quinze courriers arrivant successivement au Caire pour annoncer l'arrivée de Tamerlan); *Şâlih*, 28.

56. *Nudjûm*, V, 379, 397, 547, 549, 572; Ibn al-Furât, IX, 5, 31, 198; *Sult. Mam.*, II b, 124; *Autob. A. Féda*, 167. Y compris, bien entendu, la plus importante des nouvelles administratives : l'avènement d'un nouveau souverain (*Sult. Mam.*, II a, 3-4).

57. Et des personnages en mission diplomatique : *Nudjûm*, V, 6, 553, 581, 584; VII, 10; *Moufazzal*, 464; *Sult. Mam.*, I b, 55.

58. *Nudjûm*, V, 7; VI, 11; *Şâlih*, 177.

59. *Syrie*, XCVII.

60. *C. I. A., Eg.*, I, 280 et *passim*.

61. Pour des ex. de décisions royales d'une portée infime, v. les décrets réunis dans *Bull. d'Etudes Orient.*, II, 1932, 1 sq., et III, 1933, 1 sq.

62. *Nudjûm*, V, 8, 120, 379, 388, 391, 396, 399, 403, 471, 473, 524, 525, 529, 531, 535, 546, 547; VI, 554; Ibn al-Furât, IX, 20, 31, 157, 233; Ibn Iyâs, I, 271; *Sult. Mam.*, II a, 92, 139; *Autob. A. Féda*, 168; *Hawâdiḡ*, VIII, 201. C'est aussi par la poste que sont

fréquents. Ils établissent, de la manière la plus sûre, que le barid était réservé aux affaires intéressant au premier chef le souverain, qu'il était l'instrument de ses desseins propres, une institution placée exclusivement à sa disposition personnelle : « nul ne pouvait monter un cheval de la poste sans un ordre exprès (*marsoûm*) du sultan : tantôt celui-ci en réservait l'usage à ceux qu'il envoyait en mission pour ses affaires, tantôt les grands personnages avaient la faculté de l'utiliser, sur ordre royal<sup>63</sup> ».

Au reste, la conscience populaire ne s'y trompait pas, à l'époque. C'était surtout pour le peuple que les routes de la poste étaient « la route du sultan<sup>64</sup> ». A qui voulait donner une idée de l'impudence inouïe qu'apportaient les Bédouins dans leurs pilleries, il suffisait de les montrer dévalisant — « en plein jour » — des courriers en mission officielle, portant ostensiblement les couleurs royales<sup>65</sup>. Et quand, les jours de réjouissance générale, chaque quartier du Caire se faisait, avec des étoffes tendues sur des perches, un simulacre de « citadelle », où prenait place un représentant fictif du sultan paré, à titre éphémère, de tous les attributs de la souveraineté, parmi ceux-ci on se gardait bien d'omettre la poste : d'une « citadelle » à l'autre, des « courriers » allaient et venaient dans les rues de la capitale, comme au vrai sur les grands chemins de l'empire<sup>66</sup>.

*L'organisation administrative.* — Nous avons insisté à dessein sur cette qualité d'institution souveraine que présentait le barid dès sa création, car elle explique une particularité intéressante de l'orga-

apportés au sultan les sabres des émirs mis à mort ou en état d'arrestation (*Nudjûm*, V, 391, 525, 545; Ibn al-Furât, IX, 37, 211). Un courrier envoyé en tribu recevoir des Nomades le serment de fidélité au sultan (Ibn al-Furât, IX, 154).

63. *Khiṭaṭ*, W. IV, 87 (C. I, 367). Transport de fonctionnaires rejoignant leur poste hors de la capitale : *Nudjûm*, V, 2, 27, 36; *Sult. Mam.*, II b, 127; *Ṣâliḥ*, 95.

64. La formule ne relève point, en effet, de l'usage administratif officiel : mais c'est elle qui se présente sous la plume des chroniqueurs pour désigner la route postale du Caire à Damas. En Syrie, la dénomination de *sulṭânî*, *darb sulṭânî* est usuellement appliquée à « la grande route » ou « la grande rue », que caractérisent à la fois sa viabilité plus grande et la sécurité dont on y jouit. Plusieurs routes de grande circulation ont été ainsi appelées : celle de Damas à Deir ez-Zor, celle de Damas au Hauran (A. Musil, *Palmyrena*, 28, 43, 81; Seetzen, *Reisen*, I, 61). De même d'une fraction importante de l'ancienne « Rue Droite » de Damas, l'une des grandes artères de la vieille ville (G. Bergsträsser, *Zum arab. Dialekt von Damaskus*, I, 51, ligne 25). Ce sens contemporain de « grande route » est bien clair dans l'expression relevée par G. Schumacher (*The Djaulân*, 180) : *sulṭânî l-'aqabé*, « la grande route de la montée (du Djaulân) ».

65. Ibn Ṭūlūn, IV, 60.

66. Ibn al-Furât, IX, 213.

nisation administrative qui fut tout d'abord donnée au service postal : au temps de Baïbars, c'était le sultan lui-même qui en assurait, en personne, la direction.

Les ouvrages techniques ne permettent point de reconnaître ce fait, non seulement parce qu'ils n'enregistrent qu'un état postérieur des choses, mais encore parce que leurs auteurs l'ont sans doute volontairement dissimulé.

L'état des « Portes Augustes » au xiv<sup>e</sup> et au xv<sup>e</sup> siècle ne doit pas faire illusion : à cette date, le développement de la bureaucratie et le foisonnement des dignités de Cour avaient retiré au sultan tout rôle actif dans la gestion des affaires de l'Etat. Mais sous le règne de Baïbars il en allait tout autrement : ni la vigoureuse personnalité du souverain, ni la tradition, ni la stabilité encore incertaine de l'empire ne se seraient accommodées d'une pareille inaction. Le sultan, alors, assumait réellement la direction de l'appareil administratif et décidait personnellement de toutes les affaires.

En matière de barid, il ne s'embarrassait même point de la collaboration de son vizir : Baïbars avait décrété « que toutes les dépêches arrivées par la poste seraient lues en sa présence, et qu'on lui apporterait des feuilles en blanc sur lesquelles il écrirait ses réponses<sup>67</sup>. » Il ne souffrait aucun délai : « Si un courrier arrivait au lever du soleil, il était congédié avec une réponse dès la troisième heure du jour ; s'il arrivait à la troisième heure, il était congédié à midi : tel était l'ordre que le prince suivait invariablement à toutes les époques<sup>68</sup>. » Pas davantage de cérémonial : « tandis qu'il était à prendre un bain dans sa tente, la poste arriva de Damas. Le sultan, sans attendre un instant, sans se donner le temps de couvrir sa nudité, se fit lire la lettre<sup>69</sup>. »

De telles pratiques ne laissaient assurément pas à ceux de ses collaborateurs — daouadâr et secrétaire d'Etat — que nous verrons, par la suite, prendre la haute main sur le service postal, l'occasion de se pousser au premier plan. D'autant plus, qu'ils restaient encore des personnages d'une importance minime, le vizir n'ayant pas cessé de détenir « la seconde place de l'Etat après le sultan<sup>70</sup> ». L'emir-daouadâr n'était guère qu'un dignitaire de parade, aux attributions limitées, chargé de présenter l'écritoire au souverain lorsqu'il

67. *Sull. Mam.*, I b, 62.

68. *Ibid.*, I a, 252.

69. *Ibid.*, I b, 2.

70. *Syrie*, LVII.

apposait sa signature sur un document<sup>71</sup>. Le second, bien loin d'avoir la compétence étendue et l'autorité qui lui seront conférées plus tard, ne jouait qu'un rôle effacé : « écrivain du secret auguste » (*kâlib as-sirr ach-charîf*) et « chef du bureau de rédaction » (*şâhib dîwân al-inchâ'*), il remplissait, en somme, de pair avec le daouadâr, les fonctions de secrétaire particulier du sultan<sup>72</sup>. En matière de barid, il devait se borner à « lire à Sa Majesté les dépêches arrivées par la poste (*qirâ'at al-barîd*) et à faire établir leur réponse<sup>73</sup>», tandis que l'émir porte-écritoire n'avait d'autre utilité que « d'introduire » les courriers devant le souverain<sup>74</sup>. L'un et l'autre n'étaient ainsi, dans ce premier état de l'organisation, que des sous-ordres privés de toute initiative. La décision royale exprimée, c'est au vizir qu'il appartenait de lui donner ses effets administratifs.

De plus, le caractère d'institution souveraine qu'avait reçu la poste lui permettait de fonctionner avec un minimum de frais, et sans surcharger d'un organisme nouveau, créé de toutes pièces, l'appareil des rouages gouvernementaux.

Selon la conception musulmane, le transport d'une lettre est une mission de confiance : s'en charger, c'est prendre la responsabilité d'un dépôt sacré (*'amâna*) qui doit être fidèlement transmis aux ayants droit<sup>75</sup>. Dans le cas du barid, cette prescription de l'éthique coranique devenait encore plus impérieuse, du fait que les affaires du souverain s'identifiaient à celles de l'Islam lui-même<sup>76</sup> : instrument des intérêts propres du sultan et véhicule de secrets d'Etat, la correspondance royale devait être confiée à des messagers d'une discrétion éprouvée<sup>77</sup>. On les trouva sans peine parmi les mamlouks *personnels* du sultan, ses esclaves ou ses affranchis qu'attachaient à sa personne des liens juridiques et moraux garants de leur

71. Tel est le sens de son titre : « celui qui tient l'écritoire »; sur ses fonctions, *Syrie*, LVII.

72. *Syrie*, LXIX.

73. C'est avec ces attributions que le cadî Fath ad-Dîn Mçammad est nommé chef du Bureau de rédaction (*Sull. Mam.*, II a, 7). Cf. *Syrie*, LXIX. On conçoit que les Secrétaires d'Etat qui ont rédigé les manuels techniques auxquels nous nous référons, très soucieux de souligner la dignité et l'importance de leurs fonctions (p. ex. *Şubh*, I, 35 sq.), se soient gardés d'insister sur la place de second plan qui était alors celle du *kâlib as-sirr*.

74. *Taqdîm al-barîd* (*Şubh*, IV, 19).

75. *Şubh*, VI, 358.

76. Du fait de l'investiture du calife, qui faisait du souverain mamlouk « le sultan de l'Islam et des Musulmans », le seul chef d'Etat légitime selon le droit public de l'Islam : *Syrie*, XX sq.; *C. I. A., Eg.*, I, 216, 279 et 767.

77. Les prescriptions générales relatives à la « bonne tenue » du courrier (discrétion, etc.) sont dans *Şubh*, VI, 359; as-Subki, *Mu'îd an-ni 'am*, 57; al-'Abbâsi, 97 sq.

fidélité<sup>78</sup>, et plus spécialement parmi ceux qui composaient son entourage immédiat : les pages (*khâṣṣakiya*), triés dans la foule de leurs congénères pour leurs qualités et en passe d'être promus officiers<sup>79</sup>. Servant le sultan dans tous les actes de sa vie privée (*khâṣṣ*), ils constituaient, en même temps que la domesticité intime de la Maison du Roi, des agents sûrs qu'on chargea volontiers de missions de confiance hors de la capitale<sup>80</sup>. Ils étaient tout désignés pour servir de courriers, et certains d'entre eux se virent affecter au service de la poste, avec le titre de *barîdî* (plur. *barîdiyya*). Si les sources littéraires ne l'attestent pas d'une manière explicite<sup>81</sup>, du moins avons-nous des preuves indirectes de ce que les courriers étaient effectivement recrutés parmi les pages du Privé royal<sup>82</sup>,

78. *Syrie*, XXXI-XXXII.

79. *Syrie*, L-LI.

80. *Zubda*, 115, en bas : « On les envoie en mission lorsque survient une affaire qui intéresse le sultan »; cf. *Perles Ch.*, 92; *Bull. d'Et. Or.*, III, 1933, 24, et *infra*, n. 194. Deux exemples, postérieurs eux aussi à la période qui nous retient pour l'instant, illustreront ce rôle de serviteurs de confiance qui est celui des pages : c'est en leur compagnie que le sultan poursuit, en personne, en 691 H., un émir fugitif qu'il soupçonne de vouloir attenter à sa vie (Moufazzal, 392); c'est avec la complicité des *khâṣṣakiya* de service que le sultan Ladjin est assassiné dans son appartement (*ibid.*, 448).

81. La *Zubda* ne mentionne pas l'office de courrier parmi les charges qui sont confiées aux *khâṣṣakiya*, mais la liste qu'elle donne n'est pas exhaustive (116 : *wa ghair dâlika*). Pour le *Muqṣid*, postérieur lui aussi à la disparition de la poste aux chevaux, un *barîdî* est « un soldat arabisé (*mustarab*) du *djund* » (f° 101 r°) : c'est donc au moins un mamelouk royal (*Syrie*, XXXII). En 1285, l'émir écuyer de la poste est un mamelouk royal (*Autob. A. Féda*, 167); certains « commandants des courriers » sont des pages (*Manhal*, n° 458 et 724).

82. On sait que le blason des Mamelouks était le plus souvent meublé par le symbole de la charge qu'ils exerçaient dans le corps des pages au moment où ils avaient été élevés au grade d'émir (*Heraldry*, 5-6) : or, parmi ces emblèmes de fonction retenus en héraldique, on relève, non seulement la coupe des échansons, l'encrier des porte-écritoire, etc., mais encore l'insigne caractéristique des courriers du *barîd* (*ibid.*, 17, 52, 76, 98 et 123, 145, 148, 196; pour le type de cet insigne, *infra*, 46 sq.). — D'autre part, certains mamelouks royaux devenus émirs restèrent connus sous un sobriquet rappelant leur ancienne fonction dans le corps des pages : « l'échanson » (Qûṣûn as-sâqî), « le porte-glaive » (Baktamur as-silâhdâr); on trouve ainsi l'explication du surnom d'*al-barîdî* que portèrent certains émirs ('Alâ' ad-Dîn al-barîdî : *Heraldry*, 52; Salâr a.-b. : *ibid.*, 196; Cha'bân al-b. : *Hawâdiḡ*, VIII, 69; Mubârak-Châh al-b. : *Nudjâm*, VII, 10). — On trouve également des blasons qui portent associé l'insigne des courriers et un autre emblème (fig. 7, en bas) : loin d'être en contradiction avec ce que j'avance ici, cette association me paraît l'argument le plus sérieux pour soutenir que les *barîdiyya* étaient choisis parmi les pages; mais la discussion, qui ne porte sur rien moins que les origines de l'héraldique des Mamelouks, dépasserait trop largement le cadre de cette étude : je ne puis donc que la réserver pour une prochaine publication. — Du point de vue chronologique, la théorie que nous soutenons ici ne se heurte à aucune invraisemblance : Baïbars avait déjà ses *khâṣṣakiya* (*Sull. Mam.*, I b, 158; Moufazzal, 299) que son fils Berké devait favoriser au delà de toute mesure (p. ex. Moufazzal, 299, 301, 302 et sq.). Ce mode de recrutement des courriers explique qu'ils aient pu être occasionnellement chargés par le sultan de missions de confiance qui restaient étrangères au service de la poste proprement dit : escorte d'un émir envoyé en exil (*Hawâdiḡ*, VIII, 201; *Ṣubḡ*, VII, 232); envoi d'un *barîdî* pour ramener un personnage qui fait l'objet

chaque fois, du moins, qu'un événement grave ou les exigences du protocole<sup>83</sup> n'amenèrent pas à leur substituer des émirs de haut grade, assez au courant des affaires de l'Etat pour savoir, le cas échéant, apporter par eux-mêmes un complément d'information<sup>84</sup>.

Une telle solution offrait des avantages évidents.

Les *khâṣṣakiya* ne quittant jamais le palais de la Citadelle, qui abritait également les bureaux de l'administration centrale<sup>85</sup>, ceux d'entre eux qui avaient été spécialisés au service du barid demeuraient sans cesse à la disposition : il suffisait de remettre à ceux qui étaient désignés pour partir en mission une sacoche de cuir (*djarâb*) où renfermer leurs plis<sup>86</sup>, et un insigne distinctif qui permit à chacun d'identifier du premier regard les agents de la « poste du roi » : un foulard (*foûḷa*) de soie jaune<sup>87</sup>, qu'ils nouaient autour de leur cou de manière à le laisser flotter dans leur dos<sup>88</sup>. Répartir entre eux les tours de service, et s'assurer qu'ils accomplissaient leurs voyages dans des conditions suffisantes de confort fut le rôle d'un émir de rang inférieur, qui leur fut préposé avec le titre de « commandant des courriers » (*moqaddam al-barîdiya*)<sup>89</sup>.

d'une enquête (*Ṣubḥ*, VII, 213-4), pour recevoir le serment de fidélité au sultan (Ibn al-Furât, IX, 154); surveillance de l'exécution des décisions royales (M. Sobernheim, *Verordnungen*, dans *Festschrift M. von Oppenheim*, n° 10); envoi au sultan, par l'intermédiaire d'un courrier de passage, d'une correspondance politique saisie à Qat'yâ par le service de contrôle frontalier (Ibn al-Furât, IX, 195). Un préfet se sert des courriers pour ses renseignements personnels (*Sult. Mam.*, II b, 86) et il est certain qu'ils ne se bornent pas à rapporter au sultan les faits-divers dont ils ont connaissance en route (p. ex. *Sult. Mam.*, II b, 191) : il leur est même recommandé de tâter l'opinion (al-'Abbâsi, 99). On retrouve là l'usage de la poste pour des fins policières que le temps des Abbassides avait connu. — Notons encore que leur qualité d'hommes de confiance du souverain n'allait pas sans danger pour les courriers : les émirs en révolte arrêtent et fouillent ceux qu'ils rencontrent sur les routes (*Sult. Mam.*, II b, 124).

83. La coutume voulait en effet que le rang du messenger fût proportionné à la qualité du destinataire du message (*Ṣubḥ*, I, 116). Pour des ex. d'application de cette règle : *Autob. A. Fêda*, 167; *Hawâdiṭ*, VIII, 423.

84. P. ex. *Sult. Mam.*, II a, 3-4; II b, 83, 115, 203.

85. P. Casanova, *Hist. et descr. de la Citad. du Caire*, 629.

86. *Sult. Mam.*, I b, 67.

87. *Ibid.* Le jaune est la couleur royale, celle que reçoivent tous les insignes de la souveraineté : parasol, étendards, etc.; v. *Sult. Mam.*, 444; *Syrie*, 171, 213. L'équipement de voyageur des courriers était certainement complété par le bissac de selle (*khurdj*: Barthélemy, *Dict.*, s. v.; A. de Boucheman, *Matériel de la vie bédouine*, 40 et 75), par l'indispensable gourde de terre cuite pendue à l'arçon (J. Sauvaget, *Poteries syro-mésopotamiennes*, 2 sq. et la n. 3; on en a retrouvé dans les ruines d'un relais : *Syria*, XX, 1939, 366), et le sabre, en cas de mauvaise rencontre, car les *khâṣṣakiya*, qui jouaient le rôle de gardes du corps, ne quittaient point leurs armes à l'intérieur du palais royal (*Syrie*, L) : à plus forte raison sur les grands chemins, où ils risquaient d'être arrêtés et dévalisés (*supra*, 16 et n. 82).

88. *Infra*, 48. Ces textes se rapportent effectivement à la variante introduite plus tard dans l'aspect de l'insigne, mais la manière de porter celui-ci n'a pas dû varier : il n'était pas tant de moyens de rendre un cavalier reconnaissable de loin.

89. *Syrie*, 151, 206, n. 3, 233 (la traduction de *barîdiya* par « poste » au lieu de « cour-

En sus des courriers, le personnel du barid comprenait encore, dans chaque relais, « des palefreniers (*sâ'is*) pour les chevaux, et des hommes appelés « piqueurs » (*sawwâq*) qui accompagnaient, pour pousser leur monture et les servir durant leur voyage, ceux dont il avait été ordonné qu'ils montassent les chevaux de la poste<sup>90</sup> ». Il semble bien que ces « piqueurs » aient été, eux aussi, des mamelouks royaux<sup>91</sup>, et la même conclusion peut être étendue sans invraisemblance aux palefreniers.

Cette organisation n'était sans doute pas en vigueur sur le seul territoire égyptien (placé directement sous l'autorité du sultan, qui lui servait de préfet), car à Damas le service postal relevait d'un *wâli-l-barîd*<sup>92</sup>, certainement un émir<sup>93</sup>, que son titre amène à considérer comme un simple délégué du sultan.

Les dépenses d'établissement, puis d'exploitation, du barid étant entièrement à la charge du souverain<sup>94</sup>, le mode de recrutement du personnel qui fut adopté lui permettait de réaliser une économie appréciable. Car, les mamelouks se trouvant d'ores et déjà entretenus au titre de la Maison du Roi<sup>95</sup>, les émirs étant pourvus d'une dotation foncière en tant que membres de l'armée<sup>96</sup>, et le secrétaire

niers » est, de toute évidence, un lapsus). Les ouvrages techniques ne citent pas le *muqaddam al-barîdiyya* du Caire, sans doute parce qu'ils le comprennent implicitement dans le nombre des *khâṣṣakiyya*, auxquels il avait appartenu ou appartenait encore (p. ex. *Manhal*, n<sup>os</sup> 458 et 724), mais les annalistes le mentionnent incidemment (*Sull. Mam.*, I b, 63-64; *Hawâdiḡ*, VIII, 292, 423; *Nudjâm*, VI, 8, 115). Ses fonctions sont définies par des modèles d'acte de nomination (*Syrie*, 151, et surtout *Ṣubḡ*, XII, 433) qui n'offrent, en dehors des recommandations précises auxquelles nous faisons allusion, qu'un échantillon de la rhétorique la plus creuse. Sur son grade, qui a varié d'une époque à l'autre, *Syrie*, 151 et 206. Ce « commandant des courriers » n'était pas absolument sédentaire : il pouvait être fait appel à lui pour des missions extraordinaires hors de la capitale, ou même à l'étranger : c'est lui qui est chargé d'escorter Baïbars voyageant incognito par la poste (*Sull. Mam.*, I b, 63-64); il est envoyé en mission chez les Ak-Koyounlou (*Hawâdiḡ*, VIII, 423).

90. *Khiṭaṭ*, W. IV, 87 (le texte porte : *suwwâs wa lil-khail ridjâl yu'rafûna bis-sawwâqîn*. Je suis ici la var. de la n. 9, qui donne le meilleur sens : *suwwâs lil-khail wa ridjâl*. — Ed. C. I, 367). Ce sont assurément ces palefreniers qui sont « les préposés à la distribution de l'orge » de *Sull. Mam.*, I b, 54. Ceux que les « piqueurs » escortaient étaient naturellement les émirs et les grands personnages qui voyageaient par la poste; ils leur servaient en même temps de guides.

91. L'un d'eux se nomme Tamurboghâ (Ibn Iyâs, I, 271) : c'est donc un turc. Un autre vient spontanément au Caire sur les chevaux de la poste apporter une nouvelle d'ordre politique (Ibn al-Furât, IX, 157). Ce sont là des indices assez concluants. D'ailleurs, le dévouement et la discrétion à exiger des agents de la poste rendaient inadmissible l'introduction dans le service de personnes étrangères à l'entourage du souverain.

92. *Sull. Mam.*, II b, 194.

93. Il semble que Ladjin, le futur sultan, ait occupé ce poste (*infra*, 89).

94. Cf. *Khiṭaṭ*, W. IV, 87, qui attribue au seul Baïbars le financement de tous les frais de premier établissement du service postal, et les faits rapportés dans les notes suivantes.

95. *Syrie*, XXXIII.

96. *Ibid.*, XXX.

d'Etat recevant un traitement en qualité d'agent des services administratifs, il n'y avait lieu de verser une solde à aucun de ceux qui étaient employés par le service postal. Le budget propre de ce dernier, ainsi allégé de la rubrique « personnel », se trouvait donc restreint aux chapitres « bâtiments » et « chevaux ».

Mais, ici encore, la solution trouvée paraît avoir limité les frais à engager. Théoriquement, les chevaux de relais étaient fournis par le sultan et acquis de ses deniers<sup>97</sup>. Mais, dans la pratique, le Trésor privé n'assurait que l'entretien du relais du Caire (qui se confondait avec l'écurie royale de la Citadelle de la Montagne, gérée par l'émir grand-écuyer)<sup>98</sup>, et la remonte des stations sises en territoire proprement égyptien<sup>99</sup>. Sur une section importante de la route de Syrie, les chevaux de relais furent fournis par les tribus arabes et turcomanes de la région : en échange d'une dotation foncière collective, elles avaient accepté de mettre au service du Gouvernement, et sous son contrôle, des bêtes que l'on relevait chaque mois<sup>100</sup>. Au delà, de Ghazza à Damas, chacun des villages où se plaçaient les étapes avait été incorporé au domaine de la Couronne<sup>101</sup> et

97. *Ta'rif*, 191.

98. *Şubḥ*, I, 115. — Sur le grand-écuyer (*amîr-akhôr*), v. *Syrie*, LVII.

99. Avec cette réserve qu'ici encore ont pu intervenir des palliatifs identiques à ceux qui ont été mis en œuvre sur la route de Syrie, car certains relais en direction du Saïd étaient situés dans des villages appartenant à la Couronne (Manfalouṭ, How, Kôm el-Aḥmar : *Ta'rif*, 188, où *khâliş* est à corriger en *khâşş*, avec le ms. du British Museum).

100. Ce fut Baïbars en personne qui conduisit la négociation, au cours d'un séjour qu'il fit à Ghazza en 661/1263 (*Sull. Mam.*, I a, 189; sur les tribus arabes en cause, Djarm et Ta'labâ, v. *Şubḥ*, IV, 211-12; sur les Turcomans, *Zubda*, 105). De Bilbeïs à ez-Za'qa, les courriers trouvèrent désormais « des chevaux dont la prestation devait être effectuée par des Arabes, en contre-partie d'un *iqtâ'* qui leur a été concédé expressément à cet effet. Au début de chaque mois, ceux de ces Arabes dont c'est le tour de service se présentent à chacun des relais, et à la fin du mois d'autres viennent les remplacer : c'est ce qu'on appelle « les chevaux de la redevance mensuelle » (*khail al-muchâhara*; le texte porte *khail ach-chahâra*, qui ne donne aucun sens; sur *muchâhara*, v. *Bull. d'Et. Orient.*, II, 1932, 42; cf. al-'Abbâsi, 100 : *khail ach-chahr*). Un *wâlî*, préposé à cette remonte au nom du souverain, vient inspecter chaque livraison de bêtes et leur imposer la marque du sultan (*dâgh*; sur le marquage des chevaux au service du sultan, cf. *Ḥawâdiṭ*, VIII, 205), car ces chevaux restent en service aussi longtemps qu'ils n'ont pas été remplacés : si les Arabes dont le tour de prestation est venu (au lieu de fournir des montures fraîches) louaient à leurs prédécesseurs des animaux ayant déjà servi, les relais seraient désorganisés, car les bêtes ne tiennent plus debout à la fin de leur temps de service, tant les Arabes les nourrissent chichement » (*Ta'rif*, 189-190).

101. Lors du remaniement des cédules (*rauk*) par an-Nâşir Moḥammad, « les villages constituant les étapes (*manâzil*) de Damas à el-'Arich restèrent (*baqiyat*) attribués au domaine de la Couronne (*khâşş*) » : Şâliḥ, 96. Al-Qoşair al-Mo'îni, au moins, était propriété du sultan dès le temps de Baïbars (*Sull. Mam.*, I b, 63-64). Plus tard, un émîr achète au sultan Ghabâgheb (*Journ. Asiat.*, sept.-oct. 1895, 227). — *Manzila* désigne proprement « un gîte d'étape de caravane » et non une des étapes des courriers : mais sur cette section de l'itinéraire la route postale et la route commerciale coïncidaient : Qâqoûn et eş-Şanamein, comme al-Qoşair et Ghabâgheb déjà cités, sont à la fois des



devait livrer des montures au relais, à titre de prestation<sup>102</sup>. Pour les sections des itinéraires comprises au delà de Damas, les renseignements font défaut : les faits que nous venons de citer incitent à croire que des mesures analogues avaient dû être appliquées là, de manière à dégager les finances royales autant que faire se pouvait. On dira ci-dessous que le même désir d'économie se discerne dans l'établissement du premier système de relais<sup>103</sup>.

Ce n'était, certes, pas entièrement à l'avantage du service : ni les chevaux<sup>104</sup>, ni les courriers<sup>105</sup> n'étaient assez nombreux pour que la poste pût circuler plus de deux fois par semaine<sup>106</sup>.

Mais on ne saurait sans injustice prétexter de cette insuffisance pour porter un jugement défavorable sur l'organisation administrative que Baïbars donna à sa création. Il faut, au contraire, admirer l'ingéniosité avec laquelle le sultan sut, tout en ménageant les finances de l'Etat qui devaient subvenir avant toute chose aux frais de la guerre contre les Francs et les Mongols, introduire dans l'appareil gouvernemental un organisme auquel il ne faisait pas place jusque-là ; et cela, simplement en tirant, en faveur de la nouvelle institution, le plus large parti possible des ressources offertes par l'organisation traditionnelle de l'empire.

*Les routes postales.* — Il est impossible d'attribuer à Baïbars l'organisation de l'ensemble du réseau de routes postales que décrivent les manuels de Chancellerie. A l'époque du *Tarîf*, par exemple, tous ces itinéraires se trouvaient effectivement compris dans les limites de l'empire mamelouk, mais un siècle et demi plus tôt l'extension territoriale de celui-ci était plus restreinte.

Au moment où il établissait le barid, Baïbars était bien maître de l'Egypte, mais la Syrie échappait presque entièrement à son autorité.

*manâzil* (*Sull. Mam.*, I b, 254-6 et II b, 29) et des relais (*Syrie*, 243-4). De même de la station d'el-'Audjâ' (*Khiṭaṭ*, IV, 233).

102. « Personne n'a le droit de prendre un cheval » dans les villages attribués au domaine royal sur la route du Caire à Damas (*Sull. Mam.*, I b, 63-64).

103. *Infra*, 29 sq.

104. En 667/1269, Baïbars, voyageant incognito par la poste, ne trouve au relais de Djenin « que des chevaux boiteux et couverts de plaies. Le sultan en monta un, sur lequel il pouvait à peine se tenir, tant les plaies de l'animal exhalaient une odeur infecte » (*Sull. Mam.*, I b, 64).

105. Les *khâṣṣakiya* en service à la Citadelle du Caire étaient à l'origine très peu nombreux : moins de 40 (*Zubda*, 116). Il est vrai que des émirs étaient à l'occasion mis à contribution pour porter des messages (p. ex. *Sull. Mam.*, II a, 3-4), mais le personnel spécialisé au service du barid n'en restait pas moins insuffisant.

106. *Khiṭaṭ*, W. IV, 87.

Les villes de la côte, Antioche et Şafad étaient occupées par les Croisés; Homs, Hama et Kérak restaient au pouvoir de princes ayyoubides; les Ismaéliens tenaient la montagne Alaouite, et les Arméniens la Cilicie; la Syrie Nord, avec Alep, et la rive gauche de l'Euphrate, avec la citadelle de Dja'bar et ar-Raḥba, demeuraient terri-

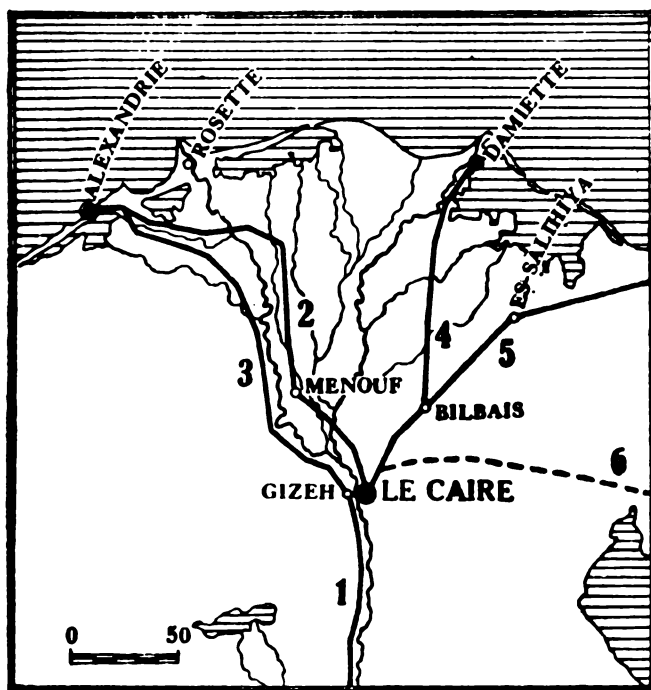


FIG. 1. — Les premières routes postales : 1, route du Saïd; 2, route d'Alexandrie par le Delta; 3, route d'Alexandrie par le désert (*ṭarîq al-ġadîr*); 4, route de Damiette; 5, route de Syrie; 6, route de La Mecque.

développement notable, l'extension du réseau de routes postales accompagnant celle de l'empire, à mesure que les conquêtes et les annexions du souverain reculaient les frontières de celui-ci. Les événements nous sont assez bien connus pour que nous puissions fixer, en toute sécurité, la chronologie de ces développements successifs :

1261 organisation de la route de Damas à Alep<sup>108</sup>;

107. Celle-ci dut être organisée dès l'origine, puisque c'est le désir de recevoir des informations de Syrie qui aurait poussé le sultan à établir des relais (*supra*, 12) : cependant, c'est seulement deux ans après la date à laquelle les historiens placent la création du barid que la remontée régulière des relais du Sinaï fut organisée (*supra*, n. 100). — La Mecque et Médine furent elles aussi mises en communication avec le Caire, mais au moyen de chameliers allant de puits en puits comme des voyageurs ordinaires (*Şubḥ*, XIV, 385-8) : la route du Hedjaz n'avait donc pas reçu une organisation technique comparable à celle des autres itinéraires du barid. Si elle peut être considérée comme une route postale, c'était du moins une route sans relais.

108. Occupation d'Alep à la mi-avril 1261 (Moufazzal, 80). Homs, qui ne sera réunie à l'empire mamelouk qu'en 1264 (*Sull. Mam.*, I a, 231), et Hama, qui conservera

toires contestés entre Mamelouks et Mongols. En définitive, la Syrie Centrale avec Damas et Baalbekk, et la Palestine étaient seules à se ranger sous l'autorité du sultan.

On peut ainsi poser comme acquis, même à défaut d'indication précise des sources, qu'en 1260 le barid n'était qu'une institution embryonnaire, fonctionnant exclusivement en territoire égyptien et sur la route du Caire à Damas (fig. 1)<sup>107</sup>. Mais en même temps, on a tout lieu de croire que, du vivant même de Baïbars, il connut un

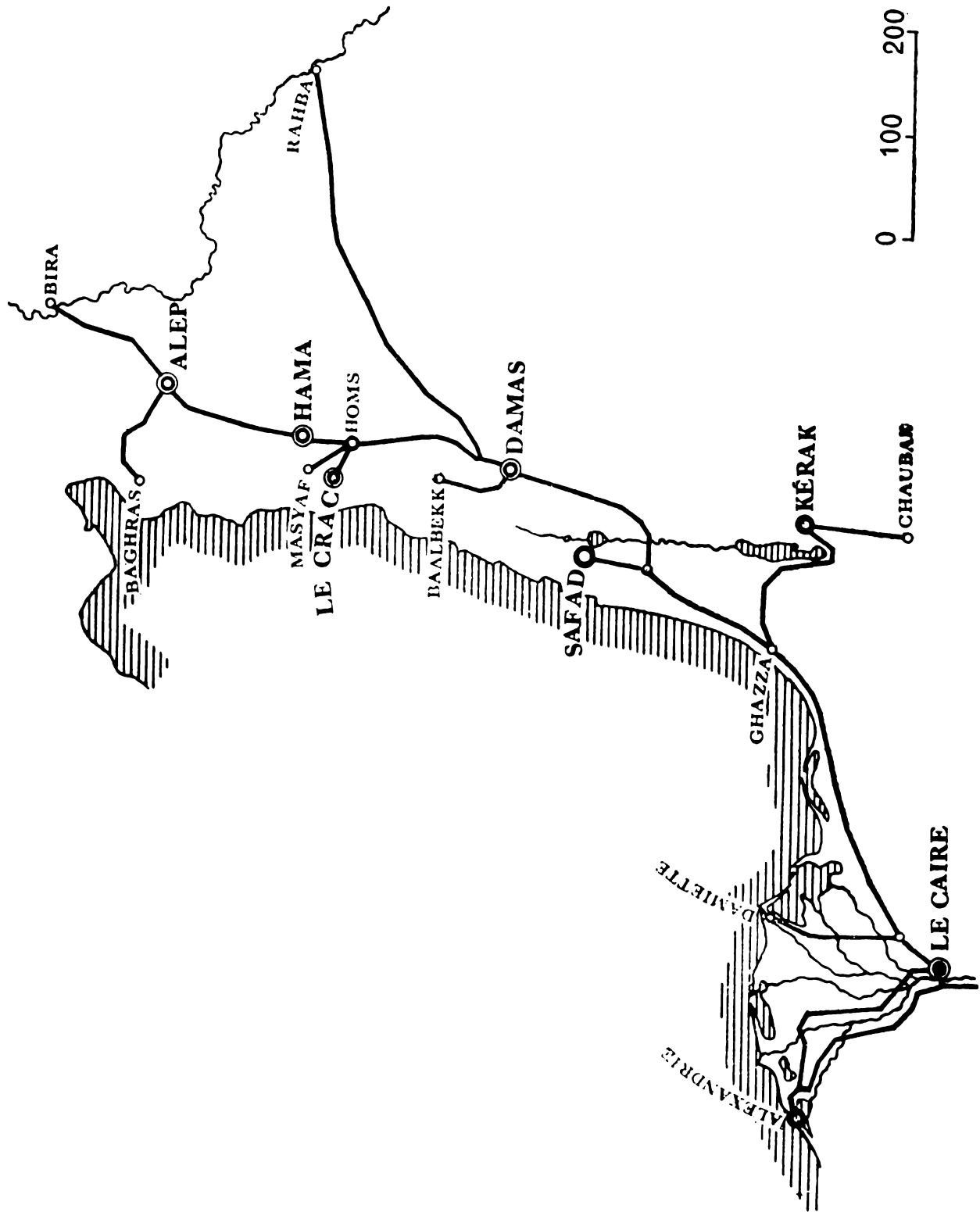


Fig. 2. — Etat du réseau de routes postales à la mort de Baïbars.

1262	prolongement de cette même route jusqu'à al-Bîra <sup>109</sup> ;
1263	organisation de la route de Kérak <sup>110</sup> ;
1264	— — d'ar-Raḥba <sup>111</sup> ;
1266	— — de Şafad <sup>112</sup> ;
1268	— — d'Alep à Baghrâs <sup>113</sup> ;
1270	— — de Homs à Maşyaf <sup>114</sup> ;
1271	— — de Homs au Crac <sup>115</sup> .

Comparé à ce qu'il était en 1260, le réseau de routes postales que laissait Baïbars s'était considérablement enrichi (fig. 2) : le barid apparaît ainsi, dès son origine, comme une institution bien vivante, qui évolue en se perfectionnant selon les exigences de l'actualité politique, au lieu d'avoir été établie *ne varietur* dès son premier jour.

Comme nous l'avons dit, la carte du réseau montre bien à quelles préoccupations répondait la création du service postal : les localités qu'il mettait en relations avec Le Caire étaient, d'une part, les chefs-lieux des niyâbas, où résidaient les préfets, délégués du sultan (Damas, Alep, Hama, le Crac, Şafad et Kérak), d'autre part, les points stratégiques d'importance primordiale : *les villes-frontière*, presque toutes pourvues de forteresses. Du point de vue administratif, elles se trouvaient généralement dépendre d'une niyâba, mais elles correspondaient néanmoins directement avec les « Portes Augustes », ou même recevaient un commandant à la nomination

jusqu'en 1341 des princes indépendants, échappaient à cette date au sultan d'Égypte, mais l'établissement de relais dans ces villes ne soulevait aucune difficulté, leurs souverains entretenant avec les Mamelouks des relations cordiales, nées d'une commune crainte des Mongols et des Francs.

109. Prise d'al-Bîra sur les Mongols en 660 (*Sull. Mam.*, I a, 172).

110. Annexion de Kérak en 661 (*ibid.*, I a, 192 sq. et surtout 205, où est mentionnée la création de la niyâba; cf. Moufazzal, 109). La citadelle de Chaubak était au pouvoir de Baïbars dès 659 (*Sull. Mam.*, I a, 145; Moufazzal, 79).

111. Prise de possession d'ar-Raḥba en 662 (*Sull. Mam.*, I a, 231). Palmyre, qui dépendait de la principauté ayyoubide de Homs (*Syria*, 1931, 148-150) annexée deux ans plus tard, passa à la même occasion au pouvoir de Baïbars.

112. Prise de Şafad en 664 (R. Grousset, *Hist. des Croisades*, III, 626).

113. Conquête de la principauté franque d'Antioche, avec Baghras, en 666 (R. Grousset, *op. cit.*, III, 640 sq.; Cl. Cahen, *Syrie Nord*, 716 sq.) et cession de Darb-Sâk et Chîḥ el-Ḥadîd par les Arméniens (Cl. Cahen, *op. cit.*, 718).

114. Organisation de la niyâba des forteresses ismaéliennes en 668 (*Sull. Mam.*, I b, 80).

115. Prise du Crac, de 'Akkâr et de Safita (R. Grousset, *op. cit.*, III, 654 sq.). Le Crac demeura jusqu'à la conquête de Tripoli le siège de la niyâba « des conquêtes de la côte, que Dieu garde ! » (*n. al-futûḥât as-sâhiliya al-maḥrûsa : Syrie*, 113, en haut). Il faut donc logiquement admettre, malgré le silence des sources, que le barid le mit à même de communiquer avec la capitale. D'autant plus que la forteresse était alors une position stratégique de la première importance.

directe du sultan, en raison du rôle qui leur était dévolu dans la défense des « provinces de l'Islam<sup>116</sup> ».

Ainsi se trouve mis en relief un autre caractère de l'institution : *son caractère militaire*, dont les ouvrages techniques ne faisaient pas état, parce qu'ils ont été rédigés en un temps où, le péril mongol et le péril franc étant définitivement écartés, la guerre sainte avait cessé d'être au premier plan de l'actualité; l'intérêt stratégique du barid s'était donc atténué. Du moins le formulaire de la Chancellerie en gardait-il le souvenir, avec l'épithète qui devait régulièrement accompagner la mention de la poste : *al-barîd al-manşoûr*, « la poste (Dieu lui donne la victoire !)<sup>117</sup> ».

L'organisation routière répondait au principe suivant : de distance en distance étaient disposés des relais de chevaux (*marâkiz*)<sup>118</sup>, auxquels était affecté le personnel nécessaire à l'entretien des bêtes<sup>119</sup>; les courriers, qui accompagnaient personnellement jusqu'à sa destination le message dont ils étaient porteurs, échangeaient là leur monture fatiguée pour une monture fraîche; celle-ci était elle-même échangée au prochain relais, et ainsi de suite.

L'intervalle séparant deux relais consécutifs était, comme dans l'usage européen, appelé « une poste » (*barîd*). La logique ordonne de se le représenter comme étant en rapport direct avec l'endurance moyenne d'un cheval, mais on ne saurait trop réagir contre la tentation de lui attribuer une valeur fixe; l'écartement des stations du barid était déterminé par des considérations d'ordre pratique, beaucoup plus que par un principe théorique, appliqué avec rigueur.

« Sache, lit-on dans le *Tarîf*<sup>120</sup>, que la poste théorique (*al-barîd al-moḥarrar*) est de quatre parasanges, de trois milles chaque,

116. Tel était en Egypte, le cas d'Alexandrie et de Damiette, en Syrie celui de Şafad, Baalbekk, du Crac, de Maşyaf, de Baghrâs, d'al-Bira, d'ar-Raḥba, de Kérak et de Chaubak (*Syrie*, 119; 71 et 181; 112 et 226; 77, 182 et 227; 88 et 215; 102 et 218; 78 et 183; 125 et 131; 129, 131 et 237). Seul, le point terminus de la route du Saïd, Qoûs, n'est pas à proprement parler une place-frontière, un *ḡajhr*, mais seulement un centre administratif; son rôle n'était cependant pas négligeable dans la surveillance de la frontière nubienne, au delà de laquelle Baïbars avait poussé une expédition militaire, sous couleur d'exiger le versement du tribut.

117. *Şubḥ*, VII, 232; I, 115; Ibn al-Furât, IX, 36. C'est la formule d'usage pour l'armée (*al-djaïch al-m.*), pour les forteresses (*al-qal'at al-manşûra*). — Sur ce caractère militaire du barid, cf. *Tarîf*, *supra*, 12.

118. *Markaz* désigne proprement « le centre d'une administration », « le siège d'un poste administratif ». On précisait donc ordinairement : *marâkiz al-barîd*, à interpréter littéralement : « les points où sont établis des agents du service postal. »

119. *Supra*, 21.

120. *Tarîf*, 184; *Şubḥ*, XIV, 372 (*Syrie*, 241); *Zubda*, 118 (où la « poste » est évaluée à deux parasanges); Volney, I, 277.

le mille valant 3.000 coudées hachimite<sup>121</sup>... Telle est la poste qui sert de base à tous les calculs. Mais les relais que l'on dispose de nos jours ne sont point établis suivant cette estimation : leur écartement varie, sous la pression de la nécessité — éloignement d'un point d'eau, désir de se rapprocher d'une agglomération —, si bien que l'on ne trouverait pas, entre ces relais, deux longueurs d'étape (*barîd*) correspondant exactement à une poste (*barîd*), alors qu'elles seraient toutes équivalentes si les relais étaient échelonnés suivant le principe qui sert de base aux calculs<sup>121</sup> ».

Il nous est actuellement impossible de fixer la valeur métrique de la « poste théorique<sup>122</sup> », mais l'étude des itinéraires confirme les indications du *Ta'rif*, en établissant que les longueurs d'étape variaient et d'une route à l'autre, et d'une section à l'autre de la même route<sup>123</sup>.

Si telle était la situation au milieu du xiv<sup>e</sup> siècle, il est probable

121. La définition donnée de la « poste » appelle une observation : la « coudée hachimite » à laquelle l'auteur se réfère comme unité de base n'appartient pas au système de mesures linéaires en usage dans l'Egypte des Mamelouks; c'est la coudée abbasside. Les Abbassides s'étant toujours présentés comme les Hachimites par excellence, et le noir étant leur couleur officielle, cette coudée « hachimite » se confond sans aucun doute avec la coudée « noire » dont la valeur a été fixée à 0 m. 518 par des observations archéologiques précises (Fr. Sarre et E. Herzfeld, *op. cit.*, II, 109). Cette référence à une ancienne mesure tombée en désuétude se justifiait par le fait que la coudée du califat conservait la valeur d'un étalon théorique légal; en outre, le système de mesures variait d'une ville à l'autre (*Syrie*, 136, 202, 221, 229) et le renvoi à une unité depuis longtemps abandonnée, donc stabilisée *ne varietur*, était le seul moyen pratique de se référer à un étalon immuable. Un autre auteur (*Hawâdîf*, VIII, 475), mentionnant l'introduction en Egypte, en 868/1464, d'une « coudée nouvelle », la définit pareillement par rapport à la « coudée hachimite » (5.684 « coudées nouvelles » valent 6.589 2/3 des « coudées utilisées pour mesurer les postes — *burud* — et les milles », i. e. celles que cite le *Ta'rif*), au mille (soit : 1 mille 1/2 + 1/8 + 1/4 de 1/10) et à la poste (1/6 de poste).

122. En donnant à la « coudée hachimite » la valeur 0 m. 518, on trouve pour la poste une longueur de 19 km. 648; mais elle a été évaluée aussi à 0 m. 493 (*C. I. A., Jér.*, *loc. cit. infra*) ce qui donnerait 17 km. 748. En calculant d'après le nombre donné de parasanges (de 5 km. 762 : Cl. Huart, dans *Enc. Isl.*, s. *farsakh*), on obtient 23 km. 048. La valeur du mille a varié suivant les époques (la discussion dans *C. I. A., Jér.*, 27 sq.). Si on le compte à 3.000 coudées, avec le *Ta'rif*, on évaluera la poste à 17 km. 648; mais en fait il valait 4.000 coudées, ce qui donnerait 24 km. 324. Si on retient pour le mille la valeur 1.973 m. (obtenue par calcul, d'après la longueur d'un degré de latitude : *ibid.*, 27, 3), la poste n'est plus que de 22 km. 676. Les quatre derniers chiffres varieraient en faisant intervenir la seconde valeur de la coudée (0 m. 493). A signaler encore, bien qu'on n'en puisse tirer parti dans la discussion, que la « poste » était encore connue récemment en Syrie, où elle aurait correspondu à 32 km. 5 (Barthélemy, *Dict.*, s. *barîd*). — Une autre indication (*Voyage*, 23) évaluée à une poste et demie la distance d'al-Qoçair à Damas, qui n'est que de 17 km. Yaqout (I, 37-38) évalue la « poste » à 12 milles hachimites dans le désert, à 6 millés en Syrie et au Khorasan; il donne au mille la même valeur que le *Ta'rif*, en ajoutant que la « coudée hachimite » est la « coudée d'arpentage » (*dirâ' al-masâha*). Cf. *Lisân al-'Arab*, IV, 54.

123. Les chiffres relevés oscillent entre 16 et 35 km., soit à peu près dans la proportion de 1 à 2,5 : on n'a donc même pas la ressource d'évaluer la « poste » en partant d'une méthode purement empirique.

que la disparité entre les étapes était plus marquée encore sous le règne de Baïbars : l'archéologie montre, en effet, qu'à l'origine les bâtiments construits expressément à l'intention du service postal, et affectés exclusivement à son usage, demeuraient en nombre limité, les relais présentant dans bien des cas le caractère d'*installations de fortune*, pour lesquelles on avait utilisé des édifices préexistants, et la distribution topographique de ceux-ci était sans relation avec les exigences particulières du barid.

C'est ainsi qu'en deux localités de Palestine, où devaient s'élever plus tard des bâtiments spécialisés, les chevaux de relais étaient simplement logés, au début, dans la maison du gouverneur du district<sup>124</sup>. Ailleurs, les listes mentionnent une étape « où il ne se trouve ni eau, ni construction : ce n'est rien qu'une station (*mauqif*) où se tiennent les montures imposées aux Arabes à titre de redevance mensuelle, et à laquelle on apporte l'eau d'un puits situé plus au Nord<sup>125</sup> ». Plus typique, peut-être, est l'exemple du parcours de Damas à Homs. Sur ce trajet de 190 km., les constructions et les stations postérieures à Baïbars une fois écartées, on observe que tous les relais avaient été originellement logés *dans des caravansérails publics de l'époque ayyoubide* (milieu du XII<sup>e</sup> s. au milieu du XIII<sup>e</sup> s.)<sup>126</sup>. En deux autres points des routes d'Alep et d'ar-Raḥba, l'utilisation de caravansérails publics préexistants est pareillement attestée<sup>127</sup>, et on croit retrouver la trace du même fait sur la route de Damas à Baalbekk<sup>128</sup>.

Non point qu'il y ait eu à proprement parler usurpation de fondations pieuses au profit d'un organisme d'Etat. Dans l'un de ces caravansérails, celui de Qârâ, l'emblème héraldique de Baïbars

124. A al-Qoşair al-Mo'inî et Baïşân : *Sull. Mam.*, I b, 63-64.

125. Ḥabwa, dans le désert du Sinaï : *Tarîf*, 190.

126. Pour la description de ces édifices et la fixation de leur date, *Ars Isl.*, VI. Une cinquième étape n'a conservé aucun vestige médiéval : al-Qaṣṣal; mais sa position dans l'itinéraire oblige à considérer le caravansérail ottoman (de Selim II) dont j'ai vu là les derniers restes comme un simple rajeunissement d'un édifice antérieur. Chamsîn ne montre plus, de même, la moindre ruine médiévale, mais c'était une halte des caravanes au temps de Saladin (Ibn Djebair, éd. Caire, 238). Aucun doute n'est possible quant à l'utilisation de ces caravansérails par le barid. Deux d'entre eux (kh. el-'Aroûs et el-Qoşair) sont complètement isolés dans la campagne, et le nom qui leur est donné aujourd'hui est celui-là même que citent les listes; leur place dans l'itinéraire correspond exactement à celle qu'occupent dans la nomenclature des relais les stations mentionnées sous leur nom. Il est donc certain que les rubriques « el-Qoşair » et « kh. el-'Aroûs » des ouvrages techniques visent les bâtiments que nous avons sous les yeux. Pour deux autres exemples (Qârâ et el-'Eṭné), v. *infra*, 30.

127. A Khân Ṭoumân (*infra*, appendice) et el-'Eṭné (*Syrie*, 245 et *Ars Isl.*, VI, 54).

128. Caravansérail d'ez-Zebdâni (*Ars Isl.*, VI, 55; cf. *Syrie*, 247).

apposé *en surcharge* sur le mur du couloir d'entrée (fig. 3), établit que le bâtiment, confisqué par le sultan en réparation de dommages causés à la communauté musulmane, avait été incorporé au domaine royal<sup>129</sup>. Un autre était propriété de la Couronne<sup>130</sup> et le sultan pouvait en disposer à son gré.

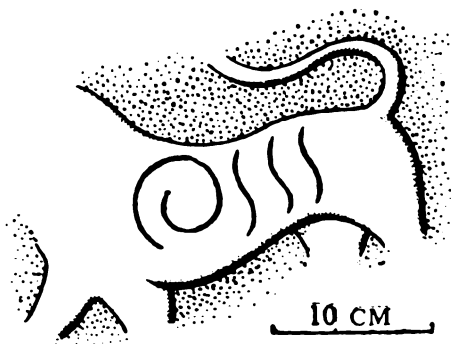


FIG. 3. — L'emblème de Baïbars dans le caravansérail de Qârâ.

Un troisième avait été constitué wakf au profit de l'hôpital de Damas<sup>131</sup>, dont la gérance était dévolue au souverain lui-même<sup>132</sup> : au nom de la *mašlahâ*, de l'intérêt primordial de la communauté islamique, il pouvait légalement préconiser son affectation, totale ou partielle, temporaire ou définitive, au service du barid, auxiliaire de la guerre sainte<sup>133</sup>. Dans un dernier cas, la fondation pieuse n'avait pas été détournée de sa destination : « il n'y avait point là de relais, mais seulement un caravansérail où l'on distribuait des dons volontaires, sous forme

129. L'image du fauve est surmontée d'une signature : « Sculpté (*naqch*) par Abû l-Madjd : Dieu lui fasse miséricorde ! » Sur la valeur du félin comme emblème héraldique de Baïbars, v. *Heraldry*, 106 sq. On sait qu'en 1266, ce souverain fit massacrer la population de Qârâ et incendier le village, en représailles des raptus d'enfants musulmans dont les habitants, alors chrétiens, se rendaient coupables (*Sult. Mam.*, I b, 35; N. Giron, dans *Journ. Asiat.*, janv.-mars 1922, 78 sq.; les ruines de l'agglomération sont encore mentionnées par P. della Valle, *Voyages*, I, 378 et la carte de Guillaume de l'Isle). L'église seule aurait été épargnée et transformée en mosquée : de fait, le *djâmi'* actuel de Qârâ n'est pas autre chose que l'église d'un monastère du v<sup>e</sup> ou vi<sup>e</sup> siècle, adaptée au culte musulman par l'adjonction de mihrabs et d'un minaret; des vestiges de fresques représentant des saints se distinguent encore sous l'enduit qui couvre les piliers (cf. L. Cheikho, dans *Machriq*, IX, 993-4; Walpole, *Ansaïrii*, I, 142; l'inscr. commémorant la transformation en mosquée ap. N. Giron, *loc. cit.*, 76-80, où le texte n'est d'ailleurs ni correct ni complet). Le caravansérail étant indubitablement antérieur à cette dévastation systématique, il est clair qu'il fut lui aussi laissé debout, pour un motif que révèle l'apposition en surcharge, sur un de ses murs, de l'emblème héraldique du sultan : comme dans tous les autres cas où un personnage applique son blason (*daraba rankahu 'alâ...*) sur un édifice ou un meuble ayant appartenu à un autre, elle marquait une prise de possession (cf. le Crac et 'Akkâr : *C. I. A.*, *Tripoli*, fig. 1 et n° 4-6). On a ainsi la certitude que le caravansérail de Qârâ fut alors attribué au domaine royal.

130. L'inscription de kh. el-'Aroûs (*Répertoire*, n° 3368) établit qu'il a été construit par Saladin, mais n'indique pas qu'il a été constitué wakf. Comme l'édifice fut appelé dès sa fondation « le khan du Sultan » (Ibn Djobair, 238), c'est qu'il avait été érigé comme immeuble de rapport, propriété de la Couronne (pour des cas identiques, à Alep, v. *Pertes Ch.*, 166 et Ibn Chaddâd, *A lâq*, ms. Ste-Sophie, I, 160) : le souverain mamelouk s'en trouvait donc possesseur légal, en sa qualité de successeur et d'héritier des Ayyoubides de Damas.

131. El-Qtaïf : v. *Ars Isl.*, VI, 49 et la n. 11; *Syrie*, 143.

132. *Syrie*, 143.

133. Cf., au temps des Croisades, l'affectation à l'entretien du rempart de Damas des wakfs de la Mosquée des Omeyyades (*Hist. Crois.*, *Or.*, IV, 45-46), à l'arsenal d'Alep de ceux de la grande-mosquée de la ville.



de pain, de chaussures et de fers pour les chevaux<sup>134</sup> », pour permettre aux courriers d'atteindre, plus loin, la station régulière du barid<sup>135</sup>.

Au reste, cette installation des relais dans les caravansérails publics n'avait rien de systématique : au delà de Homs, comme en Galilée, la route postale du Caire à Alep s'écartait sensiblement de l'itinéraire des caravanes<sup>136</sup> : elle taillait au plus court vers la localité qui marquait son terme, quelle que fût la viabilité du terrain traversé.

Il n'est pas moins intéressant de constater que là où des bâtiments spécialisés avaient été élevés pour les besoins du service postal, le caractère sommaire de leur construction leur donnait l'apparence d'installations exécutées à la hâte et sans beaucoup de soin, presque des installations de fortune.

Deux de ces bâtiments se voient encore sur la route d'ar-Raḥba, l'un à 30 km. au sud-ouest d'el-Qaryatein<sup>137</sup>, l'autre à Qaṣr el-Ḥair, à 60 km. au sud-ouest de Palmyre<sup>138</sup>. Aucune indication chronologique précise ne peut être retirée de l'examen de leurs ruines : il est seulement assuré qu'ils datent du temps des Mamelouks. Mais comme la route d'ar-Raḥba fut organisée dès les débuts du barid<sup>139</sup> et ne fit, par la suite, l'objet d'aucune réorganisation, on peut les attribuer au règne de Baïbars avec toutes les apparences de la certitude.

Le premier est une construction de 50 m. × 37 m., dont la mauvaise maçonnerie de moellons, avec chaînes d'angles grossières,

134. *Tarîf*, 193 (*Syrie*, 245). Le caravansérail était constitué wakf « au profit des Musulmans, et autres voyageurs qui y descendront, quels qu'ils soient » (*Ars Islam.* VI, 54-55). Les courriers du barid n'y jouissaient donc d'aucun traitement de faveur, mais seulement des avantages que la volonté du fondateur réservait à tous les usagers de la route.

135. Djolaidjil, où se trouvait un *markaz*.

136. La route commerciale de Djenin à Damas est jalonnée par les deux caravansérails du Mont Thabor (*Répertoire*, n° 3705) et du « sultânî l-'aqabé » (*ibid.*, n° 3720 et G. Schumacher, *The Djaulân*, 180). — De Hama à Alep, les étapes sont marquées par le caravansérail de Ṭayyibet el-Isim (J. Lassus, *Inventaire archéologique*, 185), celui d'el-Ekhwein (*ibid.*, 109), Tell Bâdjir (Ibn Djobair, 233), Qinnasrin (le caravansérail est mentionné par Yaḳût, *s. v.*), et Khân Ṭoumân, où l'on rejoint la route de la poste.

137. Isolé dans le désert, au bord de la piste; il est appelé « le caravansérail blanc » (*khân el-Abiyad*). Carte du Levant au 1/200.000, f<sup>l</sup><sup>le</sup> Qaryateïne : *khane el-Abiad*, s<sup>1</sup>; A. Poidebard, *Trace de Rome*, 41.

138. Élevé sur les ruines d'un château omeyyade (fig. 5 : B), il a été dégagé par une fouille archéologique récente : v. D. Schlumberger, dans *Syria*, XX, 1939, 195-238 et 324-373 (sur le relais lui-même : 236-8 et 365-6).

139. *Supra*, 26.

suffit à expliquer l'état de délabrement (pl. III, 1), qui ne laisse reconnaître que les lignes générales du plan (fig. 4). Tous les éléments de celui-ci se laissent cependant identifier sans peine. Au fond d'une cour transversale se développe une longue salle, unique, servant d'écurie (E); le long de la façade se répartissent, à droite

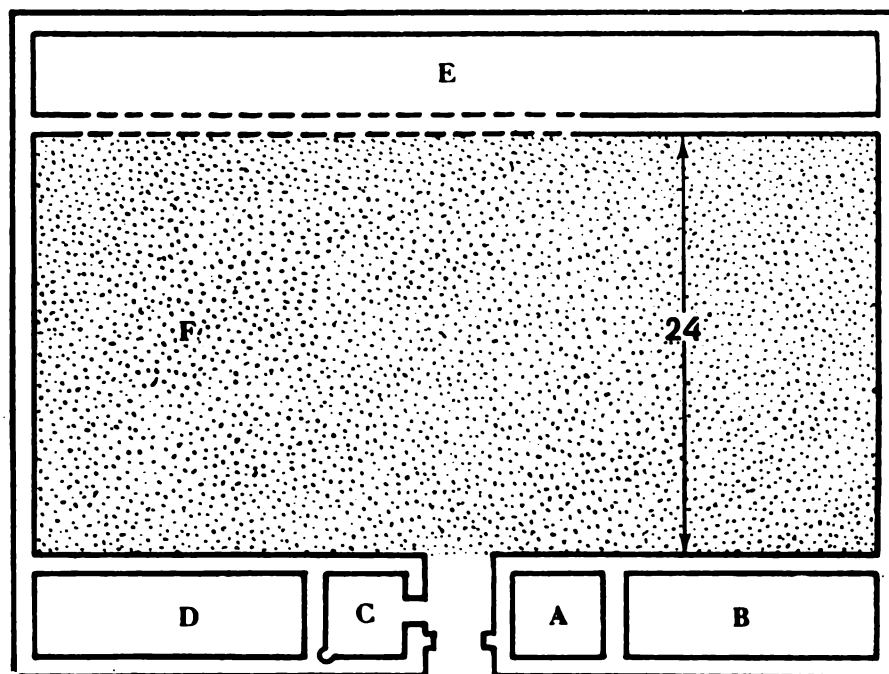


FIG. 4. — Le relais de « la citerne » : A, corps de garde; B, local d'habitation; C, mosquée; D, magasin; E, écurie; F, citerne.

et à gauche, quatre pièces servant respectivement de corps de garde pour la surveillance de la porte (A), de mosquée (C), de logement pour le personnel (B), et de magasin (D)<sup>140</sup>. Sous la cour, est ménagée (F) une grande citerne (pl. III, 2) qui assure l'identification de la ruine avec l'une des stations de la poste (*marâkiz*) qu'énumèrent les listes<sup>141</sup>.

Le second (fig. 5) est fait d'un mauvais blocage de moellons et de terre. On y retrouve, groupés également autour d'une cour à ciel ouvert, mais suivant un plan moins rigoureusement construit — en ordre dispersé, pourrait-on dire — tous les éléments constitutifs du bâtiment précédent : entrée (C), pièce servant à la fois de

140. La destination de ces pièces est fixée tantôt par leurs caractéristiques, tantôt par la comparaison avec les édifices analogues qui seront décrits ci-dessous.

141. Cette citerne se compose de deux grandes salles voûtées, de 21 m. × 4 m. chacune, accolées l'une à l'autre et communiquant par une série de baies ménagées dans le mur de séparation (même disposition dans un édifice d'el-Muwaqqar : Brunnow et Domaszewski, *Provincia Arabia*, II, 768, où le nivellement du site ne permet pas de reconnaître une citerne; c'est probablement une écurie, où les mangeoires sont placées dans les baies du mur de séparation). Pour l'identification du bâtiment, v. *infra*, 12.

corps de garde et d'habitation (D)<sup>142</sup>, écurie (E), magasin (F), citerne (H), petite exèdre abritant sans doute les latrines (G). Ce n'est point la seule raison de l'attribuer au barid. La construction

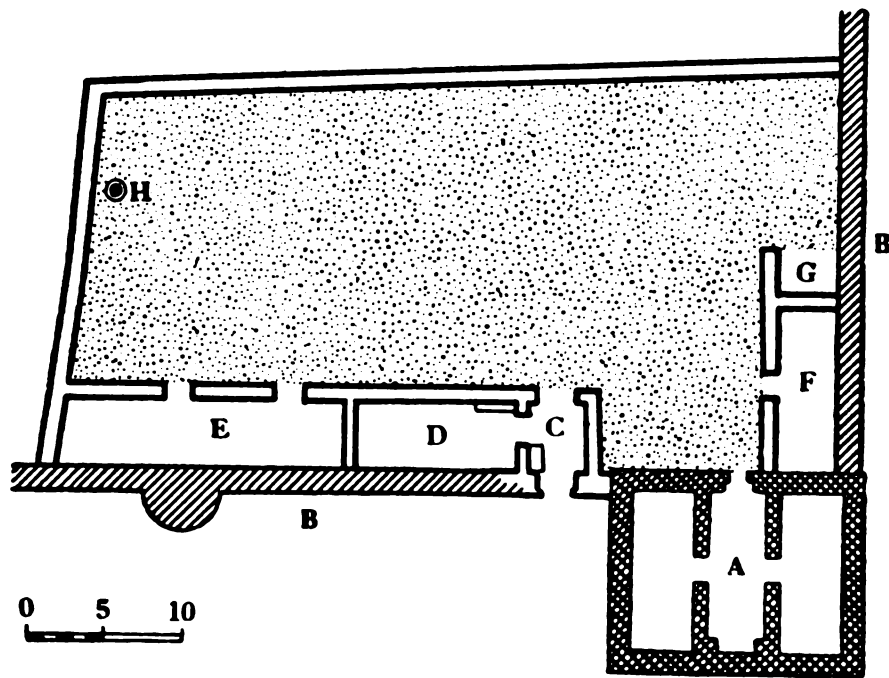


FIG. 5. — Le relais d'el-Hair : A, tour byzantine servant aux signaux optiques; B, mur d'époque omeyyade; C, entrée, avec banquette; D, corps de garde et logement (avec banquette); E, écurie; F, magasin; G, latrines; H, citerne.

s'appuie à une tour byzantine (A) dont la porte a été intentionnellement comprise dans la surface enclose, et laissée dégagée, de manière à en faire une sorte d'annexe du bâtiment. Or, nous savons que le relais qui s'élevait en ce point était en même temps une station de signaux optiques<sup>143</sup> : de toute évidence, c'est la tour byzantine, visible de fort loin dans l'étendue des steppes, qui servait à la signalisation<sup>144</sup>; le bâtiment qui s'appuie contre elle ne peut donc être que le relais (*markaz*) du barid.

Ces deux édifices, qui se ramènent en définitive à un seul et même type monumental, diffèrent franchement, et sous le rapport de l'échelle et sous celui de l'ordonnance, des caravansérails destinés à abriter le trafic commercial. Il s'avère ainsi que « les écuries

142. Comme l'entrée elle-même, qui devait servir de corps de garde pendant la belle saison, elle comporte une banquette surélevée (*maştaba*) où l'on pouvait s'asseoir, et même s'étendre.

143. *Syrie*, 245 et 259. La localisation est assurée par la dénomination actuelle de la ruine : *el-Hair*, et par sa position dans l'itinéraire, entre deux stations elles-mêmes identifiées.

144. *Syria*, XX, 1939, 366.

de la poste » répondaient à un schéma de plan bien individualisé, étudié en vue des seules exigences du service postal, et parfaitement adapté à la fonction spéciale d'un relais. Totalement inaptes à assurer l'hébergement des caravanes<sup>145</sup>, les bâtiments de ce type étaient parfaitement conçus pour leur utilisation particulière, limitée au logement des chevaux du sultan et des quelques hommes qui en avaient la garde<sup>146</sup>.

La médiocrité de leur construction explique, d'autre part, qu'en bien des points où les listes placent un relais, on ne rencontre plus aujourd'hui le moindre vestige architectural : les bâtiments élevés pour abriter les chevaux du barid n'étaient point de ceux qui laissent des ruines. Leurs méchantes maçonneries de moellons une fois écroulées, les pierres disséminées aux alentours par les paysans et les Bédouins en quête de matériaux pour construire des parcs à bétail, toute trace du relais s'évanouissait<sup>147</sup>.

145. Dans l'un comme dans l'autre, l'écurie est trop petite pour avoir pu abriter des convois de bêtes de somme, leurs conducteurs et leurs charges; sa porte, par surcroît, est d'une largeur insuffisante pour que des chameaux chargés aient pu la franchir aisément.

146. Des bâtiments de ce type étaient également idoines à recevoir une petite garnison de cavaliers. C'est ce qui explique (sans qu'il soit nécessaire d'envisager une survivance ou un emprunt) que les postes de gendarmerie ottomans reproduisent presque exactement la disposition des relais mamelouks (A. Neynaber, *Wehrbauten des Irak*, fig. 231-2; un exemple plus typique encore est le « karakol » de Qabâqéb, qui ne se différencie d'un relais du barid que par des particularités techniques : forme des arcs, présence de cheminées dans les pièces d'habitation). C'est certainement en raison d'une pareille analogie de plan que le terme *ribâṭ* a été employé pour désigner indifféremment les petits « postes » militaires chargés de la garde des frontières, et les relais de la poste abbasside (G. Marçais, dans *Enc. Isl.*, s. *ribâṭ*). Le *Ta'rif* (190, dern. l.) cite un *ribâṭ* sur la route du Caire à Damas : je ne sais à quoi correspond le mot. — Il faut dire ici que l'on n'a aucune indication sur le nombre de chevaux qu'abritait un relais (sur un passage d'Ibn Taghribirdi, qui semble à première vue pouvoir être exploité à cet effet, v. *infra*, 81). Il a pu varier d'une route à l'autre, selon l'importance du trafic.

147. P. ex. sur la route d'ar-Raḥba, où le site des stations de la poste peut être déterminé à quelques mètres près, puisqu'il devait obligatoirement se trouver à proximité immédiate des puits, loin desquels une installation permanente au désert est impossible. Sur cet itinéraire, les relais que nous décrivons sont les deux seuls qui aient laissé des traces visibles : les caractères architecturaux de ceux-ci suffisent à rendre compte de la disparition des autres. — Ils expliquent aussi que les rubriques sous lesquelles les relais sont cités par les listes n'aient pas toujours à proprement parler la valeur d'un toponyme. « La Citerne », « la Bifurcation » ne sont que des moyens de repérer, par l'indication de sa particularité architecturale la plus importante, ou la caractéristique de son site, une chétive construction perdue dans le « bled » loin de tout groupement humain ou de tout accident de terrain notable, dont elle aurait pu prendre le nom (pl. II-III). Nous emploierions dans ce cas des numéros d'ordre (« Bidon 5 », « T. 2 »). En direction de Tripoli, l'itinéraire était jalonné, non pas par des localités dites *al-Qaṣab*, *ach-Cha'rá*, *al-Djîsr*, mais bien par « (le relais situé à) la roselière..., (le relais qui est dans) la Cha'rá..., le (relais qui est au) pont » (*Ṣubḥ*, XIV, 383; *Syrie*, 246; notre pl. VII, 1). Entre Damas et Kérak, on passait successivement par « (le relais où il y a) une tour blanche..., (le relais qui est sur) l'autre rive du Maudjib » (*Zubda*, 120). Là où les rubriques des listes correspondent à des noms de localités, on n'observe pas toujours une

Il ne semble pas que l'équipement des routes postales ait été complété par des travaux d'art. La traversée du Jourdain, passage délicat en raison du régime capricieux du fleuve, se faisait à gué, ou en bac, le courrier guidant par la bride sa monture, qui le suivait à la nage à côté de l'embarcation<sup>148</sup>. D'autres rivières aussi étaient franchies à gué<sup>149</sup>. La route elle-même restait à l'état de simple piste, ornière en hiver, torrent de poussière en été, si elle ne présentait pas d'affleurements rocheux propres à faire glisser les chevaux. Même à défaut d'indications anciennes<sup>150</sup>, l'état actuel de certains itinéraires du barid (pl. I, 2-3) suffirait à laisser croire que l'expression : « chemin maudit » (*darb mal'ouïn*) revenait sur les lèvres des courriers aussi souvent que sur celles de nos modernes chauffeurs.

Le mauvais état des routes et, par endroits, le trop grand écartement des relais contribuaient, autant que la pénurie de personnel et de chevaux, à maintenir le rendement de l'institution à un niveau que l'on peut estimer médiocre, même en tenant compte du temps et des moyens rudimentaires dont on disposait alors. La perspective d'une gratification à leur arrivée<sup>151</sup> pouvait aiguillonner le zèle de courriers porteurs de bonnes nouvelles, et leur faire crever sous eux les montures, mais les performances remarquables qu'ils réalisaient ainsi restaient des exploits isolés. Dans un cas d'urgence

coïncidence exacte entre le site du relais et celui de l'agglomération nommée (pl. V, 2) : p. ex., le relais d'el-Kiswé est à 3 km. du village, celui de Qadas à 2 km., celui d'Inqirât à 5 km. Ici encore, le nom de la localité n'a que la valeur d'un point de repère. — Cf. *Ta'rif*, 191 : « le relais était auparavant au puits de Ṭoronṭay, là où sont des sycomores », et *in*fra, appendice.

148. *Syrie*, 243. Un pont fut construit sur le Jourdain en 664 (*Sull. Mam.*, I b, 26) mais en dehors de l'itinéraire de la poste.

149. En 679/1280, des émirs forment le complot d'assassiner Qalaoun « auprès du gué, lorsqu'il aurait quitté Baïṣân » (*Sull. Mam.*, II a, 29). Il existe un pont de Baïbars à 1 km. au nord de Ludd (la bibliogr. dans *Heraldry*, 109; *Guide Bleu, Syrie-Palestine*, 552) : la topographie de la région ne m'est pas assez familière pour que je puisse décider si la route postale l'empruntait.

150. En 882/1477, le sultan va d'el-Ladjdjoûn à Qâqoûn « par un chemin plein de boue et de flaques d'eau » ; il poursuit sur Djaldjoûliyé « dans la boue et par des pluies qui ne cessèrent presque pas de toute la journée », puis sur Ramleh, « toujours dans la boue ». Il passe ensuite par Ascalon « où la pluie et la boue atteignirent leur comble » (*Voyage*, 30-31).

151. En 664/1266, le courrier qui apporte la nouvelle du succès de l'expédition contre Sis reçoit 1.000 dirhems et le grade d'émir de quarante (*Sull. Mam.*, I b, 34) ; celui qui vient annoncer la guérison d'un émir particulièrement cher au sultan, 1.000 dinars et une *khil'a* (*ibid.*, 33). — L'usage de ces gratifications devait se maintenir. En 790/1388, un « piqueur » du barid venu annoncer l'échec d'une révolte en Syrie, se voit gratifier d'une *kâmiliya* ornée de martre (Ibn Iyâs, I, 272) ; dans des circonstances identiques, un autre reçoit une *khil'a* et 500.000 dirhems (Ibn al-Furât, IX, 157). Le courrier qui apporte une bonne nouvelle parcourt les maisons des émirs pour la répandre, et chacun d'eux lui fait un cadeau (*id.*, IX, 183).

on vit un messenger couvrir en trois jours la distance du Caire à Damas (800 km.)<sup>152</sup>; Baïbars lui-même réussit à faire le trajet dans le même temps<sup>153</sup>, mais en règle générale, le voyage ne demandait pas moins d'une semaine<sup>154</sup>.

L'étude de l'organisation matérielle aboutit donc à la même conclusion que celle de l'organisation administrative : de ce point de vue également, le barid de Baïbars apparaît comme un organisme imparfait, conservant à bien des égards le caractère d'une improvisation. Mais, ici encore, on se gardera de taxer le souverain de négligence, ou de l'estimer inférieur à ses devoirs, si l'on observe qu'il lui a fallu équiper de toutes pièces en relais un réseau routier qui ne comptait pas, à sa mort, moins de 3.000 km.; quelles que soient les imperfections de détail de l'organisation, la manière dont il a mené à bien cette entreprise onéreuse et de longue haleine mérite assurément mieux que le mépris ou l'indifférence.

*Les organismes annexes.* — En même temps qu'il rétablissait la poste aux chevaux, Baïbars s'était préoccupé d'utiliser deux systèmes plus rapides de transmissions des nouvelles, dont il convient de dire quelques mots : la poste aux pigeons, et les signaux optiques.

*Les colombiers.* — Au contraire du barid, l'usage des pigeons voyageurs semble n'avoir connu aucune interruption entre l'époque du califat et celle des Mamelouks<sup>155</sup>. L'œuvre de Baïbars dans ce domaine paraît donc au premier abord ne présenter aucune originalité. Mais, à observer de plus près, on remarque qu'effectivement, grâce à une organisation méthodique, il a su transformer en un instrument régulier d'information, au service du souverain, un

152. A propos de l'envoi de renforts pour repousser une incursion mongole : départ de Damas à la 3<sup>e</sup> heure du dimanche 18 Rabi' I 670/24 octobre 1271, arrivée au Caire à la 3<sup>e</sup> heure de la nuit, le vendredi 21/26 octobre (*Sult. Mam.*, I b, 101).

153. Départ de Damas dans la nuit du samedi, arrivée au Caire le mardi, dans les premières heures de la nuit (*ibid.*, I b, 101).

154. Le sultan part de Damas, sur des chevaux de la poste, la nuit du 6 Muḥarram 671/2 août 1272, « après la dernière heure du soir »; après avoir chevauché « sans interruption », il arrive au Caire le samedi 13/10 août (*ibid.*, I b, 109). Son fils Berké, parti du Caire le 30 Muḥarram 674/26 juillet 1275, arrive à Damas le 6 Ṣafar/1<sup>er</sup> août (*ibid.*, I b, 125).

155. *Syrie*, 250-1; cf. *Ṣubḥ*, I, 118-9. L'usage des pigeons durant la période de désorganisation du califat est attesté par de nombreuses mentions des chroniqueurs : *Hist. Crois.*, Or., III, 597; IV, 87 et 88; Ibn 'Asâkir, III, 101-102; Osâma b. Munqid̄, 23; Ibn al-Qalânisi, 60; St. Guyard, *Un grand-maître des Assassins*, 39; *Journ. Asiat.*, nov.-déc. 1894, 492, en bas; cf. *Sult. Mam.*, II b, 115 sq.

mode de liaison qui était resté jusque-là d'un caractère occasionnel et précaire.

Par ses soins<sup>156</sup>, il fut établi, avec la Citadelle du Caire comme point central, un dispositif complexe de relais de pigeons<sup>157</sup>, mis en coordination les uns avec les autres de manière à transmettre les nouvelles vers des directions données : Haute-Egypte<sup>158</sup>, Alexandrie, Damiette<sup>159</sup>, chefs-lieux des niyâbas syriennes<sup>160</sup>, Baalbekk, ar-Raḥba et al-Bîra<sup>161</sup>. Ce réseau de liaisons aériennes constituait donc, dans son principe comme dans sa distribution géographique, un pendant de l'organisation postale (fig. 6). Il était cependant plus complet, puisqu'il desservait des localités que le barid laissait de côté<sup>162</sup>.

Il présentait d'ailleurs le même caractère d'institution souveraine, en rapport étroit avec la défense des frontières et la qualité de chef de l'armée que possédait le sultan<sup>163</sup>; la nécessité de limiter

156. *Fawât al-Wafâyât*, I, 90, av. des détails.

157. *Ḥamâm mudarradj*, « des pigeons distribués suivant des intervalles réguliers » (Şâlih, 40; cf. *Zubda*, 117); *marâkiz al-ḥamâm*, « des relais de pigeons » (*Khiṭaṭ*, C. III, 385; *Zubda*, 117, ligne 16).

158. Manque dans le *Ta'rif* et le *Şubḥ*, mais la *Zubda* (117, ligne 5-6) signale son état de désorganisation; cf. *Khiṭaṭ*, C. III, 386.

159. *Khiṭaṭ*, loc. cit.

160. *Şubḥ*, I, 119. Şafad n'est citée que par la *Zubda* (117, ligne 11). Les colombiers en direction de Kérak, omis par le *Ta'rif*, sont énumérés dans *Zubda*, 117, l. 10-11 et *Şubḥ*, XIV, 392, l. 5 d'en bas; cf. Ibn Baṭṭoûṭa, I, 45.

161. Pour le détail, v. *Syrie*, 253-4.

162. P. ex., Jérusalem et Naplouse (*Zubda*, 117; *Syrie*, 253); cf. *Syrie*, 254 en haut et *Nudjûm*, V, 120 : communication d'une nouvelle aux tribus nomades.

163. Nul autre que le sultan ne peut ouvrir une lettre transmise par pigeon. Les colombiers sont entretenus aux frais de la Maison du Roi et chaque oiseau porte au bec ou à la patte la marque personnelle du souverain (*dâgh*; cf. *supra*, n. 100; *Syrie*, 251, n. 2, où l'on corrigera en ce sens la trad.). Les dépêches arrivées par cette voie sont portées sur-le-champ au sultan, fût-ce pendant son sommeil, et il en prend connaissance incontinent. Au Caire, le colombier est dans la Citadelle, mais les oiseaux sont trop nombreux (1.900 à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, et non 199, comme l'a écrit M. Clerget, *op. cit.*, II, 221-3) pour y trouver place tous à la fois; ils sont donc divisés en compagnies, ayant chacune son « commandant » (*muqaddam*), qui sont hébergées dans un pigeonnier de la banlieue, à l'exception d'une d'entre elles, de service au Palais. Les lâchers ne sont pas faits de la Citadelle, mais des alentours de la capitale, en des points fixés par l'usage, vers lesquels les colombophiles sont guidés par des *khâşşakiya* (*Khiṭaṭ*, B. II, 231-2; C. III, 375-6; cf. P. Casanova, *Citadelle*, 596 et *Syrie*, 251, n. 2). A Alep, le colombier est dans la Citadelle, sur laquelle le sultan seul a autorité (*Perles Ch.*, 46, l. 9; *Syrie*, CVIII, 144, 204). De même à Damas : v. G. Wiet, dans *Syria*, 1924, 166, n. 4 (d'après Ibn Iyâs, I, 324), où il faut lire *burdj al-ḥamâm*, « la tour aux pigeons », au lieu de *burdj al-ḥammâm*, « la tour du bain » (le bain de la Citadelle de Damas se trouvait en effet sur le terre-plein central de la forteresse, et non dans l'une de ses tours). — Il est important de noter que ni le *Ta'rif*, ni le *Şubḥ* ne donnent, malgré leur précision habituelle, la liste complète des relais de pigeons : après avoir cité quelques-unes des localités palestiniennes vers lesquelles des lâchers pouvaient être effectués, ils se bornent à faire état des deux liaisons aériennes les plus importantes pour la sécurité extérieure de l'empire : Le Caire-ar-Raḥba et Le Caire-al-Bîra, celles qui apportaient les infor-

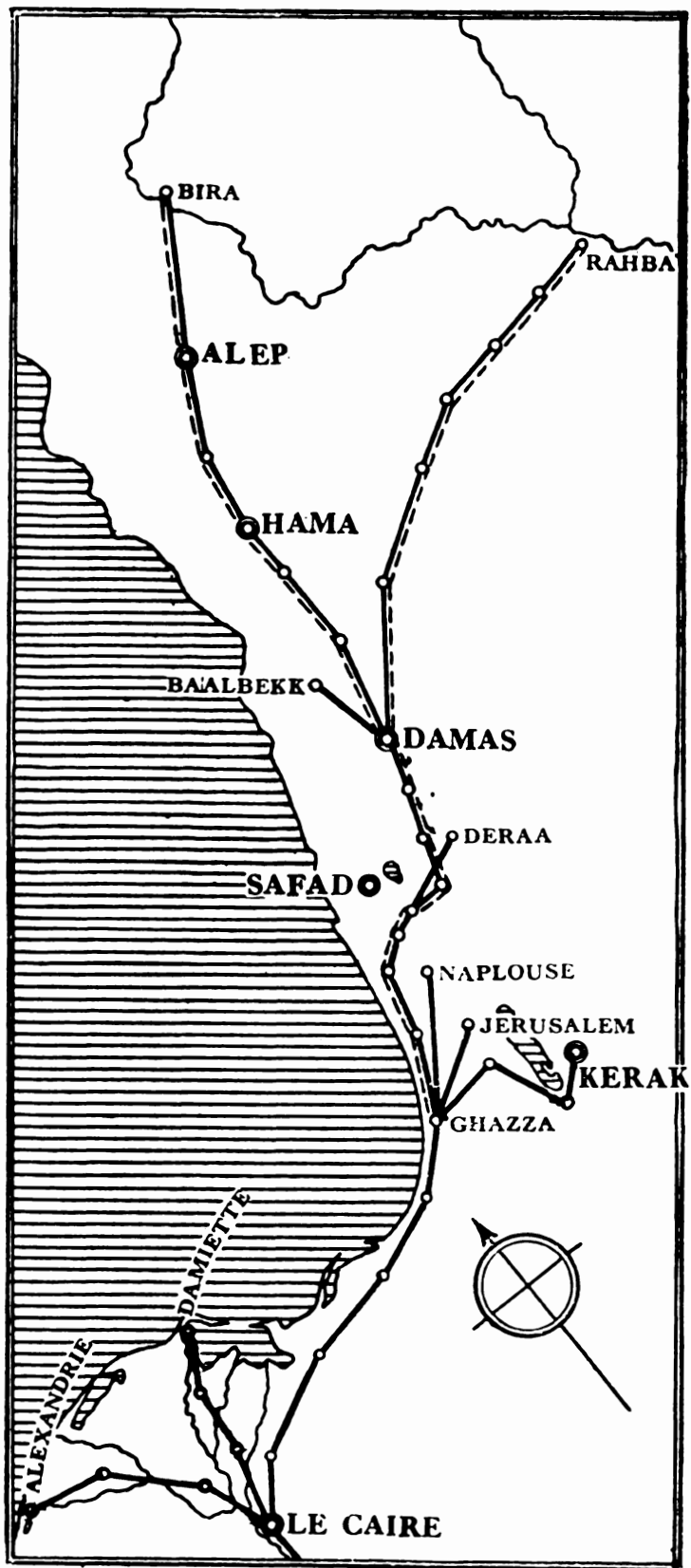


FIG. 6. — Le réseau de colomiers (en traits pleins) et de signaux optiques (en traits interrompus).



au moindre poids les correspondances à confier aux oiseaux<sup>164</sup> en restreignait même pratiquement l'emploi aux informations d'ordre militaire, et aux nouvelles politiques de la première importance<sup>165</sup>.

Mais les relais de pigeons ne constituaient point un organisme autonome : au contraire, ils avaient été étroitement rattachés à la poste aux chevaux. Les colombiers étaient établis dans les relais du barid<sup>166</sup>, où ils occupaient, vraisemblablement, la terrasse du corps de bâtiment surélevé qui surmontait l'entrée<sup>167</sup>, les hommes chargés de leur entretien<sup>168</sup> cohabitant avec ceux qui prenaient soin des chevaux.

*Les signaux optiques.* — Le système de signalisation optique offrait, lui aussi, un intérêt exclusivement militaire, puisqu'il avait été créé « pour avertir des mouvements des Mongols, lorsqu'ils se préparaient à envahir le territoire de l'Etat, soit pour la guerre, soit pour une incursion<sup>169</sup> ». En conséquence, l'organisation était moins vaste que les précédentes. « Du plus lointain des frontières de l'Islam<sup>170</sup> », c'est-à-dire d'al-Bîra et d'ar-Rahba<sup>171</sup>, les signaux

mations sur les mouvements des Mongols. Les localités palestiniennes en cause étaient d'ailleurs, peut-on croire, pourvues de colombiers moins en tant que centres administratifs (car leur intérêt de ce point de vue était à peu près nul : *Syrie*, 176, 2; 178, 5; 180, 5) qu'en tant que centres de mobilisation des troupes auxiliaires (*'uchrân*) chargées de la garde de la côte (sur celles-ci, A. N. Poliak, *Feudalism in Egypt*, Londres, 1939, 11 sq.).

164. D'où l'emploi d'un papier, d'un format et d'un formulaire spéciaux.

165. *Sult. Mam.*, II a, 35, 39, 40, 42; *Nudjûm*, V, 120; *Ḥawâdiḥ*, VIII, 85, 873; Ibn Baṭṭoûṭa, I, 45, 179. Cf. Şâlih, 40, en bas : « les signaux de feu servent à annoncer les événements fortuits (*ḥawâdiḥ*) qui surviennent pendant la nuit, les pigeons ceux qui surviennent pendant le jour; le barid sert pour les informations (*lil-akhbâr*). » Les messages transmis par pigeons étaient suivis d'une confirmation apportée par le barid (*Sult. Mam.*, II a, 40). En cas de mauvaise nouvelle, l'oiseau était barbouillé de noir (Moufazzal, 331); dans le cas contraire, la dépêche était parfumée (*ibid.* et *Sult. Mam.*, II a, 40).

166. *Syrie*, 253, n. 2. L'écartement des relais de pigeons, en rapport avec la puissance de vol de l'oiseau, étaient naturellement plus grand que celui des relais de chevaux : on compte ordinairement deux ou trois de ces derniers pour un colombier. Du point de vue administratif, les colombiers étaient traités comme une simple dépendance du barid (*Şubḥ*, I, 115-119; II, 86-94).

167. Le nom de colombier est *burdj*, « tour » (on rencontre aussi *'amûd*. « colonne » ou « poteau de bois » : *Fawât al-Wafâyyât*, *loc. cit.*). Sur le corps de bâtiment surmontant la porte des relais et des caravansérails, dont il forme le point culminant, v. *Ars Isl.*, VI, 52 et ici pl. V, 1 et VI.

168. *Barrâdj*, plur. *barrâdja*, « colombophiles » (textuellement : « ceux qui prennent soin des colombiers ») et « valets », *khuddâm* : *Zubda*, 117, ligne 17.

169. *Ta'rîf*, 199; *Şubḥ*, XIV, 398; *Syrie*, 258.

170. *Ta'rîf*, 200; *Şubḥ*, *loc. cit.*; *Syrie*, *loc. cit.*

171. Le détail du dispositif d'al-Bîra à Damas manque dans les sources, mais son existence est assurée par le passage cité du *Ta'rîf* et du *Şubḥ* (cf. *Şubḥ*, XIV, 400; *Syrie*, 261, ligne 3).

étaient transmis jusqu'à Damas<sup>172</sup> par un double dispositif, puis de Damas à Ghazza par un dispositif commun; à partir de Ghazza, ils étaient relayés jusqu'au Caire par le barid et les pigeons<sup>173</sup>.

Le procédé adopté ne nécessitait point une organisation technique comparable aux précédentes : sur des points culminants communiquant à vue — sommets montagneux ou constructions élevées — étaient placés des guetteurs<sup>174</sup>, surveillant à l'horizon l'apparition d'un signal de feu ou de fumée, émis selon un code, pour le répéter aussitôt à l'intention du poste suivant<sup>175</sup>. Le système de signalisation se suffisait ainsi de quelques hommes assis à l'ombre d'un rocher, auprès d'un tas de broussailles; s'il n'était peut-être pas aussi rapide que les auteurs arabes se plaisent à le dire<sup>176</sup>, il se recommandait par son extrême simplicité.

Un tel dispositif ne présentait, dans son principe, aucun point commun avec la poste aux chevaux. Cependant, il est certain que les postes de signalisation avaient été échelonnés de manière à serrer d'aussi près que possible la route correspondante du barid<sup>177</sup> et, en certains points, à défaut d'une éminence naturelle au voisinage immédiat, c'était de la terrasse des relais eux-mêmes que s'élevaient les signaux<sup>178</sup>.

Ainsi doublée par les pigeons et les signaux de feu, la poste aux

172. Le poste de guet était placé sur le minaret de la Mosquée des Omeyyades (*Syrie*, 259 en bas, et n. 8). Certains ont cru (*Syria*, 1924, 170) que les signaux étaient reçus de la *ġârîma* de la Citadelle, mais celle-ci était une loggia d'apparat surmontant l'entrée de la forteresse (*Syria*, 1930, 81 et les n.) : elle était peu désignée pour un tel usage, et d'ailleurs son orientation la rendait totalement impropre à la retransmission des signaux en direction du Caire. Dans le texte de Qalqachandi (*Şubḥ*, XII, 27; *Syrie*, 145, n. 1) qui a été invoqué à l'appui de cette interprétation, la mention du *manâr* de la Citadelle n'est d'ailleurs rien d'autre (le contexte en fait foi) qu'une clause de style. L'horizon de Damas étant borné vers l'Ouest par une chaîne de montagnes, c'est du sommet de celle-ci — du Djebel Qâsiyoûn : « la montagne qui domine Berzé » (*Syrie*, 259) — qu'on alertait la population de la haute vallée du Baradâ.

173. L'étendue désespérément plate du Sinaï se prêtait mal, en effet, à l'établissement d'un système de signaux optiques.

174. *Dayâdîb wa nazzâra* : M. Gaudefroy-Demombynes est d'accord avec moi pour annuler l'interprétation qu'il proposait (*Syrie*, 258). Ils recevaient une solde du sultan; l'organisation était rattachée au barid (*Şubḥ*, I, 127-8).

175. *Ta'rif*, 199-200; *Syrie*, 258. L'endroit d'où est fait le signal est nommé *minwar* (et non *munawwar*, comme a lu l'éditeur de Qalqachandi, XIV, 398 et 399).

176. Une nouvelle aurait été transmise de l'Euphrate au Caire « dans l'espace d'un jour ou d'une nuit » (*Syrie*, 261).

177. Comparer la liste des postes (*Syrie*, 259-60) à celle des relais d'ar-Raḥba à Ghazza (*ibid.*, 245-6). — Sur la coïncidence entre le dispositif de signaux et la route du barid, cf. *Syrie*, 260, lignes 4-7 et 15-16, où le caractère intentionnel de cette coïncidence est bien net.

178. P. ex. à el-Ḥair (*supra*, 33) et Yâsoûr, où le poste était dans le *markaz*. Certainement aussi à Qabâqéb, el-Baidâ', el-Djulaidjil et el-'Eṭné, si l'on en juge d'après l'aspect du terrain aux alentours de ces relais.

chevaux devenait un organisme plus complet, qui centralisait tous les systèmes de liaisons militaires et politiques en usage dans l'empire.

Aucune indication ne nous a été transmise quant à la date à laquelle fut créé ce dispositif de signaux optiques : néanmoins, on ne saurait hésiter à l'attribuer au règne de Baïbars, qui marque le temps où l'Etat mamelouk devait se prémunir le plus attentivement contre un éventuel retour offensif des Mongols. Au surplus, il est invraisemblable qu'il ait été organisé indépendamment des deux autres moyens de communications avec lesquels il était en rapport direct, et qu'il mettait à profit.

\* \* \*

Si imparfaite qu'elle nous ait paru à certains égards, l'œuvre de Baïbars, en matière postale, n'en est pas moins des plus remarquables. Grâce à l'établissement du barid, des colombiers et des postes de signalisation, tous les points vitaux de l'empire étaient reliés à la capitale d'une manière régulière et, à tout prendre, rapide. Et ce résultat avait été atteint sans surcharger l'appareil gouvernemental d'un organisme autonome, qu'il eût fallu doter en propre de son personnel et de son budget : greffée très simplement sur les rouages administratifs préexistants, de telle sorte qu'elle profitât au maximum des ressources qu'offrait chacun d'eux, la nouvelle institution pouvait fonctionner de la manière la plus économique, les dépenses de premier établissement une fois effectuées. En même temps, l'unité de direction que lui valait son rattachement à la personne du souverain lui assurait la cohésion et la continuité indispensables. Au total, une institution d'un mécanisme simple et souple, peu dispendieuse, d'un rendement estimable, qui reste à l'honneur de ses créateurs.

---

## II

### Développement de l'organisation primitive

---

De la mort de Baïbars à l'avènement de la dynastie circassienne, l'histoire de la poste peut être divisée en deux périodes : durant la première, le barid ne subit pas de modifications substantielles, mais seulement des accommodements aux conditions nouvelles issues du recul des frontières de l'empire ; durant la seconde, il s'introduit dans l'organisation et le fonctionnement de l'institution des faits nouveaux qui, en même temps qu'ils lui donnent une plus grande efficacité, l'adaptent à une nouvelle destination et, en fait, préparent sa ruine.

Il est difficile d'assigner à chacune de ces périodes des limites chronologiques précises, car l'évolution de l'organisation technique et celle de l'organisation administrative n'ont pas été exactement synchrones. Au surplus, cette évolution a été déterminée par certaines tendances qui se faisaient jour dans les milieux dirigeants et qui s'affirmèrent progressivement, sans qu'il soit toujours possible de fixer le moment où elles se transformèrent en usage établi. *Grosso modo*, on peut admettre que c'est le troisième règne d'an-Nâsir Moḥammad (depuis 709/1309) qui marque la limite chronologique entre ces deux périodes, le moment où le barid s'engage dans des voies nouvelles.

*L'organisation administrative.* — Les premiers successeurs de Baïbars ne firent que poursuivre et parfaire son œuvre : en expulsant les Croisés, en résistant aux Mongols, enfin en maintenant le trône dans leur famille, ils stabilisèrent l'Etat mamelouk sur les bases mêmes qu'il lui avait données. Dans l'ordre administratif, pareillement, la tradition instaurée par le grand souverain se perpétuait sans altérations essentielles<sup>179</sup>.

179. *Hist. Nat. Eg.*, 443-461.

Cependant, dès les dernières années du XIII<sup>e</sup> siècle, le jeune âge des souverains laissant le champ libre aux ambitions des principaux officiers, on vit se dérouler autour du pouvoir suprême une succession d'intrigues et de coups de force<sup>180</sup>, prodrome de temps nouveaux : sous la fiction d'un légitimisme dynastique, il s'avérait dès ce moment que l'exercice de l'autorité souveraine n'était qu'une prérogative précaire, révocable aussitôt que les grands dignitaires en avaient ainsi décidé.

C'est contre cette situation qu'allait réagir un des fils de Qalaoun : an-Nâsir Moḥammad. Instruit par l'expérience qu'il avait acquise au cours de deux règnes antérieurs<sup>181</sup>, il s'efforça, son trône une fois reconquis, en 709-1309, de rendre au sultan son pouvoir et son prestige passés. Désireux de soumettre tout l'appareil gouvernemental à son autorité personnelle, il prit en ce sens une série de mesures<sup>182</sup> qui se trouvèrent, indirectement, agir sur l'organisation du barid.

La plus importante fut la suppression du vizirat<sup>183</sup>, par laquelle le souverain se débarrassa d'un collaborateur trop voyant et trop encombrant. Les attributions du vizir furent désormais réparties entre trois fonctionnaires administratifs, mais ce fut le secrétaire d'Etat, l'homme de confiance du sultan, qui retint les plus importantes : en particulier, le soin d'apposer sur les pièces officielles, après qu'elles avaient reçu la signature royale, la formule qui les rendait exécutoires, en garantissant leur authenticité<sup>184</sup>. Il devenait ainsi, si l'on peut dire, « le garde des sceaux », et comme il conservait, d'autre part, ses anciennes fonctions de chef du bureau de rédaction, et de secrétaire du sultan, ce développement de ses attributions faisait de lui un des personnages les plus considérables de l'Etat.

Ces dispositions nouvelles agirent puissamment sur l'organisation de l'empire. Avec le secrétaire d'Etat comme chef, l'appareil gouvernemental se trouvait avoir à sa tête non pas un mamelouk, un « homme de sabre » fruste et totalement privé de compétence en matière d'administration, mais un « enturbanné », un « plumitif » :

180. *Ibid.*, 461-477.

181. Le premier, de 1293 à 1294, s'était terminé par sa déposition, le second, de 1299 à 1309, par son abdication.

182. *Ibid.*, 479-484.

183. *Syrie*, LXVII. Arrêté en 713/1313 sous l'accusation de concussion, son dernier vizir, Ibn al-Ghannâm, ne fut pas remplacé (Moufazzal, 739).

184. *Syrie*, LXIX. Cf. W. Björkmann, *Beiträge zur Gesch. d. Staatskanzlei im islamischen Ägypten* (Hambourg, 1928).

un lettré indigène, cultivé et pénétré de la bonne tradition des bureaux<sup>185</sup>. Possédant, de par la volonté royale, des pouvoirs étendus, les secrétaires d'Etat s'appliquèrent à introduire dans la gestion de la chose publique plus de régularité et de méthode : ils y réussirent, non sans développer du même coup un souci un peu trop net, peut-être, de la forme administrative.

Un effet immédiat de cette réorganisation fut de donner au secrétaire d'Etat la haute main sur le service postal : en sa triple qualité de secrétaire du sultan, de Chancelier, et de chef du bureau de rédaction, il devait tenir sous son contrôle direct un organisme qui touchait de si près aux secrets de l'Etat, qui était un instrument essentiel à l'exercice du pouvoir souverain, et qui devait diffuser dans les provinces les documents rédigés sous sa direction et rendus exécutoires par ses soins. « Les porte-écritoire, dit Qalqachandi<sup>186</sup>, n'étaient alors que des émirs de rang inférieur et des soldats du *djound* à la disposition du chef de la Chancellerie. La note (*risâla*) par laquelle le souverain exprimait sa décision sur ce qui devait être ordonné à ceux qui utiliseraient la poste... était apportée par l'un des daouadârs<sup>187</sup> au chef de la Chancellerie, qui notait, en marge, la référence<sup>188</sup> et agissait, ensuite, en conséquence... Lorsque le secrétaire d'Etat recevait une de ces notes, il remettait au courrier un insigne et lui rédigeait, de sa propre main, un bon pour le grand-écuyer de la poste en l'écurie royale, bon sur lequel il indiquait le nombre de chevaux que le sultan avait décidé d'affecter au courrier. Il portait au bas de la pièce le nom de ce dernier, apposait, entre les lignes, la formule d'exécution, scellait le document, et le remettait au courrier. Il établissait, en même temps, à celui-ci un laissez-passer l'habilitant à se rendre à tel endroit et à être transporté sur le nombre fixé de chevaux de la poste, et conservait par devers lui, dans un registre, le nom du courrier, la date de son départ, sa destination, et le motif de son envoi ».

Dans cet état de l'organisation, le secrétaire d'Etat est le personnage principal : l'office de porte-écritoire n'est guère plus qu'une dignité honorifique de Cour, et le rôle de son titulaire dans le fonc-

185. Sur la distinction nécessaire entre « hommes de sabre » et « hommes de plume », *Syrie*, XLVIII.

186. *Şubḥ*, I, 114-115.

187. Il existait en effet plusieurs daouadârs, qui se partageaient le service; leur nombre a varié suivant les époques (*Syrie*, LVIII, 1).

188. *Ta'liq ar-risâla*, i. e. spécification de l'autorité de laquelle émane l'ordre (sultan, vice-roi, etc.).

tionnement du barid, celui d'un simple organe de transmission, est totalement négligeable.

Mais on notera aussi, que la procédure administrative s'alourdit, notamment par l'institution d'un laissez-passer<sup>189</sup>, que l'existence d'un service de contrôle frontalier<sup>190</sup> rendait indispensable à quiconque voulait franchir, dans un sens ou dans l'autre, les limites du territoire égyptien.

Par souci de son prestige personnel, d'autre part, an-Nâsir Moḥammad s'était attaché à rehausser l'éclat de la majesté souveraine, en développant le cérémonial de la Cour : le palais royal de la Citadelle, entièrement réédifié par ses soins<sup>191</sup>, fut régi par une étiquette minutieuse, et le personnel de la Maison du Roi augmenté.

La réception d'un courrier s'entoura donc d'une solennité inusitée jusque-là. Introduit en cérémonie devant le sultan par un des commandants de la garde royale, l'émir-djandâr<sup>192</sup>, l'émir-daouadâr et le secrétaire d'Etat, le *barîdi* baisait le sol aux pieds de Sa Majesté, puis remettait son pli au daouadâr qui le lui passait sur le visage (pour la *baraka*) et le tendait ensuite au sultan. Ayant fait

189. *Waraqat al-djawâz*, ou *waraqat ʔariq*, « feuille de route ». *Ṣubḥ*, VII, 231 sq. : « Elles sont faites de trois bandes de papier, du format ordinaire. On porte en tête, sur une seule ligne : *Feuille de route pour X..., fils de Y..., serviteur de Z...*, sans plus. On laisse ensuite en blanc la place pour la *ʔalâma*, soit un empan. On écrit ensuite au bas de la première bande, quatre doigts au-dessus de la seconde, sans l'invocation du nom divin : *Il a été prescrit par l'ordre auguste, élevé, de notre maître le sultan al-Malik X... (le Très-Haut veuille l'élever et le rendre auguste, et en assurer l'exécution pleine et entière !) que X..., serviteur de Z...* (on fait figurer ici les titres honorifiques de l'intéressé si c'est un émir ou un enturbanné de haut rang, ou un personnage en vue, ou quelqu'un qui porte des titres consacrés par l'usage, en se réglant sur ce qu'exige le cas) *ait la possibilité de se rendre à tel endroit et d'en revenir. Il sera transporté sur un (ou davantage, s'il y a lieu) des chevaux de la poste (Dieu lui donne la victoire !) de relais en relais, selon la coutume, à l'aller et au retour.* (S'il s'agit d'un personnage d'un rang distingué, on ajoute ici : *Qu'il soit traité avec révérence et respect, avec la plus large considération.*) *Que ce document fasse foi et qu'on exécute ce qu'il ordonne, sans s'écarter de ce qu'il enjoint après avoir reçu l'auguste signature ci-dessus, que Dieu élève !* — Observations : ... Tout qualificatif élogieux est supprimé dans le cas de quelqu'un qui part en exil. On porte seulement : *que l'émir X... ad-Dîn X... ait la possibilité d'accompagner Y..., courrier auprès des Portes Augustes (ou bien : naqîb auprès des Portes Augustes, suivant le cas), qui doit l'emmenner à tel endroit. Il sera transporté sur tant de chevaux de la poste, que Dieu rende victorieuse !* (ceci, s'il a été prescrit qu'il en soit mis à sa disposition) *et le courrier sera transporté sur tant de chevaux de la poste, que Dieu rende victorieuse !* (ou bien, suivant le cas : *le naqîb sera transporté sur un cheval de louage, de chef-lieu en chef-lieu de district, selon la coutume en pareil cas*). *Que le courrier (ou bien : le naqîb, s'il s'agit d'un naqîb) soit mis à même de rejoindre la Porte Auguste.* »

190. Sur le contrôle des laissez-passer à la frontière égyptienne, Ibn Baṭṭoṭa, I, 112. Sur la surveillance de la route de Syrie par les Arabes : *Ṣubḥ*, XIV, 378. En Syrie, Ṣâliḥ, 42.

191. Construction du « Palais Noir et Blanc », de la salle d'audience, de la Grande-Mosquée, etc. : P. Casanova, *op. cit.*, 619 sq.

192. Sur les attributions de celui-ci, *Syrie*, LIX.

sauter le cachet, celui-ci passait le message au secrétaire d'Etat, qui le lui lisait à voix basse<sup>193</sup>.

Dans le même ordre d'idées, il faut signaler une innovation qui n'était assurément pas favorable à la rapidité du service : les courriers arrivant à destination en fin de journée renvoyèrent désormais au lendemain matin — pour le bon augure — leur entrée en ville et la remise du pli dont ils étaient porteurs<sup>194</sup>.

C'est certainement le désir de magnifier tout ce qui était en rapport avec le service du souverain qui conduisit alors<sup>195</sup> à donner à l'insigne des courriers un aspect plus riche, et plus évocateur du rôle et de la qualité de celui qui le portait.

On le fit d'une plaque de cuivre argenté<sup>196</sup>, « grande à peu près comme la paume de la main<sup>197</sup> », et « sur les deux faces de laquelle étaient gravées des inscriptions se faisant pendant, ainsi libellées : *Il n'y a d'autre divinité que Dieu; Mahomet est l'envoyé de Dieu; Il l'a envoyé avec la bonne direction et la religion de vérité, pour qu'il la fasse triompher sur toutes les autres religions, quelque dépit qu'en éprouvent les Associateurs*<sup>198</sup>. *Frappé au Caire* (ou : à Damas, ou : à Alep), *que Dieu garde !* — Sur l'autre face : *Puissance à notre maître le sultan al-Malik X..., X... ad-Dunyâ wa d-Dîn, le sultan de l'Islam*

193. *Khiṭāṭ*, B. II, 211 (*Syrie*, 240, n. 1).

194. Le fait est attesté pour Alep (*Pierres Ch.*, 92) : « La coutume exigeait, et elle s'est perpétuée jusqu'à nos jours, que les pages, en arrivant à Alep, passent la nuit dans ce sanctuaire et ne fassent leur entrée dans la ville que le lendemain matin. » J'interprète dans le même sens un passage de Maqrizi, obscur dans l'état du texte imprimé (*Khiṭāṭ*, C. IV, 232) : « Autrefois, les courriers de la poste, lorsqu'ils arrivaient de Damas ou d'une autre ville, ne descendaient point ailleurs que dans cette madrasa, pour donner plus de solennité (?) à leur voyage (*ḥattâ yatahayya'a safaruhum*); cet usage fut aboli à partir de 790/1388. » La madrasa en question, celle de Qara-Sonqor, ayant été fondée en 700/1300, la date de l'introduction de l'usage se range bien dans la période que nous étudions. M. II. Abd el Wahhab (quotidien *al-Ahrâm*, 19 janv. 1940) s'est autorisé de ce texte pour présenter la madrasa de Qara-Sonqor comme « le plus ancien bureau de poste du Caire », ce qui est inexact à tous égards.

195. La date est fixée par le libellé des inscriptions de l'insigne, qui ne peuvent se rapporter qu'à l'un des fils de Qalaoun, comme l'indique la formule : *ibn maulânâ s-sullân ach-chahîd* (V. C. I. A., *Eg.*, I, n<sup>os</sup> 52, 102, 112-3, 165, 168, 171, 184, etc.). On pensera de préférence à an-Nâsir Moḥammad, sous le règne duquel tant d'innovations trouvaient leur place dans le cérémonial.

196. Qalqachandi la présente ici (*Ṣubḥ*, I, 114) comme en étant en cuivre, là (*ibid.*, XIV, 371) comme en argent. Selon le *Muqṣid* (f<sup>o</sup> 101 r<sup>o</sup>), elles étaient en cuivre, mais quelquefois en argent. Je pense concilier ces indications contradictoires en supposant que ces insignes étaient faits de cuivre argenté, selon une technique courante à l'époque.

197. *Ṣubḥ*, I, 114.

198. *Coran*, IX, 33. Ce verset figure déjà, comme un complément indispensable de la profession de foi, dans les inscriptions des premiers califes (*Répertoire*, n<sup>o</sup> 38, 40) et sur les premières monnaies de type musulman frappées par les Omeyyades (p. ex. H. Lavoix, *Cat. des monnaies musulm. de la Bibl. Nat.*, I). On va voir l'importance de ce détail.



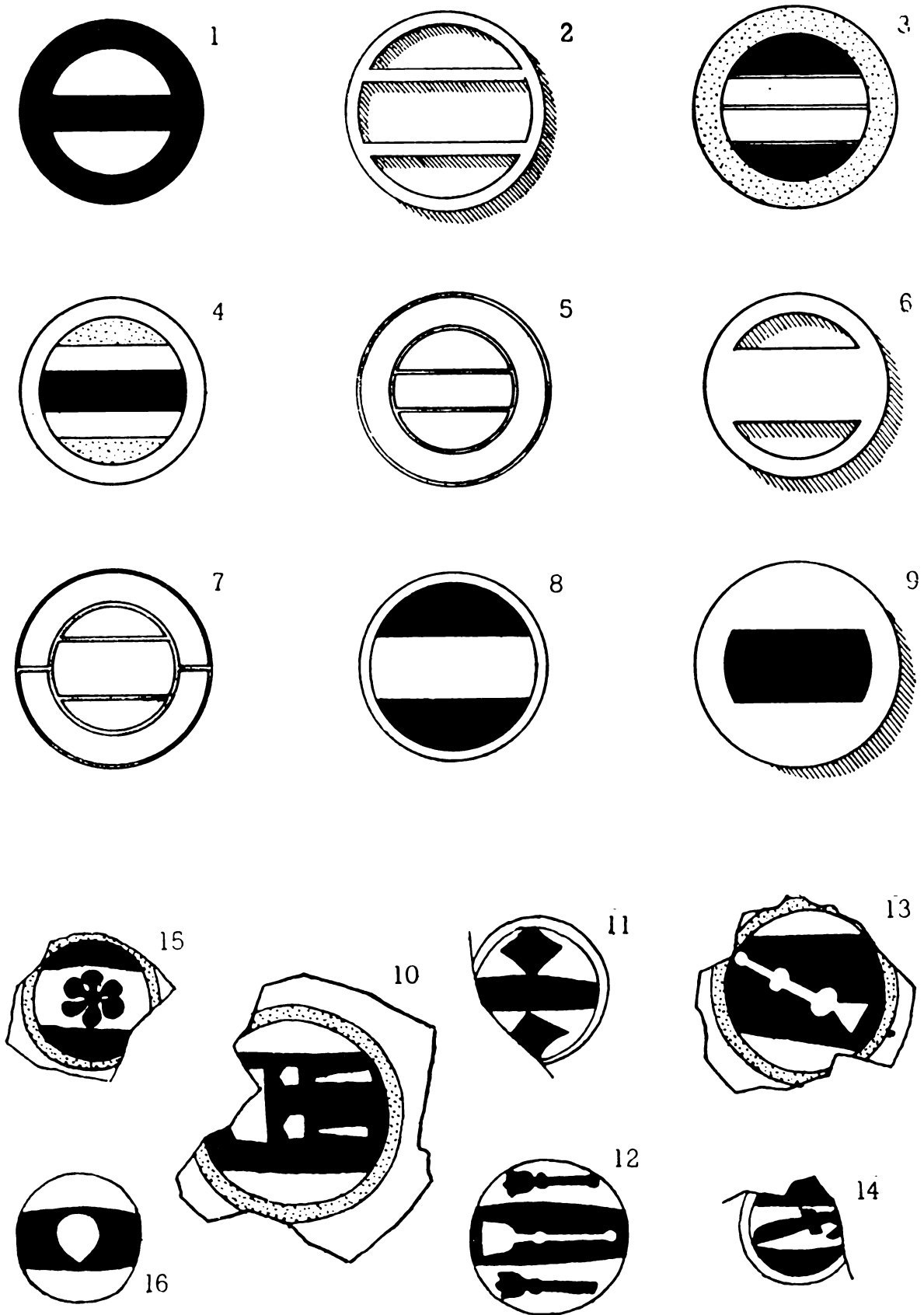


FIG. 7. — L'insigne des courriers en héraldique : 1, sur une poterie; 2, sur la façade d'un relais (v. p. 61); 3, sur une poterie; 4, sur une poterie; 5, sur le tombeau de l'émir Koutchkoun, à Damas (pierre, gravé); 6, sur la fontaine de 'Alâ' ad-Dîn al-Baridî, à Damas (pierre, sculpté); 7, sur un chandelier de cuivre au nom d'Ibrahim b. Baktamour al-Hosâmî; 8, sur une lampe en verre émaillé, au nom d'Arghoûn an-Nâsirî (rouge et or); 9, sur un monument de Ghazza au nom de Salâr (pierre incrustée : noir et blanc); 10-16, l'insigne des courriers associé à d'autres emblèmes de fonctions (10, porte-écritoire; 11, djandâr; 14, porte-armure).

et des Musulmans, X..., fils de notre maître le défunt sultan al-Malik X... X... : Dieu éternise son règne ! Cette plaque était percée d'un trou auquel un gland<sup>199</sup> de soie jaune était suspendu par deux cordons.

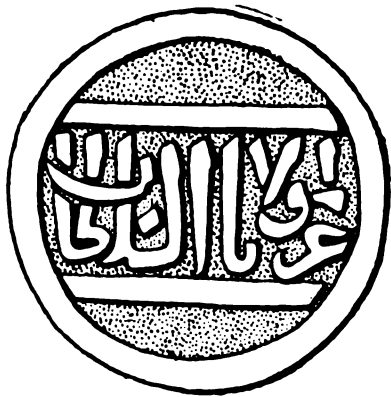


FIG. 8. — Le cartouche royal à inscriptions, type primitif (d'après le *koursî* d'an-Nâsir Moḥammad au Musée du Caire).

Le courrier passait cette plaque à son cou, en introduisant sa tête entre les deux cordons, et la laissait pendre devant lui, sous ses vêtements, le gland flottant librement dans son dos : quiconque voyait ce gland flotter derrière lui savait que c'était un *barîdî*<sup>200</sup>. »

On a de bonnes raisons de croire que c'est précisément cet insigne qui a été retenu en héraldique, sous une forme schématisée (fig. 7) pour servir de blason aux anciens courriers<sup>201</sup>. Il aurait donc offert l'aspect d'un disque, divisé horizontalement en trois champs, sur lesquels se répartissait l'épigraphe : on y reconnaît ainsi une réplique, réduite d'échelle mais plus développée quant à la teneur du texte, de ces cartouches circulaires à inscription (fig. 8), qu'an-Nâsir Moḥammad lui-même avait adopté pour servir de blason personnel au sultan régnant<sup>202</sup>.

Mais un autre rapprochement encore s'impose. Les monnaies des Mamelouks se présentent, elles aussi, fréquemment sous cet aspect d'un disque divisé en trois champs horizontaux, sur lesquels se répartit la légende (fig. 9) et cette légende répond elle-même très exactement à celle de l'insigne des courriers<sup>203</sup>. La coïncidence

199. *Charrâba*. On a traduit par « foulard » (*Syrie*, 240; *Communications*, 257), mais je préfère donner au mot la valeur qu'il a conservée jusqu'à nos jours dans les dialectes syriens (A. Barthélemy, *Dict.*, s. v.; cf. J. Cantineau, *Les parlers arabes du Hôrân*, atlas, pl. 56) : la plaque métallique qui pendait sur la poitrine du courrier étant assez lourde (cf. son diamètre : env. 10 cm.), un gland en passementerie quelque peu volumineux était plus propre à lui servir de contrepoids qu'une légère étoffe de soie. Il est vrai que Schiltberger (68) parle lui aussi d'un « foulard » (*Tuch*), mais, comme Marco-Polo (436), il présente l'insigne des courriers comme des « clochettes » (*Schellen*) : on ne peut donc entièrement faire fonds sur sa description.

200. *Ṣubḥ*, XIV, 371 (*Syrie*, 240). Tout en ayant connaissance de ce texte, qu'il a utilisé, M. H. Abd el-Wahhab (*loc. cit.*) a cru pouvoir reconnaître le blason des courriers dans un emblème héraldique qui est en réalité une selle de cérémonie (*Heraldry*, 8, n° 2, et 17 en bas) : son point de vue ne paraît pas défendable.

201. *Heraldry*, 17.

202. *Ibid.* Cf. L. A. Mayer, *Das Schriftwappen der Mamlukensullane*, dans *Jahrb. d. asiat. Kunst*, 1925, 183 sq.

203. H. Lavoix, *op. cit.*, II.

n'est certainement pas fortuite, puisque l'insigne en question, « frappé » (*duriba*) comme les espèces monétaires, sortait lui aussi de l'Hôtel de la Monnaie.



FIG. 9. — Une monnaie mamlouke.

Or, dans l'Islam, la frappe de l'or et de l'argent est, par excellence, un privilège souverain. Le cartouche à inscription est, de même, l'apanage exclusif du sultan<sup>204</sup>. La communauté de type que l'on relève entre le blason royal, la monnaie et l'insigne des courriers conduit à attribuer à ce dernier la valeur d'un emblème de l'autorité royale, autorité dont les pages en mission officielle se trouvaient détenir temporairement une parcelle ; on s'explique de la sorte les précautions dont s'entouraient la garde, et la remise aux courriers en service, de cet insigne distinctif<sup>205</sup>.

La multiplication des charges de Cour, par ailleurs, eut pour effet de mettre à la disposition du barid un nombre plus grand de courriers, puisque le corps des pages s'était accru<sup>206</sup> : la poste pouvait ainsi circuler plus fréquemment. En même temps, les tours de service étant plus espacés, il fut désormais possible de faire appel, en cas d'urgence, plutôt qu'au « commun des courriers<sup>207</sup> », à de véritables spécialistes, réputés pour leurs qualités de cavaliers<sup>208</sup>.

Parallèlement, le grand-écuyer reçut un auxiliaire : « l'écuyer de la poste » (*amîr-akhôr al-barîd*), chargé spécialement de fournir les

204. Les exceptions confirment la règle : ce sont des usurpateurs (Djakam : *Mél. publ. par l'Inst. fr. de Damas*, I, 1929, 142, n. 3; Djân-birdi al-Ghazzâli : *Bull. d'Et. Orient.*, II, 1932, 50) qui font graver leur nom dans un cartouche.

205. Les insignes sont conservés à la Chancellerie sous la responsabilité personnelle du Secrétaire d'Etat, et ne sont remis aux courriers que lorsque ceux-ci sont déjà en possession de leur ordre de mission ; au retour, ils le restituent au Secrétaire d'Etat (*supra*, 44). La plaque n'est donc portée par le courrier *que dans l'exercice de ses fonctions en service commandé*. Il s'agit de prévenir un usage abusif du barid qui serait à la fois une usurpation d'une prérogative royale, et l'occasion de gestes criminels : divulgation de secrets d'Etat et expédition de pièces officielles apocryphes (on a des exemples de ce dernier procédé). — Les courriers mongols recevaient eux aussi un insigne distinctif : la *païza*, la « tablette de commandement », que les mandarins de l'empire d'Annam portent encore suspendue au col (Marco-Polo, livre II, 350 sq. et les n.; cf. *Sult. Mam.*, II b, 159). On pourrait croire que, sous sa nouvelle forme, l'insigne mamlouk n'était qu'une imitation de l'usage mongol, mais des indices très sûrs, que je développerai ailleurs en traitant de l'héraldique, amènent à repousser cette hypothèse.

206. Originellement fixé à 24, leur nombre passe à 40 sous an-Nâsir Moḥammad (*Syrie*, L, en bas; *Zubda*, 116, lignes 1-2).

207. Ibn al-Furât, IX, 66.

208. P. ex. un certain Aq-qouch, dont le renom parvint à Ibn Baṭṭoûṭa (I, 164) : « on ne faisait appel à lui qu'en cas d'affaire importante. » Un autre, Soudoun, réussit à couvrir la distance du Caire à Damas en un temps record : deux jours, ce qui, effectivement « dépasse la raison » (*chai' min wara' al-'aql*) ; il en garda le surnom de « l'homme qui vole », *aḷ-ḷayyâr* (*Nudjûm*, VI, 11). — Cf. *Ṣubḥ*, I, 116.

chevaux aux courriers partant du Caire, d'assurer la remonte des relais égyptiens, et sans doute, en même temps, la direction des palefreniers<sup>209</sup>. Comme le commandant des courriers, il pouvait être appelé à se déplacer en mission extraordinaire<sup>210</sup>.

A Damas, de même, là où le barid de Baïbars s'était contenté d'un *wâli* unique, on vit ses attributions passer à un « commandant des courriers », dénommé aussi plus pompeusement « directeur des relais de la poste » (*châdd marâkiz al-barîd*)<sup>211</sup>, et à un écuyer<sup>212</sup>. Dans les préfectures moins importantes, le préposé au barid se vit pareillement honoré du titre de « directeur des relais<sup>213</sup> ».

209. Il siège dans l'écurie royale de la Citadelle du Caire (*Şubḥ*, I, 114, dern. l.; cf. ici *supra*, 22); cette circonstance explique qu'il ne fasse l'objet d'aucune mention particulière dans les listes de fonctions : il est compris implicitement dans le nombre des émirs de rang inférieur auxiliaires et subordonnés du grand-écuyer (*Şubḥ*, IV, 18-19). Il n'est cité qu'épisodiquement (*Autob. A. Féda*, 167). C'est à lui que sont adressés et remis les bons de transport nécessaires pour obtenir un cheval (*supra*, 44). La date de création de la fonction et ses attributions sont dans *Syrie*, 150, n° 17.

210. *Autob. A. Féda*, 185.

211. *Syrie*, 151, n° 18. L'équivalence est sûre, car ce « directeur des relais » n'apparaît (à Alep et Hama : *Syrie*, 206 et 231) que là où manque précisément le « commandant des courriers » et c'est sous le titre de *muqaddam* qu'est établi le diplôme de nomination d'un *châdd al-marâkiz* d'Alep (*Şubḥ*, XII, 433). Inversement, on a un modèle d'acte de nomination (*Şubḥ*, XII, 306) d'un *châdd al-marâkiz* à Damas, où cette fonction n'existe pas. M. G. Wiet a compris (éd. *Khiṭaṭ*, IV, 87, n. 8) que chaque relais avait son *châdd*, mais les textes portent partout *châdd* (au sing.) *al-marâkiz* (au plur.) : « le directeur des relais ». Le personnage avait donc autorité sur tous les relais d'une circonscription administrative, et non pas sur un seul d'entre eux. Ses attributions ne sont pas limitées au seul personnel : il doit aussi (*Şubḥ*, XII, 307-8) prendre soin des chevaux, assurer leur nourriture, améliorer leur situation quant à la façon dont ils sont traités et à leur logement (*muwassi'an 'alaihâ* — i. e. *al-khail* — *mina l-mabânî wa l-aḥwâl kulla muḏîq*).

212. *Syrie*, 150, n° 17.

213. *Syrie*, 206, 231. — Une disposition spéciale fait place, dans l'organisation de la province de Damas, à un « administrateur des relais » (*nâzir al-marâkiz*), qui est un « enturbanné » à la nomination du préfet, et « associé » (*rafîq*) à l'écuyer de la poste (*Syrie*, 158, n° 14). Ses fonctions ne sont pas autrement définies. Mais les titres *châdd* et *nâzir* sont généralement portés par deux personnages exerçant en commun la gestion d'un organisme d'Etat, l'un, le « directeur » (*châdd*) étant un « homme de sabre », le second, « l'administrateur » (*nâzir*), étant un « enturbanné » (*Syrie*, 148, n° 4 et 156, n° 4; 149, n° 11 et 156, n° 5; 148, n° 7 et 156, n° 6; 151, ligne 13 et 159, n° 17; 205, n° 4 et 208, n° 5; 206, n° 9 et 208, n° 8, etc.). Cette duplication des charges visait évidemment à compenser le manque de préparation technique des « hommes de sabre » auxquels on confiait des fonctions non-exclusivement militaires. Il s'avère ainsi que le *nâzir al-marâkiz* ne faisait que doubler l'écuyer de la poste pour suppléer à son insuffisance en matière de procédure administrative et de comptabilité. En effet, l'extension territoriale de la province de Damas était telle qu'elle englobait à elle seule *plus de la moitié* du nombre total des relais de l'empire (exactement : 77 sur 168) : la gestion financière d'une affaire aussi considérable dépassait les capacités d'un mamelouk. Mais cet « administrateur des relais » n'est pas un fonctionnaire royal : il est à la nomination du préfet, et non à celle de l'administration centrale (*Syrie*, 158, dern. ligne), comme d'ailleurs l'écuyer de la poste et le commandant des courriers (*ibid.*, 151, lignes 8-9). C'est que le sultan ne connaît d'autre responsable que le préfet, auquel il a délégué ses pouvoirs en bloc et une fois pour toutes, qui est « en fait le sultan présent » (*ibid.*, 140 en bas); les fonctionnaires subalternes chargés de la poste ne sont à leur tour que des délégués *personnels* du préfet.

Cette spécialisation des fonctionnaires au service du barid, la délimitation de leurs compétences, l'accroissement de leur nombre dans le même temps où, d'un autre côté, un effort remarquable était fait pour améliorer l'équipement et le tracé des routes postales, toutes ces innovations étaient bien faites pour assurer à l'institution un rendement plus satisfaisant. On ne saurait hésiter à en reporter le mérite sur les secrétaires d'Etat qui possédaient, comme nous l'avons dit, pleine autorité sur le service postal : cette normalisation, cette « bureaucratisation » aussi, du barid ne peut être l'œuvre que de « plumitifs ».

Précisément, durant toute la période où nous voyons ce travail de perfectionnement s'accomplir, les Chancelleries du Caire et de Damas furent dirigées, presque sans interruption, par les membres d'une même famille (on a prononcé à son propos le mot « dynastie ») : les *Banoû Faḍl-Allâh*, tous gens d'une intelligence pénétrante et d'une vaste culture, et administrateurs de grande classe, chez lesquels la pratique du gouvernement comptait parmi les traditions familiales<sup>214</sup>. C'était l'un d'eux, déjà, qui « avait décidé de la création de la poste<sup>215</sup> », et la part qui revient à certains autres dans l'amélioration de son fonctionnement nous est connue par des faits précis<sup>216</sup> : il n'est pas douteux qu'une initiative, ou une suggestion, de ces « enturbannés » méthodiques et sagaces, soit à l'origine de la plupart des mesures que nous avons signalées, comme de celles dont nous ferons état ci-dessous.

Mais la période de désordres qu'ouvrit la mort d'an-Nâsir Moḥammad<sup>217</sup>, en portant au pouvoir les « hommes de sabre », rejeta au second plan les Banoû Faḍl-Allâh, et avec eux tous leurs pareils. En conséquence, l'usage s'étant établi, en 1347, de choisir le grand-daouadâr parmi les officiers du plus haut grade : les « émirs de cent-commandants de mille<sup>218</sup> », l'émir porte-écritoire, devenu l'une des « pierres angulaires de l'Etat », se trouva naturellement incité à affirmer sa qualité. Mais comme ses fonctions étaient dans la réalité assez minces, il lui fallait les « gonfler » et étendre ses attributions autant qu'il se pouvait. Le barid lui en fournit l'occasion. Pré-

214. Sur cette famille, v. l'étude de R. Hartmann, dans *ZDMG*, LXX, 1916, 1 sq. Cf. *Syrie*, III-V et *Ṣubḥ*, I, 98-99.

215. *Supra*, 12.

216. *Ta'rif*, 192 (*Syrie*, 243); *Ṣâliḥ*, 168-9.

217. Pour le détail, v. *Hist. Nat. Eg.*, 499-508.

218. Depuis la nomination de Toghay-timour an-Nadjmi (*Manhal*, n° 1241); *Syrie*, LVIII, où l'on corrigera l'orthographe du nom.

textant du rôle, purement protocolaire cependant, qui lui était dévolu dans l'envoi et dans la réception des courriers, il se fit attribuer la direction du service, au détriment du secrétaire d'Etat<sup>219</sup>.

Désormais, les rôles se renversent. « S'il y a lieu de faire partir la poste en direction de la Syrie, l'émir porte-écritoire remplit une feuille du petit format ainsi qu'il suit : *Il est ordonné, par la présente note de l'Allesse sous les ordres de laquelle vous êtes placé*<sup>220</sup> : X..., émir-daouadâr d'al-Malik an-Nâsir (ou : d'al-Malik az-Zâhir, par exemple) — le Très-Haut lui prête des secours puissants ! — que soit rédigée une auguste feuille de route, au nom de Y..., auquel il a été prescrit de se rendre à tel endroit. Il sera transporté sur un (ou : deux, ou davantage) des chevaux de la poste. » Et il date<sup>221</sup>...

« Cette pièce est transmise, accompagnée du courrier intéressé, au chef de la Chancellerie qui la fait classer dans les archives de son service... et on transcrit sur une feuille, du petit format également, la formule suivante : *Au grand-écuyer de la poste (Dieu lui donne la victoire !). Y..., serviteur de Z..., sera transporté sur un (ou davantage) des chevaux de la poste (Dieu lui donne la victoire !) pour se rendre à tel endroit. Et on date. Le document est remis au courrier, qui le porte au grand-écuyer de la poste; celui-ci le conserve par devers lui, après avoir inscrit, au bas de la feuille, le nom du courrier intéressé*<sup>222</sup>. »

On le voit assez : dans ce nouvel état de la question, la procédure administrative est établie de manière à faire du daouadâr l'acteur principal, tandis que le secrétaire d'Etat n'apparaît plus en matière de service postal que comme un simple agent d'exécution, un sous-ordre auquel on ne fait appel que parce qu'il reste seul à pouvoir délivrer, au nom du sultan, un bon de transport ou un laissez-passer en forme. Il est vrai qu'il conservait la faculté de délivrer de son propre chef des ordres de mission<sup>223</sup>, mais il perdait toute autorité

219. Antérieurement, les fonctions d'émir grand-daouadâr, de chef du bureau de rédaction et d' « administrateur de la poste » (*nâzir al-barîd*, titre créé à cette occasion), avaient été réunies entre les mains d'un même titulaire : Baïbars le Kitaï (*Sull. Mam.*, II b, 2). Mais ce n'était là qu'une mesure d'exception, en rapport avec la personnalité du bénéficiaire, juriste et lettré en même temps qu'officier (*Manhal*, n° 713; cf. C. Brockelmann, *op. cit.*, II, 44 et Suppl., II, 43).

220. *Al-maqarr al-makhdûm*. La formule *al-m. al-makhdûmi* (av. *i*), n'aurait qu'une valeur protocolaire et honorifique (*C. I. A., Eg.*, I, 452); *al-makhdûm* offre au contraire un sens précis, celui de « supérieur hiérarchique » (*Bull. d'Et. Orient.*, III, 1933, 18-19). La distinction est ici importante.

221. Suivent les prescriptions sur la manière d'établir un laissez-passer (*supra*, n. 189).

222. *Subh*, I, 115.

223. *Ibid.*, VII, 233.

sur le personnel, et la situation inférieure où il se trouvait relégué lui enlevait pratiquement tout pouvoir de décision<sup>224</sup>.

Pour irrationnel qu'il fût, cet état de choses se prolongea pendant plus de trente ans. Mais à l'avènement de Barqouq, en 1382, le nouveau secrétaire d'Etat profita de son crédit pour insinuer que la prééminence accordée au daouadâr n'allait pas sans danger pour la sûreté de l'Etat : grand dignitaire militaire, il pouvait secrètement aspirer au trône, et user de ses attributions pour surprendre des secrets de la première importance. « Votre Majesté, vint-il dire au sultan, m'ordonne d'écrire à Damas, ou ailleurs, les affaires de l'empire et les secrets de l'Etat. Or, l'émir-daouadâr demande à votre esclave de lui en laisser prendre connaissance : votre esclave n'est pas en situation de le lui refuser, et pourtant, il ne devrait pas en informer qui que ce soit sans l'autorisation de Votre Majesté. » Quelques jours plus tard, il revenait à la charge : « Votre Majesté m'a renouvelé l'ordre que personne ne puisse prendre connaissance des secrets du sultan, ou lire la correspondance où il traite d'affaires importantes. Mais le corps (*la'ifa*) des courriers de la poste est tout entier placé aux ordres du daouadâr : lorsque Votre Majesté juge bon d'envoyer en mission l'un d'entre eux, à propos d'une affaire, son esclave est contraint de l'aller enlever au service du daouadâr : si ce dernier exige de moi que je l'informe du motif pour lequel le courrier a été expédié, mon devoir est de ne lui fournir aucune justification. Mais je ne puis agir ainsi sans risque. » Le sultan se rendit à ses raisons : les secrétaires d'Etat reprirent pleine autorité sur le service postal<sup>225</sup>, sans que les nouveaux principes de gouvernement, et leur personnalité médiocre<sup>226</sup> leur aient permis de jouer à nouveau le rôle de premier plan qui avait été celui des Banoû Faql-Allâh.

De l'heureuse action de ces derniers, un autre témoignage encore nous est donné par les modifications apportées, au début du xiv<sup>e</sup> siècle, dans la gestion financière du barid. Des indices sérieux nous permettent, en effet, de supposer (on ne saurait aller plus loin)

224. Notons qu'en province, cette modification demeura lettre morte : les préfets n'avaient point, officiellement du moins, de daouadâr (*Syrie*, 151 en bas, 206 en bas). S'ils attribuaient ce rôle à l'un de leurs officiers, ni la qualité, ni le titre de celui-ci n'étaient consacrés par une nomination de l'administration centrale : il restait un collaborateur *personnel* de son maître, et comme tel il ne pouvait entrer en conflit d'autorité avec le Secrétaire d'Etat, qui était établi dans ses fonctions par « rescrit auguste » du sultan (*ibid.*, 152, 207).

225. *Khiṭāṭ*, C. III, 126; B. II, 77-78.

226. G. Wiet, *Les Secrétaires de la Chancellerie*, dans *Mél. R. Basset*.

qu'il fut alors procédé à une décentralisation budgétaire, qui soula-gea le Trésor royal, en attribuant aux préfets des provinces syrien-nes le soin de couvrir, de leurs deniers, les dépenses en rapport avec le fonctionnement de la poste dans les limites de leurs circonscrip-tions respectives<sup>227</sup> : le sultan n'avait plus ainsi à sa charge que l'entretien des relais et du personnel en territoire égyptien<sup>228</sup>.

Et cet entretien, en vertu d'une disposition nouvelle pleine d'in-géniosité, devint de moins en moins onéreux pour le Trésor. Les routes du barid qui conduisaient vers les ports de mer de la côte syrienne et vers les principales places de commerce (fig. 10) furent organisées pour servir au trafic caravanier : certains relais furent remplacés, aux frais du sultan, par des caravansérails publics dotés d'une rente, théoriquement perpétuelle et inaliénable, que formait le revenu d'immeubles érigés en wakf à leur profit<sup>229</sup>. La construc-tion de ces édifices et la constitution des wakfs qui devaient assurer leur fonctionnement et leur entretien étaient assurément onéreuses ; mais de telles dépenses étaient aussi un placement de capitaux extrêmement lucratif, car les droits de douane perçus sur le com-merce avec l'étranger étaient affectés au Trésor privé du souve-rain<sup>230</sup>, et ils étaient, dès ce moment, assez considérables pour compenser amplement les sacrifices pécuniaires qu'entraînait la fondation systématique de caravansérails<sup>231</sup>.

Dans cette transformation, les Banoû Faḍl-Allâh intervinrent encore une fois : c'est sur l'initiative de l'un d'eux, que fut cons-truit un khan sur la route de Beyrouth à Damas<sup>232</sup>.

C'est donc vraisemblablement à leur influence, qu'il faut attri-

227. Cette conclusion me paraît imposée par certains faits qui seront exposés ci-dessous à propos de la désorganisation du barid (*infra*, 81-82); cf. le mode d'entretien des chameaux chargés du transport de la neige (*Syrie*, 256-7). L'attribution aux préfets de l'entretien de la poste, dans leur province, doit être une conséquence du *rauk* d'en-Nâsir Moḥammad, la révision générale des dotations foncières ayant permis de les répartir d'une manière plus rationnelle.

228. Le territoire égyptien en dehors de la capitale était divisé en trois provinces : Alexandrie (après le sac de la ville par le roi de Chypre, en 1365), le Delta et le Saïd (depuis le règne de Barqoûq) : v. *Şubḥ*, IV, 63-65. Mais leur importance ne se laissait nullement comparer à celle des grandes niyâbas syriennes. Le préfet de la première était moins un agent de l'administration que le commandant militaire d'une place-forte ; ceux des deux autres circoncriptions n'étaient en fait « que des chefs de district (*kâchif*) d'un rang supérieur » (*ibid.*, IV, 65). La création de ces trois provinces ne modifiait nullement le statut particulier de l'Égypte.

229. Sur ces caravansérails, *infra*, 63. Les wakfs sont mentionnés par les inscrip-tions qu'ils portent, et aussi par *Nudjâm*, V, 30-31 (*infra*, 81) et Şâlih, 168-9.

230. *Zubda*, 97, ligne 15; cf. *Syrie*, 149, n° 12-13 et Şâlih, 40.

231. Sur l'importance fiscale du commerce européen à cette époque, v. *Hist. Nat. Eg.*, 493; Şâlih, 38, dern. ligne; Heyd, *op. cit.*, II, 49 sq., 429, 475-6, 496, 707.

232. Şâlih, 168-9.



buer les innovations qui se firent jour dans l'organisation du barid, durant tout le cours du xiv<sup>e</sup> siècle, innovations qui lui firent perdre, peu à peu, le caractère sommaire qu'il possédait à l'origine, pour

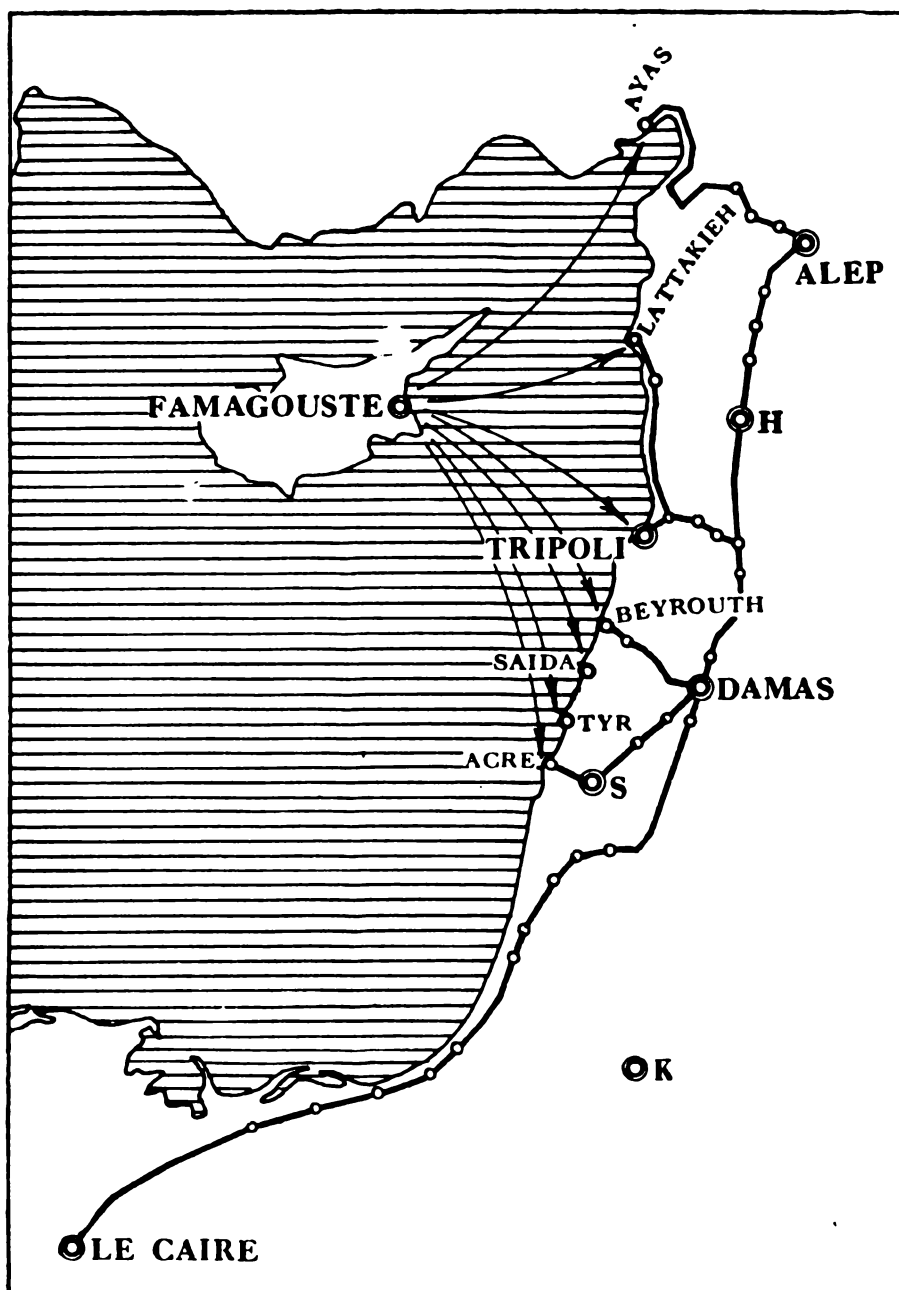


FIG. 10. — Les routes postales et le commerce du Levant : les caravansérails du barid et les routes outillées pour servir au trafic commercial.

en faire un organisme plus logiquement et plus méthodiquement constitué, plus complexe et plus lourd peut-être, mais à coup sûr plus efficace.

*Les routes postales.* — Moins de vingt ans après la mort de Bâibars, l'expulsion des Croisés et l'arrêt des offensives mongoles, en reportant les frontières de l'Etat au delà de la ligne qu'elles avaient atteinte sous le règne du grand sultan, amenèrent à créer de toutes pièces de nouvelles routes du barid vers les villes et les places fortes récemment reconquises, qu'il importait de relier à la capitale. La chronologie de ces développements peut être établie sans hésitation :

- 1291 organisation de la route de Lattakieh<sup>233</sup> ;
- — des routes de Beyrouth et de Saïda<sup>234</sup> ;
- 1292 — de la route de Qal'at er-Roûm<sup>235</sup> ;
- 1294 — de la route de Tripoli<sup>236</sup> ;
- 1335 — de la route de Qal'at Dja bar et Râs el-'Aïn<sup>237</sup> ;
- 1347 — de la route d'Ayas<sup>238</sup>.

A cette liste, il convient d'ajouter les routes postales qui ne furent utilisées qu'à titre temporaire : celles qui conduisaient vers des localités du Taurus, un temps annexées à l'empire mamelouk, mais que les sultans d'Egypte ne réussirent pas à conserver : Kaïseri, Divrigi, Malatia, Derende<sup>239</sup>.

Si l'on tient compte de la date d'un relais sur la route de Damas à Kérak<sup>240</sup> et de la réorganisation méthodique dont l'administration

233. Occupation définitive de Lattakieh en 1287 (E. Honigmann, dans *Enc. Isl.*, art. *Lâdhi iya*; Cl. Cahen, *Syrie Nord*, 721), mais la route ne dut être créée qu'après l'évacuation de Tortose par les Francs, en 1291 (E. Honigmann, dans *Enc. Isl.*, s. *Ṭarfûs*). Le reste de l'itinéraire le long de la côte avait été libéré dès 1285 par la capitulation de Margat, Maraclée et Djebel (Cl. Cahen, 721).

234. Reddition de Beyrouth et Saïda à la suite de la chute d'Acre (R. Grousset, III, 762-3). Sur l'organisation de la route : Şâliḥ, 40.

235. Prise de Qal'at er-Roûm et Behesni (Moufazzal, 387 sq. et 396; cf. E. Honigmann, dans *Enc. Isl.*, s. *Rûm Kal'a* et *Mar'ash*). Avec prolongement éventuel de la route au delà, selon les fluctuations de la frontière, fixée en principe à Behesni (*Syrie*, 248, n° 2). De même, le prolongement de la route de Qal'at er-Roûm jusqu'à Kakhtâ ne peut avoir été que temporaire (J. H. Mordtmann, dans *Enc. Isl.*, s. *Kakhtâ*).

236. Date approximative du transfert, du Crac à Tripoli, de la « niyâba des conquêtes de la côte », fixée par celle de la fondation de la grande-mosquée de Tripoli (*C. I. A., Tripoli*, n° 20) qui marque le début de la reconstruction de la ville. Le passage du *Subḥ* cité dans *Syrie*, 222, n. 2, se rapporte effectivement à Alexandrie.

237. Certainement postérieure à la reconstruction de la forteresse de Dja'bar par Tankiz, sur ordre du sultan, en 736 (Ibn Iyâs, I, 168, dern. l., confirmé par l'examen des ruines).

238. Occupation définitive d'Ayâs en 748 (R. Hartmann, dans *Enc. Isl.*, s. v.).

239. Sur Kaïseri et Derende, v. *Syrie*, 248, n° 2, et 98; sur Malatia, *Syrie*, 97 (cf. Honigmann, dans *Enc. Isl.*, s. v.); sur Divrigi, *Syrie*, 98 (cf. Cl. Huart, dans *Enc. Isl.*, s. *Diwrigi* et A. Gabriel, *Monuments turcs*, II, 171). — Cf. *Zubda*, 120 : d'Aïntab à Qal'at er-Roûm, « trois postes qui ne relèvent pas du barid sultanien » (*ṭalâṭat burud laisa bi-sullâniya*); de Behesni à Kaïseri, « sept postes non sultaniennes ».

240. *Infra*, 59.

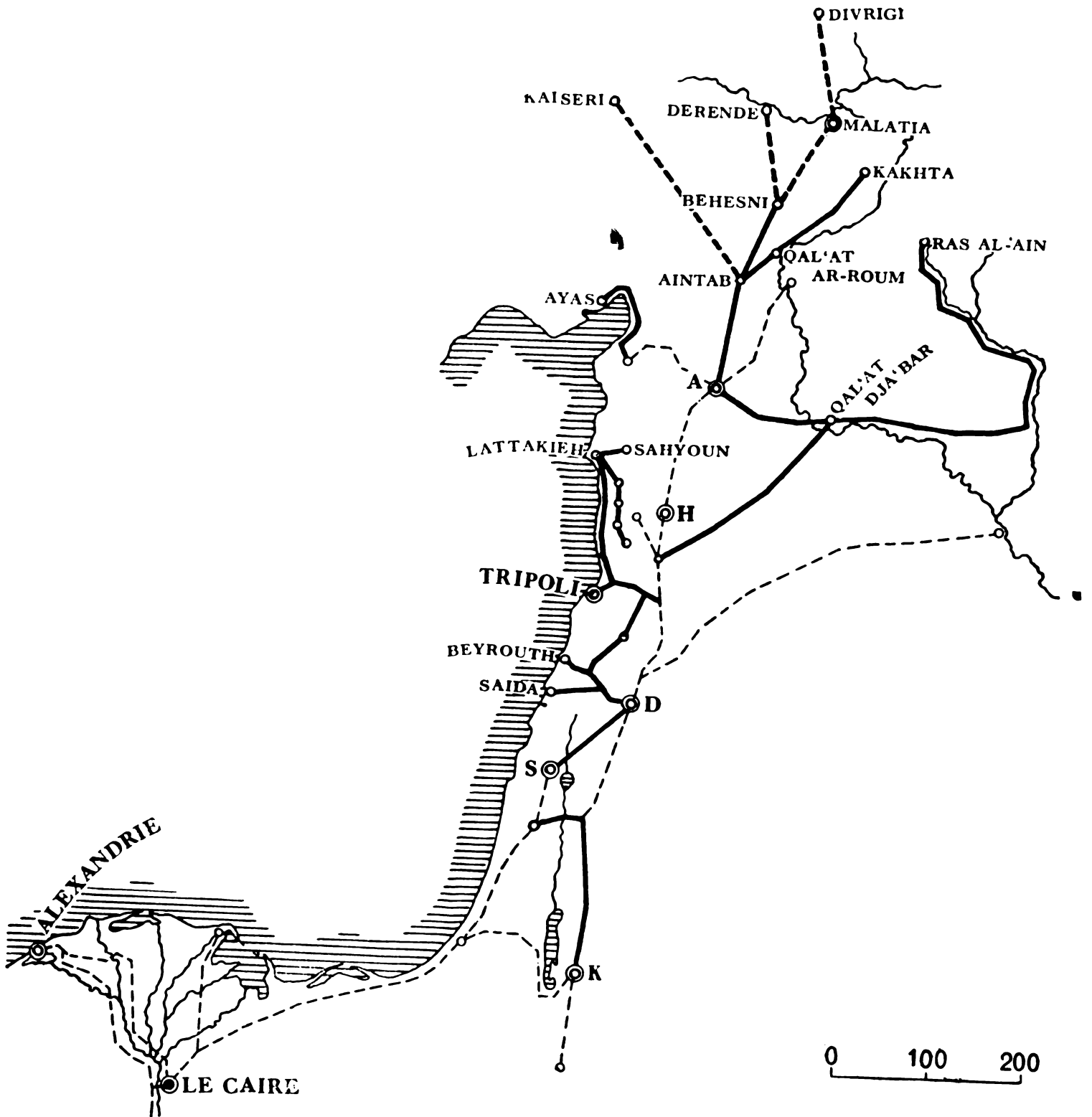


FIG. 11. — Développement du réseau de routes postales au xiv<sup>e</sup> siècle (en traits fort interrompus : les routes temporaires; en traits fins les routes de Baïbars).

fit alors l'objet, on placera également à cette époque la création de routes postales secondaires, mettant en relation, pour les besoins quotidiens du service, les chefs-lieux de deux niyâbas voisines<sup>241</sup>.

Ce nouvel état du réseau (fig. 11) représente un développement notable de l'œuvre de Baïbars, et il est manifeste que, dans son

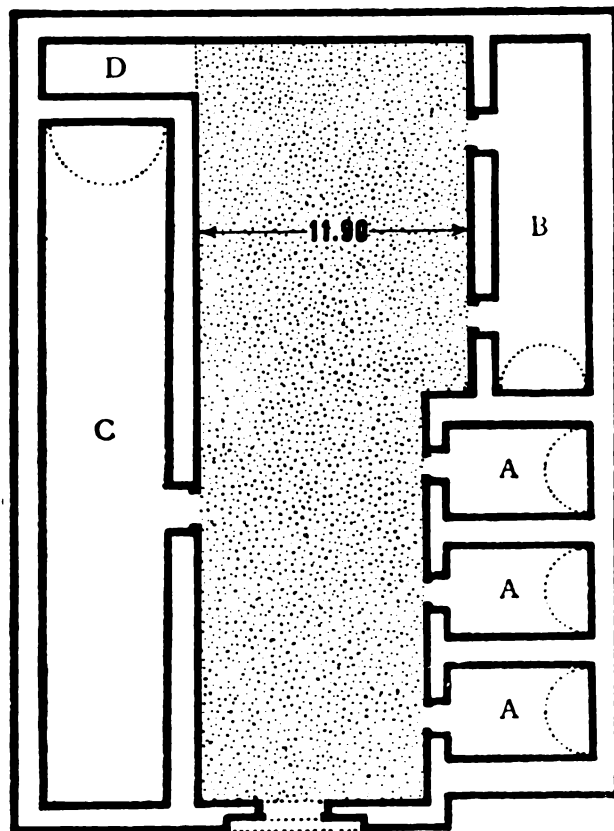


FIG. 12. — Le relais d'el-Manâkher : A, pièces d'habitation; B, magasin; C, écurie; D, latrines.

établissement, les considérations militaires ont joué, à nouveau, un rôle prépondérant : la route de Tripoli et les routes secondaires mises à part, les nouveaux itinéraires ne devaient point desservir des centres administratifs de premier rang, mais bien les forteresses des confins tauriques, points d'appui de la lutte contre les Arméniens et les principautés vassales des Mongols<sup>242</sup>, et les ports du front de mer, perpétuellement menacés d'une descente des Francs de Chypre<sup>243</sup>.

241. Routes de Homs à Baalbekk, de Damas à Şafad, Kérak et Deraa; d'Alep à Qal'at-Dja'bar (*Syrie*, 247, 246, 247, 248).

242. Sur la pénétration mamelouke en Arménie cilicienne et dans la région du Haut-Euphrate, *Hist. Nat. Eg.*, 482, 504-5, 508, 512-3.

243. Une organisation très complète était spécialement chargée de la garde de la côte; j'en traiterai ultérieurement en détail, d'après des documents archéologiques inédits.

Au début, les relais ne se différenciaient en rien de ceux qui avaient été construits précédemment : du moins l'un d'eux (fig. 12), fondé par le sultan Ladjin en 696-1296, montre-t-il la même facture sommaire et le même type négligé de plan<sup>244</sup>. La mosquée habituelle n'y manque pas, comme on pourrait tout d'abord le croire, mais elle est située à l'extérieur de l'édifice, à une dizaine de mètres de sa porte<sup>245</sup>.

Les trois relais du xiv<sup>e</sup> siècle que nous connaissons sont d'un autre aspect.

Le premier, situé sur la route de Damas à Homs, à 3 km. au nord du village d'el-Qṭaïfé<sup>246</sup>, est une construction de 28 m. de côté, en pierre de taille, avec voûtes en blocage de moellons, d'une technique beaucoup plus soignée que tous les édifices décrits jusqu'ici (pl. II). On y retrouve tous les éléments constitutifs d'un relais (fig. 13) : large couloir d'entrée flanqué à droite d'un corps de garde (A), à gauche d'une mosquée (B) en forme d'estrade surélevée, voûtée, mais largement ouverte sur deux de ses côtés<sup>247</sup>. Aux deux

244. Sur la route des pèlerins de La Mecque, à 18 km. au nord du château d'el-Mchattâ, ruine isolée au sommet d'une butte connue sous le nom d'*el-Manâkher* : v. Brünnow et Domaszewski, *Prov. Arabia*, II, 192, 193-4 et carte, feuille 1. Ces auteurs y ont reconnu un caravansérail, interprétation qui ne peut tenir devant l'examen du plan (*supra*, 34; l'argument mis en avant — le fait que dans l'inscr. de la mosquée l'édifice est désigné par le terme de *makân*, comme Qal'at ed-Daba'a — est irrecevable). La restitution que je donne ici diffère du plan de Brünnow et Domaszewski sur deux points : 1° la largeur de la porte (fixée dans l'ouvrage à 0 m. 90 chiffre notoirement insuffisant pour l'entrée d'un « caravansérail », que j'ai portée à sa dimension probable : 2 m. 50 à 3 m., en supposant une notation erronée, car un seul de ses montants est demeuré en place; 2° la disposition de l'écurie. MM. Brünnow et Domaszewski avaient donné à ses murs une épaisseur de 2 m. 10 et 2 m. 25, et lui avaient attribué deux portes vers l'extérieur. Mais l'usage s'oppose, pour une raison de sécurité, à ce que les bâtiments de cette nature — caravansérails, relais ou corps de garde — reçoivent plus d'une entrée. D'autre part, aucune raison valable ne peut être invoquée pour justifier l'épaisseur plus grande donnée aux parois de la salle (tous les autres murs, épais seulement de 1 m. 10, reçoivent eux aussi des voûtes). Mais la construction est arasée presque jusqu'au niveau du sol : il n'en reste que quelques assises (*ibid.*, fig. 783-4) : les cotes 2 m. 10 et 2 m. 25 relevées doivent comprendre à la fois l'épaisseur de la paroi et celle de la banquettes de maçonnerie, haute de 0 m. 80 env., qui régnait à sa base et dans laquelle étaient ménagées les mangeoires (v. ici fig. 17, à droite). Deux de ces mangeoires auront été abusivement considérées comme des baies percées dans le mur d'enceinte.

245. *Ibid.*, II, 195 et fig. 780. C'est elle qui porte l'inscription dont la date est valable également pour le relais, car les mêmes procédés de construction se retrouvent dans les deux bâtiments.

246. A l'entrée du défilé dans lequel la route s'engage pour franchir un chaînon du Djebel Qalamoûn. L'édifice figure sur les cartes sous la dénomination de *khân el-Ma'zê* (carte du Levant au 1/200.000, feuille Damas : *khan el-Mazé*; carte R. Kiepert, 1903 : *khan Ma'raz*; *Topographie*, 277).

247. Ce sont la surélévation du sol (destinée à éviter la pollution du lieu de prière par le va-et-vient des bêtes de somme : cf. *Ars Isl.*, IV, 111) et les petites niches ménagées dans les murs (pour recevoir, les unes des lampes pour la prière du soir, les autres

angles antérieurs : une pièce d'habitation (C)<sup>248</sup> et un magasin (D). Au fond de la cour centrale, dans laquelle se trouvent les latrines (E), une longue salle voûtée servant d'écurie (F). En outre, il exis-

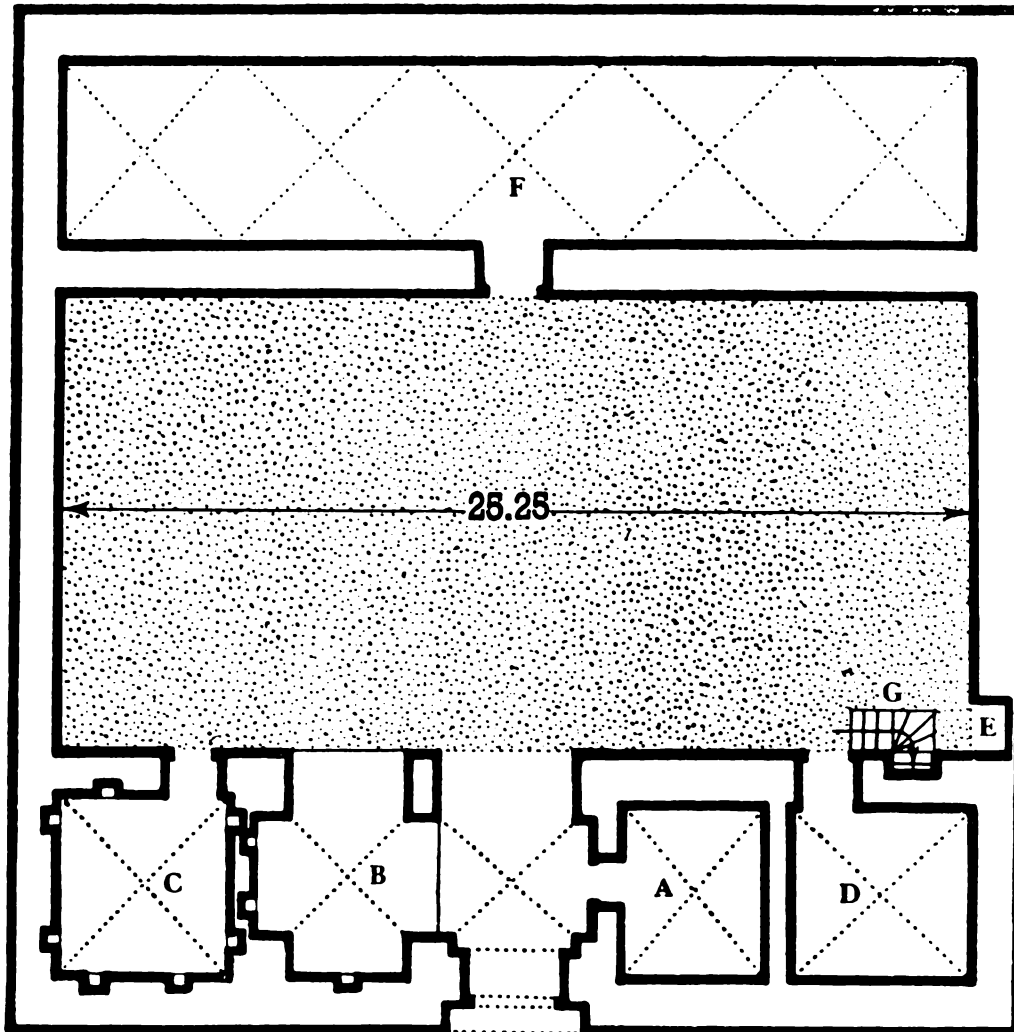


FIG. 13. — Le relais de « la bifurcation » : A, corps de garde ; B, mosquée ; C, pièce d'habitation ; D, magasin ; E, latrine ; F, écurie ; G, escalier d'accès à la salle haute.

tait sur la terrasse, au-dessus de l'entrée, une salle haute qui défendait la porte au moyen d'un mâchicoulis pratiqué dans l'arc du portail<sup>249</sup>. L'escalier d'accès à cette salle (G) se voit encore dans la cour.

Ces éléments se groupent en une composition logique, claire, équilibrée, qui fait de cette modeste bâtisse utilitaire une réussite

des copies du Coran) qui définissent le local comme une mosquée. Il ne comporte pas de mihrab : celui-ci devait être simplement dessiné sur l'enduit du mur de fond, correctement orienté vers le sud.

248. Destination indiquée par les niches ménagées dans les murs pour recevoir des lampes et servir de placards.

249. Pour un exemple de ce dispositif, v. fig. 17.

architecturale digne d'intérêt. Si elle reproduit exactement, aux dimensions près, la disposition d'un relais plus ancien décrit ci-dessus<sup>250</sup>, elle s'en distingue cependant de la manière la plus franche par ses qualités, révélatrices du soin qui a été apporté à sa construction.

Que ce soit bien là un relais du barid, pas le moindre doute. Le caractère de son plan n'en est pas la seule preuve. Car le monument s'élève en un point où nos sources placent, à « la bifurcation » vers ar-Raḥba, une station de la poste<sup>251</sup>, et d'autre part, il montre en façade, au-dessus de la porte d'entrée, l'insigne des courriers (fig. 7, 2), placé là moins, sans doute, en qualité de blason, que pour lui servir d'enseigne<sup>252</sup>.

Tous les détails de la construction accusent le milieu du xiv<sup>e</sup> siècle<sup>253</sup>.

Le second relais (pl. III, 3) est situé sur la route d'Alep à Bâlis<sup>254</sup>. Dans un carré de 20 m. de côté, il groupe, autour d'une cour centrale (fig. 14) : l'entrée, flanquée à gauche d'un corps de garde (A) et à droite de deux pièces d'habitation (B), un iwan (C) dans le mur sud duquel est ménagé un petit mihrab, et deux grandes salles (D) servant à la fois d'écurie et de magasin.

La médiocrité des matériaux dont on disposait<sup>255</sup> fait que l'édifice ne laisse pas la même impression de fini que le précédent, mais le plan est bien venu, malgré quelques irrégularités de détail, et

250. *Supra*, 31-32.

251. *Infra*, 89.

252. Il est sculpté sur la clef de l'arc de décharge du linteau. Deux autres disques, demeurés vides, mais évidemment destinés à recevoir des blasons, encadrent la fin du texte épigraphique, à la partie supérieure du portail : selon l'usage, c'est dans ceux-ci qu'il faut restituer les armes du personnage qui avait dirigé la construction. Le disque isolé du linteau ne peut donc avoir été qu'un cartouche royal ou l'insigne de la poste. Mais, dans la première hypothèse, la légende épigraphique aurait été sculptée en même temps que le cadre; or, on ne distingue aucune trace de lettres à l'intérieur de celui-ci et on n'a pas lieu de supposer que l'emblème devait être ultérieurement complété par de la peinture (les armes royales sont toujours ou bien entièrement sculptées, ou bien entièrement peintes). Reste la seconde hypothèse, que semblent corroborer la situation de l'emblème (bien en vue, immédiatement au-dessus de la porte) et le fait que de toutes les sculptures du portail, c'est la seule qui ait été achevée (elle était donc d'une importance primordiale).

253. Procédés de taille et d'appareillage, décharge des linteaux, profil des arcs. Le linteau de la porte d'entrée est chargé d'une inscription dont la sculpture n'a pas été achevée : les caractères ont été seulement « détournés » au ciseau, sans profondeur, si bien que le texte est indéchiffrable : mes efforts répétés ne m'ont pas permis d'en lire *un seul mot*.

254. A 10 km. au nord-ouest de Meskene, et à 2 km. au sud de la piste. Petit bâtiment en ruines isolé dans le désert et connu sous le nom de « caravansérail au Crin » (*khân ech-Cha'r*. — Carte du Levant au 1/200.000, feuille Meskène : *Khanschar*).

255. Le conglomérat des bords de l'Euphrate, qui ne se prête pas à la taille : on l'a débité en blocs grossièrement équarris pour construire les murs; les voûtes et les piédroits des arcs étaient faits de brique cuite (il n'en reste que quelques traces : pl. III, 4).

la composition se recommande par sa netteté et sa logique. La date doit être placée dans les limites du  $xiv^e$  siècle : on ne saurait la serrer de plus près<sup>256</sup>.

Le troisième relais, sur la route de Damas à Beyrouth<sup>257</sup>, a disparu sans laisser d'autres traces que quelques pierres de taille dissé-

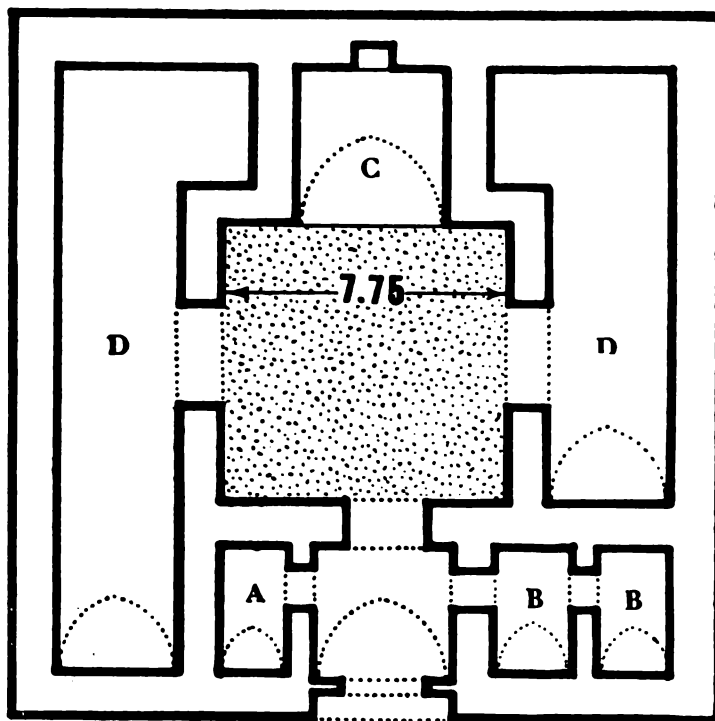


FIG. 14. — Le relais près de Bâlis : A, corps de garde; B, pièce d'habitation; C, iwan avec mihrab (servant de mosquée); D, écurie et magasin.

minées dans les maisons du hameau qui s'est construit sur son emplacement. Mais au début du siècle dernier un voyageur<sup>258</sup> a vu là « les restes d'une vaste construction, mesurant peut-être 50 pieds de côté, avec une entrée à son extrémité est et les fondations d'un mur devant son extrémité ouest. Les pierres sont grandes et bien dressées, mais l'ensemble est si détruit qu'il n'en reste

256. A. Musil, qui a visité la ruine, y a vu les restes d'un poste de police ottoman (*Palmyrena*, 191). Mais les procédés de construction mis en œuvre indiquent sans équivoque que l'édifice est de facture médiévale. Il est vrai qu'on ne peut l'identifier à aucun des relais cités par nos listes (les étapes voisines : le Djabbouïl et Bâlis — *Syrie*, 248 — sont trop éloignées pour que leur nom ait pu servir à désigner cette station), mais nous savons qu'elles ne sont pas exhaustives. D'autre part, ce n'est pas là un caravansérail : l'écurie, dont la superficie totale n'excède pas 100 mètres carrés, n'aurait pu héberger des caravanes : les relais caractérisés (*marâkiz*) fournissent seuls les points de comparaison utilisables. La date que j'assigne à la construction découle de celle de l'organisation de la route (*supra*, 56), car l'examen de la ruine elle-même ne livre aucune indication chronologique précise.

257. Au lieu dit *khân Maisaloûn* (*Syrie*, 246; *Topographie*, 60).

258. Buckingham, *Travels among the Arab Tribes*, 390-91.



que quelques pieds à la base des murs. Il n'y a aucun fragment à l'aide duquel on puisse en déterminer le style, ni aucune sculpture visible... La ruine est appelée Khan el-Mesnoon, peut-être à cause de sa situation sur la voie publique; *elle n'offre toutefois aucune ressemblance avec un tel édifice* ».

Cette opinion, que nous soulignons à dessein, donne toute leur valeur à deux détails : les faibles dimensions du bâtiment (env. 15 m. de côté) et l'indication donnée sur son dispositif intérieur. Les ruines étaient vraisemblablement celles d'un *markaz* pareil à celui de « la bifurcation<sup>259</sup> » et construit, comme lui, au xiv<sup>e</sup> siècle<sup>260</sup>.

Il est évident qu'en regard de la disposition sommaire des premiers relais, ce nouveau type de bâtiment représente une amélioration.

Les caravansérails du barid<sup>261</sup>, fortifiés, selon l'usage (fig. 16), sont remarquables par les mêmes qualités (pl. IV-VII). Ils ne se différencient les uns des autres que sur des points secondaires : dimensions, procédés de construction, détail de l'agencement, décoration, mais, pour l'essentiel, le type en reste immuable.

Je me borne donc à reproduire ici, à titre d'exemple, le plan (fig. 15) et la coupe (fig. 17) de l'un d'eux, qui nous est parvenu dans un état de conservation particulièrement satisfaisant (pl. VI), et qui offre pour notre étude une grande valeur documentaire. Il porte, en effet, sur son linteau, une longue inscription<sup>262</sup>, dont j'ai pu lire les fragments suivants :

Au nom de Dieu, le Clément, le Miséricordieux. Notre maître le sultan al-Malik al-Achraf Nâsir ad-Donyâ wa d-Din Cha'bân, fils d'al-Malik as-Sa'id Hosâm ad-Dîn Hosain, fils de notre maître le sultan al-Malik an-Nâsir Nâsir ad-Donyâ wa d-Dîn, le (seigneur?) des rois et des sultans,

259. *Supra*, 59-60.

260. Date fixée à la fois par les caractères de la taille des blocs de pierre provenant du monument, et par l'histoire de la route (*supra*, 56).

261. Ci-dessous, n. 265, à compléter des édifices anépigraphes étudiés dans *Ars Isl.*, VII. J'ajoute que ces caravansérails ne sont pas indépendants du service postal : ils ont bien été utilisés comme relais en même temps qu'ils servaient au trafic commercial, puisqu'ils figurent dans les listes, et que celles-ci spécifient dans bien des cas s'il s'agit d'un *markaz* ou d'un caravansérail (*Syrie*, 242; *Tarif*, 191). C'est à ces caravansérails que fait allusion Schiltberger sous le nom d'« auberge » (68).

262. Très difficile à lire en raison de sa hauteur, de la petitesse et de l'enchevêtrement des caractères, et de l'usure de la pierre; une ligne se rapportant aux stipulations du wakf a été martelée. Le texte incomplet que je donne représente le résultat de quatre tentatives de déchiffrement, faites avec des moyens variés. Je ne puis que recommander ce texte à l'attention des futurs voyageurs, mais un moulage ou l'établissement d'un échafaudage devant le portail me paraissent être les seuls procédés propres à assurer un déchiffrement intégral. — On trouvera le texte arabe dans *Ars Isl.*, VII.

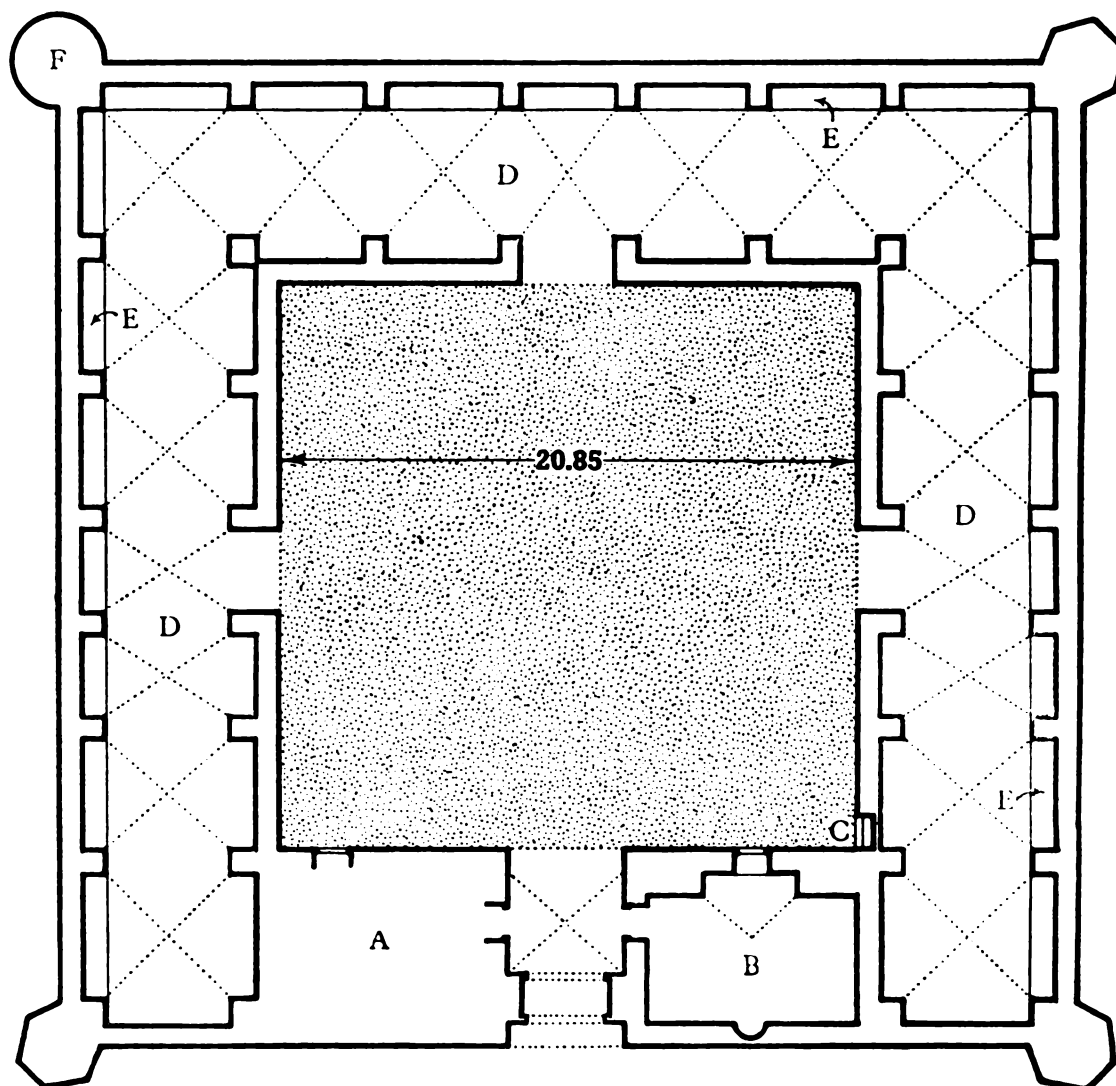


FIG. 15. — Le caravansérail d'Inqirâtâ : A, corps de garde; B, mosquée; C, escalier d'accès à la salle haute; D, écurie; E, mangeoires; F, latrine.

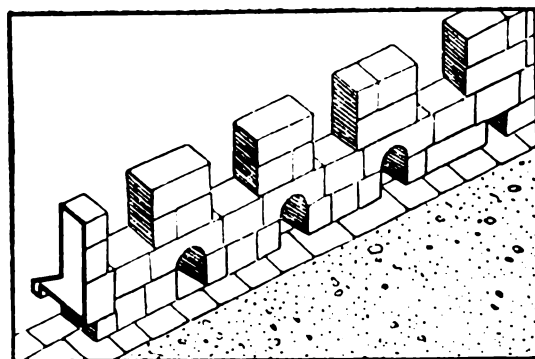
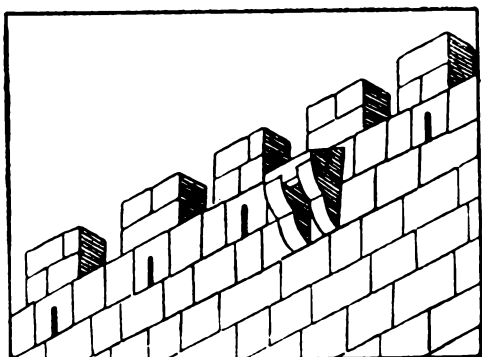


FIG. 16. — Caravansérail d'Inqirâtâ : détail du parapet crénelé.

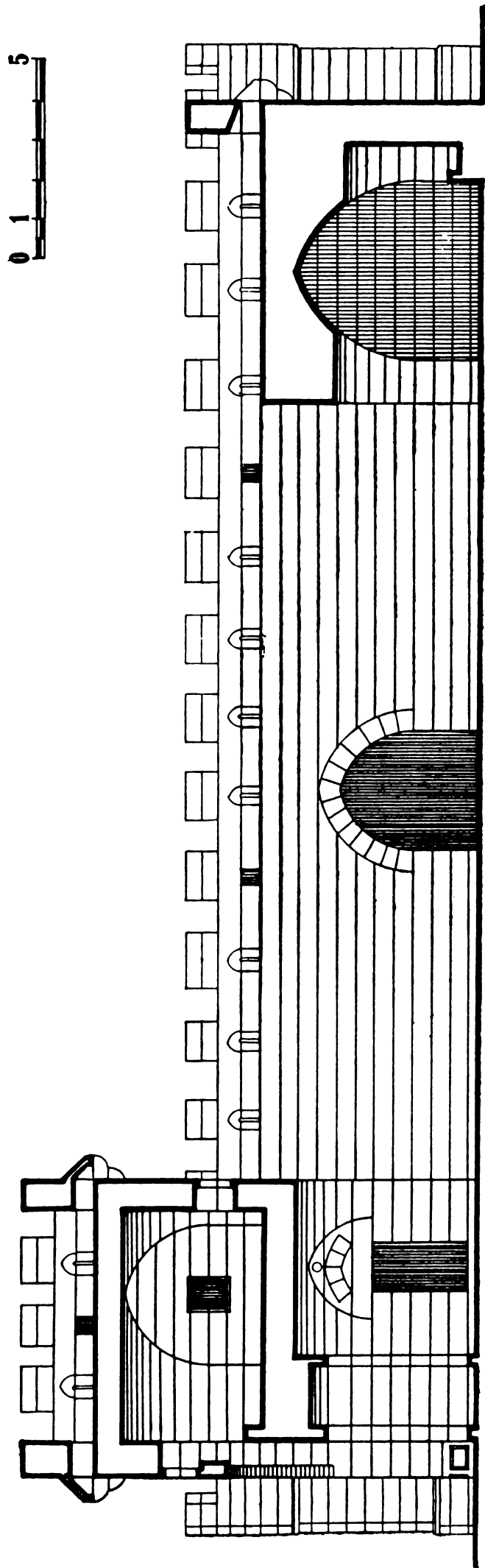


FIG. 17. — Le caravansérail d'Inqirâtâ : coupe suivant l'axe.

Mohammad, fils de notre maître le défunt sultan al-Malik al-Mansoûr Qalaoun as-Sâlihi (Dieu perpétue son règne !) a ordonné la fondation de ce caravansérail public<sup>263</sup> et la construction de cette œuvre pie magnifique... et il a ordonné par décret (*rasama*) sa construction. Notre maître le roi des émirs, Sa très noble Altesse Saif ad-Dîn Aboû Sa'îd Mandjak, fils de 'Abd-Allâh, serviteur d'al-Malik al-Achraf (Dieu lui apporte un secours puissant !) a dirigé la construction, de la pose des fondations à son achèvement (Dieu veuille lui savoir gré de son zèle pieux, augmenter sa récompense, changer en grâce ses efforts et... sa famille !), de telle sorte que la construction fut parfaite et achevée au cours de l'année 773-1371-72. Le wakf constitué en faveur de ce caravansérail... le domaine d'at-T. l. k., attenant à... pour l'entretien du caravansérail, les nattes pour les voyageurs dans ce... Et cela sous la direction technique (*handasa*) de Saif ad-Dîn, directeur des constructions (puissent-elles être d'un heureux augure !<sup>264</sup>. Maudit quiconque modifiera ces dispositions ou...

L'intérêt de ce texte est qu'il nous montre, plus clairement qu'aucun des autres documents épigraphiques dont nous disposons à ce jour<sup>265</sup>, comment a été réalisé l'équipement en caravansérails des itinéraires du barid. La construction des bâtiments était décidée aux « Portes Augustes<sup>266</sup> ». Un décret chargeait ensuite de l'exécution des travaux un des représentants compétents du sultan, généralement le préfet de la province<sup>267</sup>. Celui-ci déléguait à son tour, à la direction du chantier un de ses collaborateurs personnels<sup>268</sup>, ou l'un des techniciens que l'organisation administrative mettait à sa disposition : « architecte » de la province (*mohandis*)<sup>269</sup>, ou « directeur des constructions » (*châdd al-'amâ'ir*)<sup>270</sup>. Les qualités des édifi-

263. *Hâdâ l-khân as-sabîl* (sic).

264. *Châdd al-'amâ'ir as-sa'îda*.

265. Inscr. des caravansérails de Yoûnous, près de Ghazza (*Heraldry*, 257); de Baîsân (G. Wiet, *Catal. des objets en cuivre*, 93); d'el-Kiswé (*Mél. Gaudefroy-Demombynes*, 45); de Ladjin (*Ars Isl.*, VII), d'el-Breidj (*ibid.*), de Kafar-Tâb (*ibid.*); de Qadas (M. van Berchem, *Inscripfen*, dans *Beiträge z. Assyr.*, VII, p. 3, 1 a); khân el-'Asal (*Heraldry*, 169; corr. dans *Bull. d'Et. Orient.*, II, 1932, 277). — Sur d'autres monuments, ce sont les listes de relais et les chroniques qui donnent des détails : carav. d'al-Qoşair, d'al-Warrâda (*Ta'rif*, 190), d'el-'Arîch, d'al-Kharroûba (*ibid.*, 191), de Bait Dâris, d'eṭ-Ṭîra, de Djenîn, d'el-Djâmi' (*Syrie*, 242-4), de Qâqoûn (*Sull. Mam.*, I b, 254), d'el-İḥşain (Şâliḥ, 168-9), d'al-Ghasoûla (*Voyage*, 43).

266. D'ordre du sultan : Inqirâtâ. Le caravansérail de Yoûnous porte en façade au-dessus de l'inscription, deux cartouches royaux (*Heraldry*, pl. LV) : bien que le texte épigraphique dise seulement qu'il a été bâti « sous le règne » de Barqoûq, il faut donc croire que le souverain était pour quelque chose dans sa fondation. De même, vraisemblablement, de khân Ladjin, et des caravansérails d'el-Kiswé et de Djebîlé, où l'on trouve la même formule. — D'ordre du vice-roi : Baîsân. — D'ordre du Secrétaire d'Etat : el-Ḥoşain.

267. Préfet : Inqirâtâ, kh. Ladjin, al-Ghasoûla, Qadas, Djebîlé, Qâqoûn, Bait Dâris, eṭ-Ṭîra, el-Djâmi'. — Grand-chambellan (i. e. préfet par intérim) : kh. el-'Asal. — Daouadâr : kh. Yûnus, Djenîn. — Majordome : al-Qoşair, el-'Arîch. — Chef local investi par l'autorité royale : el-Ḥoşain.

268. Trésorier : Bait Dâris, eṭ-Ṭîra. — Majordome : kh. Ladjin.

269. Baîsân (*handazat... Nâsir b. Yûsuf*), el-Kiswé (*kâna mubâchirahu 'Ali b. al-Badri, muhandiz ach-Châm*). Sur cette fonction, *Syrie*, 168 en haut, et la n. 1.

270. Inqirâtâ. — Ce personnage n'est pas mentionné par les sources (qui le comprennent sans doute implicitement dans le nombre des « petites directions » : *Syrie*,

ces qu'ils nous ont laissés, nous garantissent — il n'est pas inutile de le souligner — la compétence de ceux-ci<sup>271</sup>.

Cette procédure assure que la transformation en routes commerciales des parcours des courriers n'est point le fruit d'initiatives individuelles, mais bien l'effet d'un plan arrêté par l'administration centrale, pour des motifs que nous avons exposés ci-dessus<sup>272</sup>.

La fondation des caravansérails se trouva d'ailleurs complétée par l'aménagement de points d'eau : citernes, fontaines et puits<sup>273</sup>, par la construction de mosquées<sup>274</sup> et de ponts<sup>275</sup>. Les routes offrirent même des boutiques pour la vente des denrées et des objets de première nécessité<sup>276</sup>. Du fait que dans chaque relais se tenait une petite garnison d'hommes au service du gouvernement, composant une force de police permanente, « la route du sultan » bénéficiait d'une sécurité absolue<sup>277</sup>. De petits villages se constituèrent autour des caravansérails pour profiter à la fois de leur protection, des adductions d'eau, et de la clientèle des voyageurs<sup>278</sup>, si bien que « l'on aurait pu concevoir qu'une femme allât seule du Caire à Damas,

151, n° 19); mais elle connaissent son « associé » (sur ce type d'association, *supra*, n. 213), l'« administrateur des bâtiments » (*Syrie*, 158, n° 10). On sait que le *châdd al-'amd'ir* est un mamelouk (Ibn Iyâs, IV, 288). La seule incertitude qui subsiste porte sur le personnage qui constituait le wakf : sultan ou préfet ? L'épigraphie ne permet pas de décider.

271. Il est à présumer que ce sont également ces personnages qui ont construit les relais spécialisés, bâtiments officiels au même titre que les caravansérails.

272. *Supra*, 54.

273. Citerne du kh. de Ladjin (*Ars Isl.*, VII; ici pl. IV, à droite); stations de la poste dites « le puits blanc », « le puits du Cadi », « le puits de Torontay » (*Ta'rif*, 189 et 190); adduction d'eau à Qabr al-Wâ'ilî, al-Qoşair, el-'Arîch, al-Kharroûba (*ibid.*, 190-1), à Qaţrâ, el-Breïdj (*Syrie*, 242, 245; *Ars Isl.*, VII). — Cf. Ibn Baţţoûta, I, 112.

274. J'entends : de mosquées indépendantes, car chaque caravansérail ou relais avait son oratoire (fig. 13-15; *Ars Isl.*, VII; *Mél. Gaudefruy-Demombynes*, 43). P. ex. à al-Qoşair, al-Warrâda (*Ta'rif*, 190-1), el-Breïdj (*Ars Isl.*, VII), el-Manâkher (*supra*, 59).

275. Pont du Jourdain (*Syrie*, 243); sur la route de Tripoli, pont de la Lune (*djîsr el-Qamar*) et pont d'Orthosie (pl. VII, 1), l'un et l'autre du temps des Mamelouks, comme l'établit l'étude archéologique.

276. Les caravansérails renferment des boutiques dont le loyer est versé au wakf (kh. Ladjin); cf. *Khiţat*, W. IV, 87 (C. I, 367) et Ibn Baţţoûta, I, 112 : « à l'extérieur de chaque caravansérail se trouve... une boutique où les voyageurs achètent ce dont ils ont besoin pour eux et leur monture. »

277. Dans l'usage actuel des parlers syriens, il semble que ce soit la sécurité, plus encore que la viabilité, qui définit « la route du sultan ». P. ex. J. Lecerf et R. Tresse, dans *Bull. d'Etudes Orient.*, t. VII-VIII (1937-8), 243, l. 19 où il faut traduire « et que la route vous soit sûre » (au lieu de : « le chemin est à tout le monde »).

278. *Ta'rif*, 190. Le même fait s'est sans doute produit en Syrie. On connaît au moins deux villages qui sont nés des relais du barid : el-Breïdj (v. *Ars Isl.*, VIII) et Djoûsiyé (*infra*, 93). D'autres localités (kh. Chaikhoûn, kh. Tômân, kh. es-Sebl) sont connues sous le nom du caravansérail qu'elles renferment, mais leur création n'est pas antérieure à l'époque ottomane : elle est en rapport avec les caravanes des pèlerins de La Mecque, qui logeaient dans ces édifices, remaniés ou agrandis à leur intention.

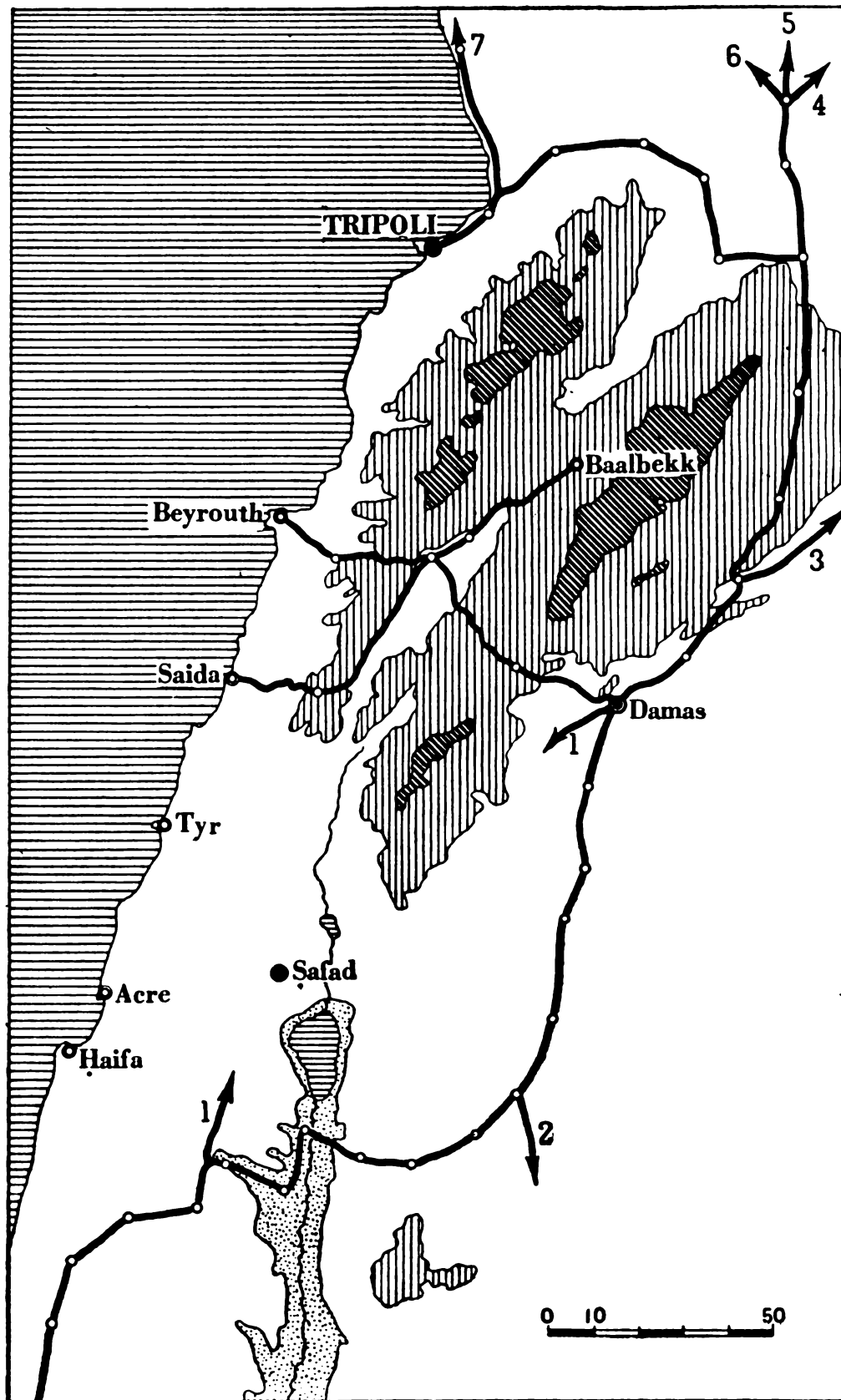


FIG. 18. — La route de Tripoli et les routes de Damas à Baalbekk, Saïda et Beyrouth : 1, vers Şafad; 2, vers Kérak; 3, vers ar-Rahba; 4, vers Qal'at Dja'bar; 5, vers Alep; 6, vers Maşyaf; 7, vers Lattakieh.

à cheval, ou même à pied, sans emporter ni provisions, ni eau<sup>279</sup>. »

Cependant, il importe de préciser que le tracé des routes restait celui qu'imposaient les besoins de la poste : sur ce point, aucune concession n'avait été faite au trafic commercial. C'est ainsi que le chemin du Caire à Tripoli (fig. 18) fut simplement branché sur celui de Damas à Alep<sup>280</sup>, solution qui avait l'avantage de limiter à cinq le nombre des nouveaux relais à créer, tout en mettant en intercommunication les chefs-lieux de deux niyâbas voisines sans qu'on dût engager pour cela un supplément de dépense, les mêmes stations servant aux courriers allant à Tripoli, qu'ils vinssent du Caire ou de Damas. Mais aussi l'itinéraire adopté représentait, par rapport à la voie directe — celle de la côte — un détour de près de 200 km. ; il délaissait les marchés richement achalandés qu'étaient alors Acre, Tyr, Saïda et Beyrouth<sup>281</sup> : ce n'est assurément pas cette route de la poste qu'empruntaient les marchands entre Tripoli et l'Égypte. De même, le réseau nouvellement créé laissait entièrement de côté des artères commerciales des plus fréquentées : Damas-Tyr, Lattakieh-Alep.

En même temps qu'elles subissaient cette transformation, les routes du barid faisaient l'objet d'accommodements techniques : déplacements de relais et modifications d'itinéraires. On peut être certain que ces retouches étaient, elles aussi, l'effet d'un plan systématique, visant à améliorer les conditions dans lesquelles voyageaient les courriers. Les sources ne nous le laissent pas ignorer<sup>282</sup>, mais on étudiera ici en détail quelques cas caractéristiques, afin de rendre plus sensibles le souci de perfectionnement et l'intelligence qui ont dicté ces modifications.

On prendra comme exemple de déplacements de relais le parcours de Damas à Homs, dont toutes les haltes sont identifiées, et dont les bâtiments anciens se sont conservés dans leur quasi-totalité (fig. 19).

279. *Khiṭaṭ*, loc. cit.

280. *Infra*, 71 et 93.

281. Sur l'importance de ces places dans le trafic international au xiv<sup>e</sup> siècle, Heyd, *op. cit.*, II, 456 sq.

282. Transfert du relais d'al-'Ochch à Siryâqoûs : « l'étape était longue et le relais dans un endroit écarté ; les courriers ne cessaient de s'en plaindre. On a donc bien fait de le déplacer » (*Ta'rif*, 189). Transfert du relais d'al-'Aqoûla à al-Qoṣair (*ibid.*, 190), d'un point inconnu à as-Sawwâda : « les voyageurs n'ont plus à faire un détour pour l'atteindre » (*ibid.*). D'al-Warrâda à Bi'r al-Qâḍî, « l'étape est trop longue » (*ibid.*, 191). Déplacement du relais du Puits de Ṭorontay : « on a bien agi en le transférant à as-Salqa » (*ibid.*). Déplacement de divers relais entre Ghazza et Damas, pour des motifs analogues : *Syrie*, 242-4.

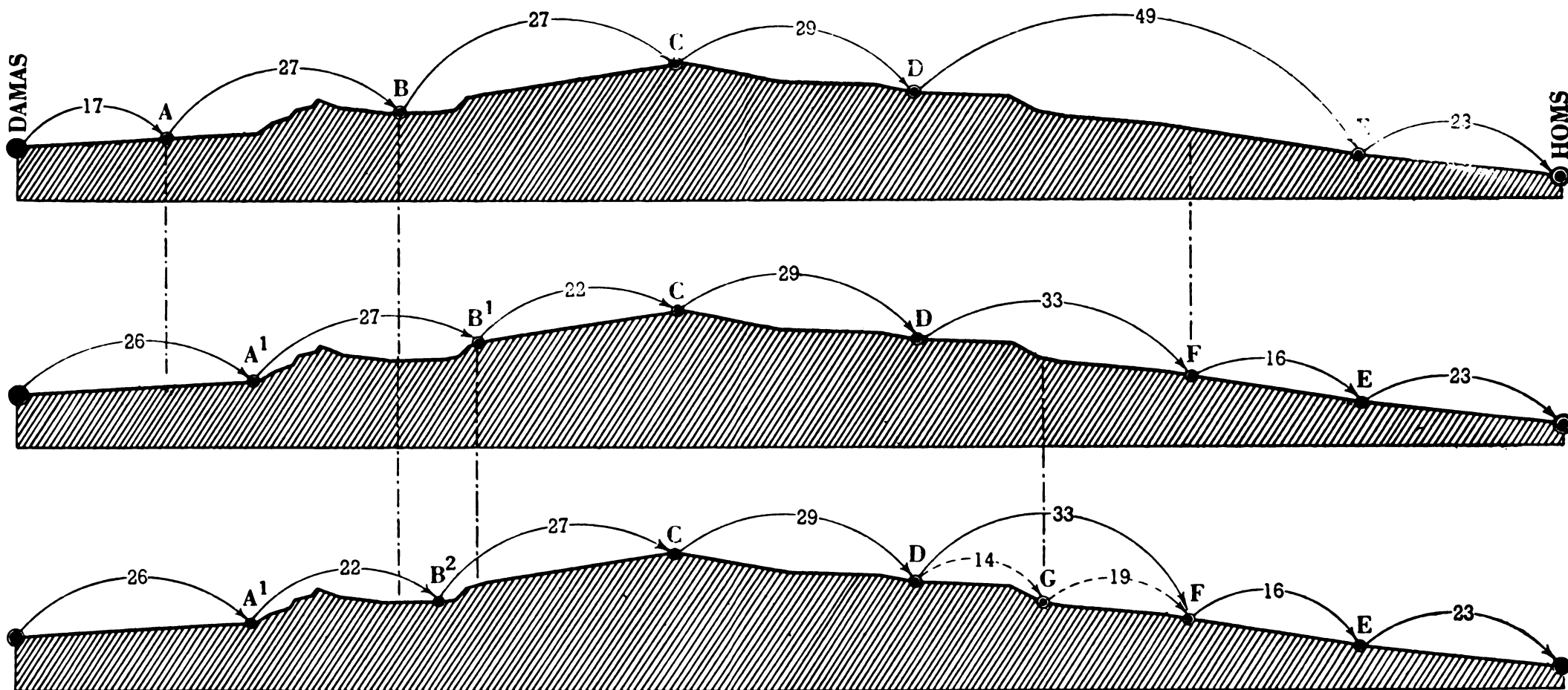


FIG. 19. — La route de Damas à Homs . , rofil et états successifs. — A, el-Qoşair; B, el-Qţaifé; C, el-Qaşţal; D, Qârâ; E, Chamsîn; A<sup>1</sup>, le khan de Ladjin; B<sup>1</sup>, khân al-'Aroûs; F, al-Ghasoûla; B<sup>2</sup>, « la bifurcation » vers ar-Raḥba; G, el-Breidj.



La route est dure : quittant Damas, à 690 m. d'altitude, elle s'engage bientôt — en suivant, au fond d'un ravin, le lit d'un torrent — dans les âpres solitudes du Djebel Qalamoûn, dont elle atteint le sommet (1.500 m.) à 74 km. de Damas pour descendre ensuite sur Homs (alt. : 495 m.) par une rampe ininterrompue de 120 km. Pas d'eau : rien que les rocs décharnés de la montagne, et l'intolérable poussière de la plaine, perpétuellement balayée par le vent<sup>283</sup>.

Dans le premier état des lieux, sous le règne de Baïbars, les courriers ne rencontraient sur ce parcours que cinq caravansérails anciens (A, B, C, D, E). Etablis pour les besoins du trafic commercial et non pour ceux du service postal, ces édifices étaient distribués de telle sorte que les courriers n'attaquaient les rampes les plus fortes qu'assez longtemps après avoir relayé, c'est-à-dire avec une monture déjà fatiguée (fig. 18, en haut).

Dès 1300, la situation s'était améliorée. Un caravansérail neuf (A<sup>1</sup>, et pl. IV) avait été fondé au point où la route commence à gravir le premier chaînon du Dj. Qalamoûn, et le premier relais y fut transporté : la première étape s'allongeait, mais les courriers avaient désormais sous eux un cheval frais, au moment d'aborder la partie la plus difficile du parcours. La seconde étape, par contre, devenait trop courte (18 km.) : le second relais fut décalé en conséquence, et installé dans un caravansérail de Saladin (B<sup>1</sup>, et pl. V, 1) inutilisé jusque-là, ce qui rétablit une longueur d'étape plus rationnelle (27 km.). En même temps, sur le versant nord, la création d'une route postale vers Tripoli provoquait la fondation, au point de bifurcation, d'un nouveau relais (F), qui vint heureusement couper (33 + 16 km.) une étape exagérément longue (fig. 19, au milieu).

Mais le déplacement du second relais n'allait pas sans inconvénient : la station où se plaçait jusque-là la bifurcation vers ar-Raḥba (B) ayant été abandonnée, cette bifurcation se trouvait « en l'air » : cessant de coïncider avec une station, elle tombait à mi-étape. De ce fait, les courriers devaient, ou bien couvrir d'une traite, sans relayer, les 49 km. séparant le premier relais de la route de Homs du premier relais de la route d'ar-Raḥba, ou bien aller changer de cheval au second relais de la route de Homs et revenir ensuite sur leurs pas pour prendre la direction de l'Euphrate, s'imposant ainsi inutilement un supplément de parcours de 18 km. Le

283. Descr. de l'itinéraire : *Guide Bleu, Syr.-Pal.*, 319-322.

second relais fut donc à nouveau déplacé et installé dans un bâtiment spécial (B<sup>2</sup>; *supra*, 59 et pl. II), construit de toutes pièces à mi-chemin des deux stations qu'il devait remplacer. On ne pouvait choisir une meilleure solution : sans que les étapes fussent déséquilibrées (27 et 22 km.), sans qu'on ait dû augmenter le nombre des chevaux établis sur l'itinéraire, le relais des courriers partant vers l'Euphrate se trouvait assuré à « la bifurcation » même, et ceux qui se dirigeaient vers Homs changeaient de monture à l'entrée d'un défilé escarpé et difficilement praticable (fig. 19, en bas). — Sur le versant nord, un caravansérail (G) fut également fondé, mais il n'est pas certain, bien qu'il soit cité par les listes, qu'il ait tenu une place dans l'organisation postale : on a des raisons de croire qu'il ne servait qu'au logement des voyageurs<sup>284</sup>.

Ainsi étudiés sur le terrain, ces déplacements successifs de relais n'apparaissent point comme un effet du hasard, ou le résultat de mesures incohérentes, mais au contraire comme le fruit de décisions prises avec discernement et appliquées avec persévérance.

Mais c'est surtout dans les modifications d'itinéraires qu'est perceptible l'effort méthodique des chefs de la Chancellerie, pour perfectionner le fonctionnement du service postal.

L'exemple le plus saisissant de ces rectifications de parcours est fourni par la section de la route de Ghazza à Damas, qui correspond à la traversée du Jourdain<sup>285</sup>.

Lors de la création du barid, on avait pris au plus court : entre Djenin, en Galilée, et Irbid, en Transjordanie, l'itinéraire des courriers avait été fixé à peu près suivant la ligne droite : décision irrationnelle, caractéristique de l'improvisation qui avait présidé à

284. Les distances qui le séparent des deux relais voisins (14 et 19 km.) sont notablement inférieures aux autres étapes de la même route. Le fondateur du caravansérail ayant des propriétés en ce point (*Ṣubḥ*, XIV, 381, où je lis *mulk* au lieu de *milk*), son initiative provient sans doute uniquement du désir de mettre en valeur ce bien-fonds; d'autre part, le plan de l'édifice diffère assez sensiblement de celui des caravansérails du barid (*Ars Isl.*, VII); enfin, le fondateur est un cadî, et non un des personnages que nous voyons habituellement intervenir dans la construction des relais du barid. — L'exposé que nous avons fait de l'histoire de cette route s'appuie d'une part sur les dates respectives des bâtiments échelonnés sur le parcours, d'autre part sur le texte de Qalqachandi. Là où le *Ta'rif* porte simplement : « La route d'al-Bîra et d'ar-Raḥba va de Damas à al-Qoṣair, puis à el-Qṭaifé, puis à la bifurcation... » (p. 193), l'auteur du *Ṣubḥ* (XIV, 381 : *Syrie*, 244) indique : « Il est dit dans le *Ta'rif* : « De Damas on va à el-Qoṣair. » Mais ce que j'ai vu dans un registre, c'est que l'on va de Damas au khan de Ladjin » (« puis à el-Qoṣair » est à supprimer, comme une addition de Qalqachandi qui n'est en fait qu'une interprétation erronée). Le *Ta'rif* dit : « puis d'el-Qoṣair à el-Qṭaifé, puis à el-Qaṣṭal ». Mais « j'ai vu dans le même registre, que l'on va d'el-Qoṣair au khan du Wâli (*infra*, 89), puis à khan el-'Aroûs... ». L'état des relais était donc consigné dans les archives de la Chancellerie, et tenu à jour.

285. *Syrie*, 243.

l'établissement du service postal. Pour descendre jusqu'au Jourdain, les courriers devaient, en effet, dévaler la redoutable « côte de la poste » (*'aqabat al-barîd*)<sup>286</sup>, dont la pente trop raide (10 %) écartait tous les autres voyageurs<sup>287</sup>. Passant le fleuve à gué, ou en bac au moment des crues, ils retrouvaient sur l'autre rive « l'âpreté de berges que l'aile de l'aigle elle-même ne franchirait point<sup>288</sup> », puis un massif montagneux dur à l'escalade. Sur un parcours qui n'excédait pas 58 km., l'itinéraire fixé réunissait ainsi une somme d'obstacles des plus préjudiciables à la rapidité du service (fig. 20 en bas; fig. 21 en haut).

Instruit par sa propre expérience des difficultés du trajet, le chef de la Chancellerie, Chihâb ad-Din Ibn Faḍl-Allâh (l'auteur du *Ta'rif*), s'empressa de prendre la seule mesure qui pût procurer aux courriers « grand adoucissement et facilité<sup>289</sup> » : sur son initiative, l'itinéraire fut modifié en 741-1340 par les soins du préfet de Damas<sup>290</sup>. Déroutés sur la vallée d'un affluent du Jourdain, de manière à éviter la « côte de la poste », les *barîdi* remontèrent le fleuve pour l'aller franchir sur un vieux pont situé plus au nord<sup>291</sup>. A partir de ce point, ils commençaient à gravir le massif d'el-'Adjloûn, mais suivant une déclivité bien moins accentuée que précédemment<sup>292</sup>. Plus long que le premier (74 km. contre 58), ce nouveau parcours, que jalonnaient trois relais neufs et un caravansérail<sup>293</sup>, offrait des avantages décisifs sous le rapport de la viabilité (fig. 20 en haut, fig. 21 en bas) : quelle que fût l'augmentation de la distance à couvrir, la modification apportée à l'itinéraire se traduisait, en définitive, par une accélération du trafic.

Dans d'autres cas, les listes d'étapes semblent conserver la trace de déviations plus marquées encore, portant sur une route entière

286. *Ibid.*, 260.

287. Le nom qui lui fut donné ne peut en effet se justifier que si les courriers étaient seuls à emprunter : évidemment, il fallait « courir la poste » pour aller éreinter une monture dans ce terrible raidillon, quand il suffisait d'un détour de quelques kilomètres pour trouver un terrain plus praticable.

288. *Ta'rif*, 192.

289. *Ibid.*

290. Alḥounboghâ al-'Alâ'î (*Manhal*, n° 528) : rétablir ainsi son nom dans *Syrie*, 243, où il a été défiguré par une faute d'impression.

291. Le « pont du Confluent », *djisir el-Madjâmi'*, appelé par les Croisés « pont de la Judaire », et par les Arabes « pont de Sâma », du nom d'un émir de Saladin, Osâma al-Ḥalabî, seigneur de Kaukab et d'el-'Adjloûn, qui y fit des travaux : *Guide Bleu, Syr.-Pal.*, 533. L'ouvrage actuel ne semble dater que du xv<sup>e</sup> siècle : R. Köppel, *Palästina*, fig. 181.

292. C'est la route actuelle de Chouni à Irbid : *Guide Bleu*, 629.

293. 'Ain Djâloûṭ, el-Qoṣair et Zaḥar; caravansérail de Salâr, près de Baïṣân.

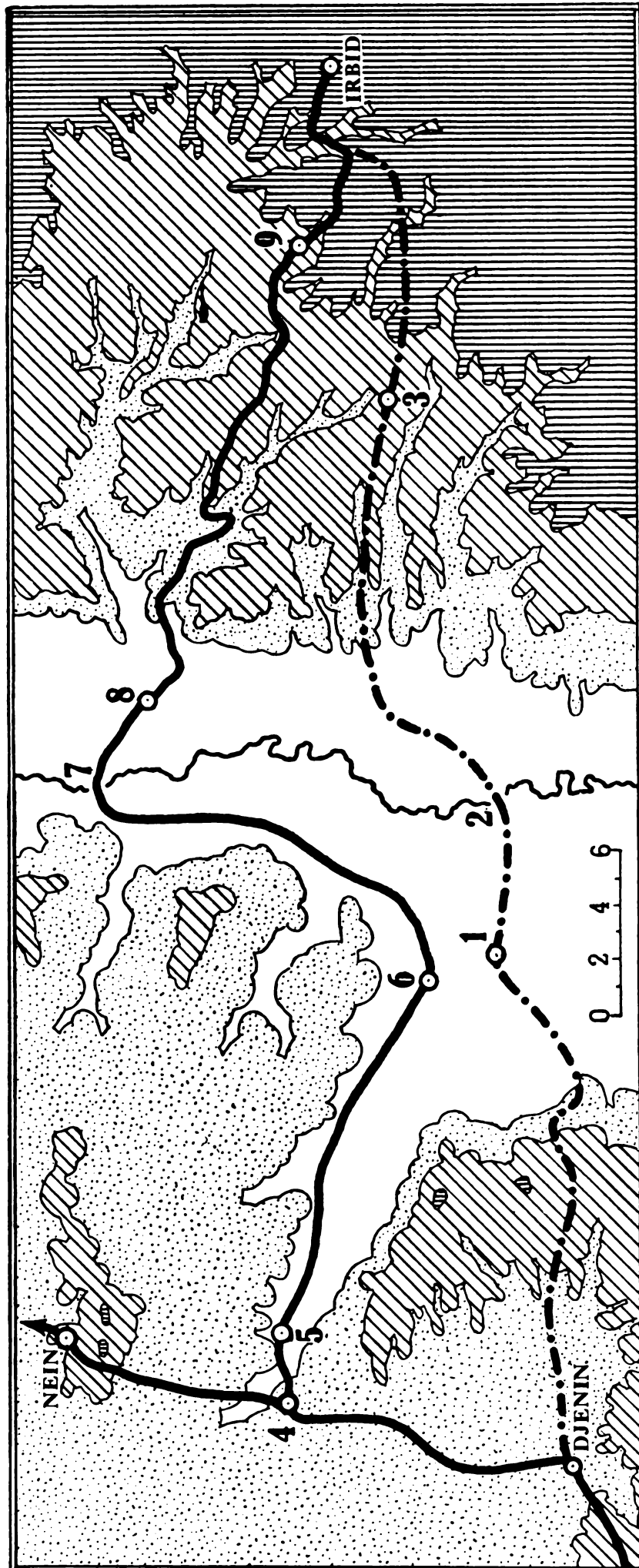


Fig. 20. — La traversée du Jourdain. — Premier état (en haut) : 1, Baïân; 2, le bac du Jourdain; 3, Tayyibé. — Deuxième état (en bas) : 4, Zer'in; 5, 'Afn DjâlouÛ; 6, le caravansérail de Salâr; 7, le pont du Confluent; 8, el-Qoşair el-Mo'ini; 9, Zaḥar.

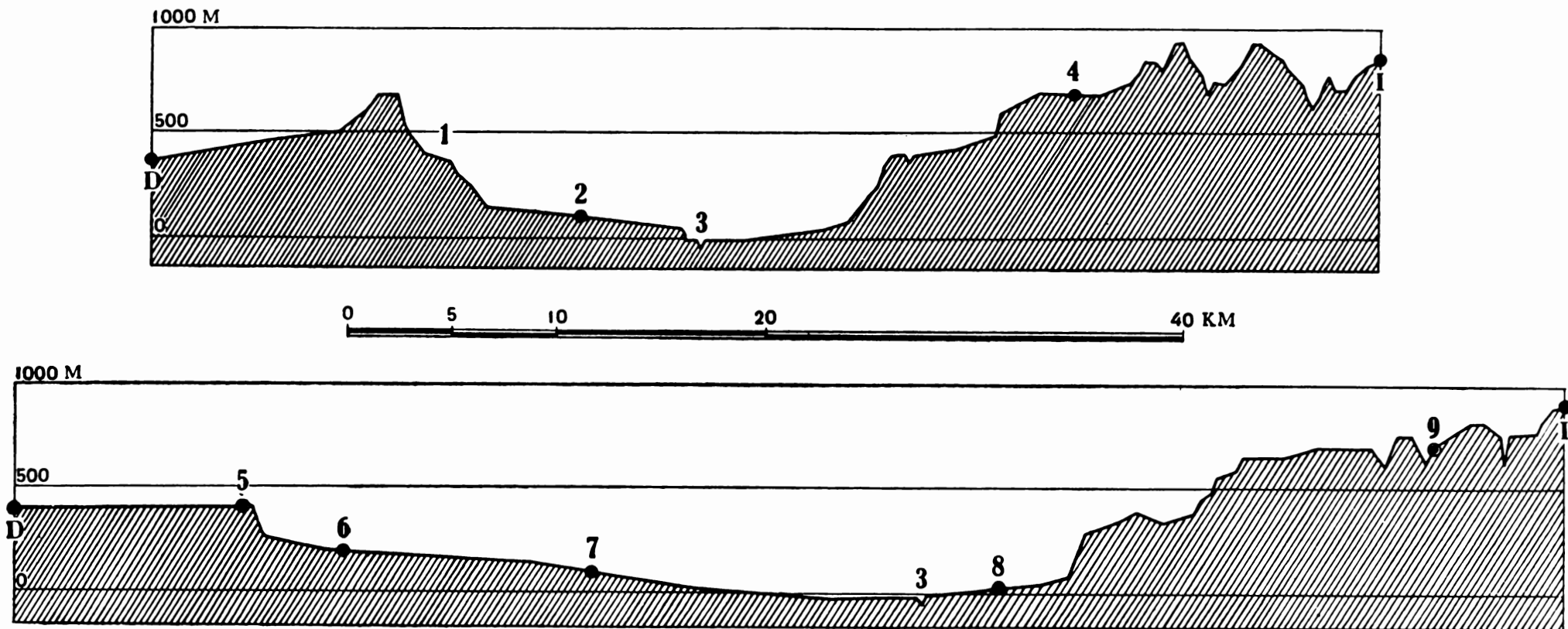


FIG. 21. — La traversée du Jourdain : profil. — Premier état (en haut) : 1, « la côte de la Poste » ; 2, Baïsân ; 3, le Jourdain ; 4, Ṭayyibé. — Deuxième état (en bas) : 5, Zer'in ; 6, 'Aïn Djâloût ; 7, le caravansérail de Salâr ; 3, le Jourdain ; 8, el-Qosair el-Mo'ini ; 9, Zaḥar.

et non plus seulement sur une de ses sections : ainsi, pour les deux parcours Damas-Beyrouth<sup>294</sup> et Damas-Baalbekk<sup>295</sup>. Si l'on s'en remet à certains indices archéologiques, on admettra de même que la route de Damas à Kérak fit, elle aussi, l'objet d'une modification de tracé destiné à la fois à la raccourcir et à la mieux adapter à sa fonction<sup>296</sup>.

Grâce à ces mesures judicieuses, la poste, après avoir un temps gardé le rendement médiocre qu'elle avait connu sous Baïbars<sup>297</sup>, fut progressivement portée à une plus grande efficacité : le trajet du Caire à Damas fut habituellement couvert en quatre jours au lieu de sept<sup>298</sup>; celui du Caire à Alep, « qui demandait un mois de

294. Décrivant la route de Damas à Saïda après celle de Damas à Beyrouth, le *Ta'rif* (*Syrie*, 247) ajoute, d'une manière inusitée : « Sachez que de Saïda à Beyrouth il y a la distance d'une poste. » Si l'on observe : 1° que le premier relais entre Damas et Beyrouth n'est sans doute pas antérieur au xiv<sup>e</sup> siècle (*supra*, 62-63); 2° que le troisième relais n'était pas en état de fonctionnement en 767/1366 (à cette date, le Chef de la Chancellerie manifeste son désir de le reconstruire : Şâlih, 168-169); 3° que la poste circulait entre Damas et Saïda dès la prise de cette dernière ville (Şâlih, 177), on se convaincra qu'il y a dans l'indication insolite du *Ta'rif* le souvenir d'un état de l'organisation antérieur à la création d'une route directe entre Damas et Beyrouth, et que dans cet état on ne gagnait Beyrouth qu'en faisant un détour par Saïda. Şâlih mentionne la création de la route de Beyrouth à Damas (*Bull. d'Et. Orient.*, VII-VIII, 1937-8, 68; le passage a sauté dans l'édition), mais sans indiquer la date. La route de Damas à Saïda est bien connue : par Khân Maisaloûn, le pont de Djobb Djennîn (début du xiii<sup>e</sup> s.), Mechghara et Djezzîn : *Topographie*, 43 et 409-10; *Guide Bleu*, 412-3. Elle a pu être conservée comme route secondaire, à utiliser lorsque le col du Liban (alt. 1.500 m.) que franchissait l'itinéraire direct de Damas à Beyrouth, était rendu impraticable par l'accumulation des neiges : cette hypothèse rendrait compte de la rubrique du *Ta'rif*.

295. Il est anormal qu'un simple chef-lieu de district comme Baalbekk (*Syrie*, 181) ait été relié à Damas par deux routes distinctes (*ibid.*, 247). Si l'on tient compte, d'autre part, des profils de ces deux itinéraires, de leur distribution sur la carte, et des dates des édifices qui les jalonnent, on se trouve conduit à les attribuer à deux états successifs de l'organisation. Dans le premier, on gagnait Baalbekk directement, par la route traditionnelle des caravanes, fort accidentée, mais déjà pourvue de bâtiments que le barid pouvait utiliser (*Ars Isl.*, VI, 55; cf. *Topographie*, 397). Dans le second, la route de Baalbekk avait été branchée sur celle de Damas à Beyrouth (fig. 18) : contre un allongement insignifiant du parcours, et sans qu'il en coûtât un seul relais supplémentaire, on bénéficiait d'un terrain plus praticable, et l'on desservait un centre administratif que le réseau des routes postales avait négligé jusque-là : Karak Noûh (*Syrie*, 74).

296. Les ouvrages techniques se bornent à énumérer la liste des étapes en service à leur époque (*Syrie*, 247; *supra*, n. 284). Mais c'est à 20 km. à l'est, en un point qui ne peut en aucune manière trouver sa place sur cet itinéraire, qu'on a relevé les restes d'un relais de 1296 (*supra*, 59). Il faut donc admettre, malgré le silence des sources, que primitivement les courriers empruntaient, depuis son origine (à proximité immédiate de Tafas, station du barid : v. *R. E. I.*, 1934, 469) jusqu'à hauteur de Kérak, la route des pèlerins de La Mecque, où des constructions anciennes (*Qal'at el-Azraq*, etc. : A. Musil, *Arabia Deserta*, 339, n. 83) pouvaient être mises à profit. On notera à l'appui de cette hypothèse que les listes présentent évidemment une lacune après Tafas, ce qui semble indiquer que l'itinéraire était suffisamment connu pour qu'il fût superflu d'énumérer les étapes.

297. Huit jours de Hama au Caire (*Autob. A. Fêda*, 168); neuf jours du Caire à Damas en 698/1299 (*Sult. Mam.*, II b, 124).

298. *Khiṭaṭ*, W. IV, 87 et *Sult. Mam.*, I a, 142.

voyage<sup>299</sup> », en cinq jours<sup>300</sup>. D'autre part, l'organisation postale, au lieu d'être onéreuse pour le Trésor, se trouvait contribuer désormais à la prospérité économique de l'empire.

*Les organismes annexes.* — Par une conséquence inévitable de son caractère militaire, le réseau de relais de pigeons fut développé, à mesure que reculaient les frontières et qu'évoluait la situation internationale, vers les régions qui étaient alors plus spécialement en contact avec l'ennemi : confins du Taurus<sup>301</sup> et localités de la côte syro-libanaise<sup>302</sup>.

Pour la même raison, le système de signaux optiques fut orienté vers la côte syrienne, en prévision d'un débarquement possible des Chypriotes, beaucoup plus que vers le Moyen-Euphrate, où les Mongols avaient cessé de se montrer menaçants<sup>303</sup>.

En même temps, on rattachait au barid un organisme qui n'avait rien à voir avec la poste telle que l'avait conçue Baïbars : un service chargé de transporter de Damas au Caire la neige destinée à rafraîchir la boisson du sultan. Auparavant, ce transport avait été effec-

299. Ibn Baṭṭoūṭa, I, 164.

300. *Ibid.* — On cite naturellement des performances exceptionnelles, en rapport avec le caractère urgent des messages : deux émirs, Ladjin le Petit (le futur sultan) et Baïbars le Piqué, apportent à Damas en deux jours et sept heures la nouvelle de l'avènement de Qalaoun, « ce qui ne s'était jamais vu auparavant » (*Sult. Mam.*, II a, 3-4); *supra*, n. 208. Cf. la description très vivante de Schiltberger (68), où je rectifie la terminologie : « Quand le courrier approche du relais, il détache son insigne et l'agite en l'air. A ce signal, ceux qui sont dans le relais lui préparent un cheval qu'il trouve tout prêt en arrivant au relais : il saute en selle et repart pour le relais suivant... » (... wann er dann an der Herberig nahendt, so pint er dann die Schellen — v. *supra*, n. 199 — auff und läßt sie clingen; und wann man in dann hörett in der Herberig, so beraytt man im ain Pferdt; und wann er dann an die Herberg chompt, so vindt ers also beraytt, so sitz er dann darauff und reyt fürpass an ain andere Herberich... »).

301. Colombiers d'Alep à Qal'at er-Roūm, Behesni et « autres localités importantes de cette région » (*Syrie*, 255, en bas; cf. *supra*, 56).

302. Ces colombiers manquent dans le *Ta'rif* et le *Ṣubḥ*; v. *Zubda*, 117 (Damas-Saïda; Damas-Beyrouth; Damas-Tripoli, avec une étape intermédiaire dont je ne puis restituer le nom, défiguré dans le texte imprimé); Ṣāliḥ, 40 (Damas-Beyrouth); Ibn Baṭṭoūṭa, I, 179 (Tripoli-Djéblé : la prise de cette dernière ville par les Nosairis annoncée par pigeons au chef-lieu de la niyāba). En 753/1352, on recherche un émir fugitif : les Arabes, les préfets syriens, et les chefs de districts sont avertis par pigeons (*Nudjūm*, V, 120) : le réseau de colombiers est donc encore intact.

303. L'extension du système de signalisation vers la côte est ignorée des ouvrages techniques, mais Ṣāliḥ la mentionne (40, avec indication des postes entre Damas et Beyrouth). *Id.*, 36, en bas : transmission à Damas, où elle arrive en quelques heures, de la nouvelle d'une attaque franque contre Beyrouth. Le système de signaux d'ar-Raḥba à Ghazza perdait par contre de son intérêt; ce fait ressort de ce qu'il ne fut pas adapté aux modifications incessantes de la carte des relais de chevaux : certains postes de signalisation restèrent établis dans des stations abandonnées (*Syrie*, 260, lignes 6-7 et 15-16).

tué par mer<sup>304</sup>. Puis, aussitôt que la construction de caravansérails le long des routes de la poste eût rendu celles-ci praticables au trafic caravanier, des relais de chameaux furent disposés tout le long du parcours dans les caravansérails du barid<sup>305</sup>, pour amener au Caire des charges de neige, que convoaient un spécialiste<sup>306</sup> et un courrier porteur du « bulletin » d'accompagnement (*taḍkira*<sup>307</sup>). Transporté d'abord sur une monture de louage, le spécialiste finit par avoir droit, lui aussi, à un cheval du sultan<sup>308</sup>.

Cet organisme, de caractère exclusivement somptuaire, fut rattaché au barid par an-Nâsir Moḥammad<sup>309</sup>, pour des raisons de commodité peut-être, certainement aussi parce que, comme la poste elle-même, il se trouvait placé au service personnel du souverain.

\*  
\* \*

Les modifications introduites dans l'organisation et le fonctionnement du barid depuis le début du xiv<sup>e</sup> siècle représentent donc un perfectionnement sensible de l'organisme embryonnaire qu'avait laissé Baïbars. Non seulement l'équipement routier subit bien des accommodements souhaitables, mais encore l'organisation administrative reçut une base plus ferme, plus logique, et plus

304. *Syrie*, 255, en bas.

305. A raison de six chameaux par station (cinq chameaux de bât et un pour le conducteur). Leurs étapes étaient naturellement plus longues que celles des courriers (on comptait une station de chameaux pour deux relais de chevaux : *Ṣubḥ*, XIV, 396 et *Syrie*, 256, où *Baniyâs* est à corriger en *Tafas*, avec *Ta'rif*, 198 et *Zubda*, 117) et ils étaient installés dans les caravansérails, et non dans les *marâkiz*, qui n'auraient pu les recevoir (v. la liste de leurs étapes, à comparer aux notices correspondantes de *Syrie*, 242-4). L'entretien des chameaux stationnés sur le territoire de la province de Damas, était à la charge du préfet; en territoire égyptien, ils étaient fournis et entretenus par les écuries royales.

306. *Tallâdj* (corriger en ce sens *Ta'rif*, 198, l. 10, qui porte *mallâḥ*). Le métier est ancien à Damas, comme l'atteste la toponymie urbaine (*Journ. Asiat.*, nov.-déc. 1895, 422). L'emploi de la neige pour faire des sorbets et rafraîchir les boissons, est encore aujourd'hui largement répandu en Syrie (on y dénomme couramment *tel'ej*, « neige », la glace à rafraîchir). On la conserve selon un procédé qui n'a pas varié depuis le temps des Mamelouks : « les hommes de Ḥalboûn (près de Mnîn, d'où provenait la neige destinée au sultan : *Syrie*, 257, n. 1) ... entassent la neige dans des grottes naturelles ou dans des anfractuosités exposées au nord. La vente commence dès la fin mai... » Au Liban, « de solides bâtisses, voûtées et à demi-enterrées dans les pentes des montagnes, servent d'entrepôts... Par des trappes ménagées sur la terrasse et à travers l'épaisseur des voûtes, des équipes de travailleurs... entassent la neige... Quand la bâtisse est remplie, on ferme la porte qui ne sera ouverte qu'en mai » (R. Thoumin, *Géogr. humaine de la Syrie Centrale*, Tours, 1936; 168-9). V. ici pl. VIII.

307. *Syrie*, 257; *Zubda*, 118.

308. *Syrie*, 257.

309. Depuis 1310 : *ibid.*, 256.



large. Entre les mains des Banoû Faql-Allâh, l'improvisation première était devenue un organisme précis et complexe, en état d'amélioration constante : un des grands services de l'Etat qui, dans la pensée de ses chefs, s'acheminait progressivement vers sa perfection.

Mais, d'un autre côté, on note un alourdissement considérable du mécanisme administratif, qui devait conduire bientôt l'institution vers sa ruine, dans les circonstances que nous allons maintenant exposer.

---

### III

## Désorganisation et fin du service postal

---

L'œuvre des Banoû Faḍl-Allâh péchait, en effet, sur un point : la minutieuse machine administrative qu'ils avaient montée ne pouvait fonctionner correctement que si chacun de ses rouages remplissait sa fonction d'une manière exacte. C'était trop exiger de l'époque.

Les tendances fâcheuses contre lesquelles an-Nâsir Moḥammad avait su réagir s'affirmèrent derechef, et avec une violence croissante, au lendemain de sa mort (1340) : « pendant près d'un siècle, la tare essentielle du régime va apparaître à nouveau, les jalouses ambitions des Mamelouks se montreront au grand jour. Elles se donneront libre jeu, surtout pendant une quarantaine d'années, usant une longue série de sultans..., sans qu'aucun officier se sentît assez fort pour s'imposer à ses collègues et s'emparer de la souveraineté<sup>310</sup>. »

L'instabilité des sultans, et le caractère précaire de leur autorité, les conflits d'intérêts et d'ambitions entre les grands dignitaires s'accompagnèrent, comme il était inévitable, d'un relâchement dans la moralité des dirigeants; dès ce moment, les « hommes de sabre » ne connaissaient plus qu'un but : la conquête du pouvoir, et la principale préoccupation du souverain était de calmer les appétits de ses rivaux. Avec l'avènement des Mamelouks circassiens (1382) l'anarchie devait devenir à peu près continuelle, la corruption générale.

Ainsi s'explique-t-on que, dès les années qui suivirent la mort d'an-Nâsir Moḥammad, un fléchissement se soit accusé dans la tenue du service postal.

Très vite, on renonça, comme à un usage trop dispendieux pour le Trésor, à la plaque métallique qui avait été adoptée récemment pour servir d'insigne aux courriers. « Pourtant, regrette un fonc-

310. *Hist. Nat. Eg.*, 499-500 et la suite, pour le détail des faits.

tionnaire de la Chancellerie<sup>311</sup>, quand un *barîdî* part pour un de ces royaumes de fraîche date, il serait grand besoin qu'on lui remît une plaque, pour leur montrer ce que c'est qu'un vieil empire. » Ce n'est là qu'un détail, mais il est significatif du laissez-aller qui s'introduit dans l'administration.

Fait plus grave : ni la remonte des relais dont l'entretien incombait au sultan, ni la gestion financière n'avaient conservé la régularité désirable : en 747-1346, « on apprit que les relais de la poste sur la route de Damas étaient désorganisés : en conséquence, on exigea quatre chevaux de chaque émir-commandant, deux de chaque émir de quarante, et un de chaque émir de dix. Il fut procédé à une enquête au sujet des circonscriptions foncières dont le revenu avait été affecté à la poste, et on constata que trois d'entre elles, qui avaient été érigées en wakf par al-Malik aṣ-Ṣâliḥ Ismâ'il<sup>312</sup>, n'avaient fait que partiellement l'objet d'une fondation, le reste ayant été attribué en dotation. Le sultan retira à 'Isâ b. Ḥasan, le méhariste, un village qui produisait annuellement 20.000 dirhems et 3.000 ardabbs de grains : il en affecta le revenu aux relais de la poste<sup>313</sup> ». C'était fort bien faire, mais nous savons que de telles décisions n'avaient qu'un effet momentané<sup>314</sup>. Si déjà « les courriers se plaignaient de la pénurie de chevaux dans les relais<sup>315</sup> », c'était en définitive, que le sultan répugnait à engager à ce propos des dépenses qui lui paraissaient d'un intérêt secondaire : mieux valait acquérir des mamelouks, pour essayer de se maintenir sur le trône.

Dans les provinces, cette tendance regrettable s'affichait avec une plus sérieuse gravité. Les grands émirs chargés d'une préfecture lointaine étaient souvent des personnages assez puissants pour braver l'autorité royale, et rendre à peu près inopérant le contrôle qu'elle aurait pu exercer sur leurs actes. Aussi, rechignant devant l'énormité des frais que leur occasionnait l'entretien du barid, recoururent-ils à divers subterfuges pour s'en décharger : infliger des amendes « au profit des écuries de la poste<sup>316</sup> » pouvait

311. *Ṣubḥ*, I, 115 en bas, et 116.

312. De 743/1342 à 746/1345.

313. *Nudjûm*, V, 30-31 (où il faut lire *marâkiz* et non *marâkib al-barîd*); cf. *Sult. Mam.*, II b, 90. — Pour un autre exemple d'usurpation de wakf au détriment du barid, Ṣâliḥ, 169.

314. Ainsi, à Alep, l'hôpital d'Arghoûn al-Kâmili, constitué wakf en 1354, devait être fermé peu après, ses revenus ayant été usurpés : ses wakfs lui furent rendus par décret en 1407, mais dès 1422 un nouveau décret devait intervenir, pour que les conditions posées par le fondateur fussent respectées (*Bull. d'Et. Orient.*, III, 1933, 14-15).

315. *Sult. Mam.*, II b, 87, n. 34.

316. Ṣâliḥ, 169 : « Aucun d'eux ne devrait quitter Beyrouth sans son autorisation;

passer pour un procédé admissible, mais exiger de son vizir qu'il entretint de ses deniers les pages détachés en province pour servir de courriers<sup>317</sup>, imposer à ses administrés la livraison aux relais de chevaux, à titre de prestation obligatoire et gratuite<sup>318</sup>, étaient des pratiques franchement illégales, préjudiciables au fonctionnement normal du service.

Il est clair qu'un organisme aussi complexe, et par conséquent aussi délicat, était condamné dès que ceux qui avaient la charge de le gérer mettaient en œuvre de pareils expédients pour éluder leur devoir.

L'invasion de Tamerlan (1400) fut le choc qui lui donna le coup de grâce, en vidant les relais syriens de leur personnel et de leurs chevaux<sup>319</sup>. Leur rétablissement n'aurait été qu'une question d'ordre, et de continuité dans l'effort. Mais l'insurrection générale des préfets syriens contre Faradj<sup>320</sup>, puis la révolte de Nauroûz al-Hâfizi<sup>321</sup> privèrent pendant plusieurs années l'administration centrale de la faculté d'intervenir en Syrie. Quand elle en eut à nouveau la possibilité, le désordre était trop profond et l'impécuniosité de l'Etat trop flagrante<sup>322</sup>, pour qu'on pût envisager la reconstitution du réseau de relais; au surplus, il n'était personne qui s'en souciât. Mais, réduit comme il l'était à ses sections égyptiennes, le barid ne présentait plus beaucoup d'intérêt. On l'abandonna : dès

ils ne devraient interrompre leur service ni jour ni nuit : sinon, ils devraient verser 50.000 dirhems au profit des écuries de la poste » (1369).

317. *Perles Ch.*, 206-207.

318. Décret de Tripoli (*C. I. A., Tripoli*, n° 26) : « A la date du 1<sup>er</sup> Ramađân 826 (8 août 1423) parvint un décret auguste du sultan al-Malik al-Achraf Barsbay (Dieu perpétue son règne !) ordonnant l'abolition de ce qui avait été imposé au pays de Tripoli en fait de chevaux de poste (*mâ 'alâ l-bilâd aṭ-Ṭarâbulusiya min khail al-barîd*). En conséquence, Son Altesse très auguste Qaşrauh, gouverneur-général de la province, a mis cet ordre à exécution. Maudit en même temps que son père quiconque s'occupera de faire rétablir ou rétablira cette (mesure illégale). » — L'éditeur a traduit : « les charges imposées au pays de Tripoli pour les chevaux de poste », ce qui est une interprétation inexacte : la tournure arabe employée indique que ce que la population avait à livrer, c'était les bêtes elles-mêmes et non pas les fonds destinés à leur achat (le commentaire semble d'ailleurs rédigé en ce sens). Une autre interprétation a été proposée de ce texte (*Syrie*, 249, n. 7), mais celle que je présente ici me paraît la plus vraisemblable : les décrets pour lesquels on procédait à l'affichage portant régulièrement abolition de pratiques illégales (*maẓâlim*), les livraisons de chevaux incriminées ne devaient offrir aucun caractère officiel. Sur la date de cette décision, v. *infra*, 83.

319. *Khiṭaṭ*, W. IV, 88; C. I, 367; *Şubḥ*, XIV, 370. — Contra : *Communications*, 252, dont la position paraît difficilement compatible avec ce que nous exposons ci-dessous.

320. *Hist. Nat. Eg.*, 533-542.

321. *Ibid.*, 542-543 (pour l'indication des sources, *Manhal*, n° 2595).

322. *Khiṭaṭ*, *loc. cit.*

le règne de Chaikh (815/1412 à 824/1421), il cessa d'être en usage<sup>323</sup>, ou du moins de constituer un service d'Etat au fonctionnement régulier.

Car la poste continua officiellement à subsister. Non seulement, il y eut encore des *barîdî*<sup>324</sup>, qui restaient les messagers de confiance du sultan<sup>325</sup>, mais encore, par une inconséquence dont la situation politique de l'Egypte suffit à rendre compte, on vit les charges administratives en rapport avec le barid se multiplier<sup>326</sup>, assurément comme autant de sinécures en faveur d'émirs qu'il fallait « caser ». Sous le couvert de cette fiction légale, des préfets continuèrent à extorquer à leurs subordonnés des « chevaux de poste », aggravant d'une véritable escroquerie l'abus d'autorité dont ils se rendaient coupables<sup>327</sup>.

En effet, si l'usage administratif retenait encore le nom du barid, celui-ci recouvrait des réalités bien différentes : « Lorsque se présente dans un district égyptien, ou dans les provinces syriennes, une affaire qui intéresse le sultan, note Qalqachandi<sup>328</sup>, le courrier monte un cheval lui appartenant en propre, s'en va à petites journées comme un voyageur qui gagne sa destination, et s'en revient de même. D'où une grande lenteur, à l'aller comme au retour ». Dans la réalité, les *barîdî* n'étaient donc plus que des messagers d'occasion. Plus exactement : leur titre avait cessé de correspondre à une fonction journalière précise, et n'était plus qu'un moyen commode de désigner les membres d'une section du corps des pages<sup>329</sup> : une simple survivance protocolaire que l'organisation admi-

323. *Zubda*, 120. Je ne sais sur quoi s'est appuyé M. Clerget (*op. cit.*, II, 221) pour écrire que « l'Etat, surtout à l'époque mamelouke, et notamment au XV<sup>e</sup> siècle, veilla constamment au fonctionnement de la poste ».

324. P. ex. *Nudjûm*, VII, 10; *Ḥawâdiḡ*, VIII, 69, 201, 292, 423; *Ṣubḡ*, XIV, 370; *Muḡsid*, f<sup>o</sup> 101 r<sup>o</sup>.

325. Un décret de Khochqadam, daté 868/1464 (M. Sobernheim, *Verordnungen*, n<sup>o</sup> 10) dispose, à propos d'une mesure dont le sultan désire assurer l'application d'une manière certaine, « ... qu'à la Porte de l'émir grand-chambellan (i. e. préfet par intérim) on graverait ce qu'il a décrété à ce sujet, sur une dalle de marbre qui serait ensuite portée par des courriers de la poste jusqu'à la Mosquée des Omeyyades pour être apposée à l'un de ses piliers... ».

326. Au temps de Qalqachandi, le poste de « commandant des courriers » de Damas est occupé conjointement « par deux agents : l'un émir de dix et l'autre de cinq, ou l'un émir de cinq et l'autre *djoundî*, ou telle autre combinaison semblable » (*Syrie*, 151). De même à Tripoli, puisqu'on y trouve à la fois un « directeur des relais » et un « commandant des courriers » (*ibid.*, 223; cf. *supra*, n. 213). Cette multiplication des charges est un fait général à l'époque (p. ex. *Syrie*, LVIII, n. 1 et LIX, n. 1).

327. *Supra*, n. 318.

328. *Ṣubḡ*, XIV, 370.

329. Cf. les « porte-massue », les « porte-babouches », etc., qui encombrèrent alors la liste des dignités de Cour (*Zubda*, 116).

nistrative ne justifiait point. Sans doute étaient-ils encore, en cas de besoin, chargés de missions hors de la capitale<sup>330</sup>, mais on leur substituait le plus souvent des méharistes (*hadjdjân*)<sup>331</sup> ou des coureurs (*sâ'î*)<sup>332</sup>, que ne gênait pas l'état présent des relais, « vides de chevaux et d'hommes, et ne servant plus qu'à marquer les distances<sup>333</sup> ». La poste aux pigeons avait, de son côté, suivi le même mouvement de décadence : il ne subsistait plus, en dehors du Caire, que deux colombiers en territoire égyptien<sup>334</sup>.

La transmission des nouvelles et le transport des plis officiels avaient donc perdu leur régularité d'antan et ne s'effectuaient plus que par des moyens précaires, comme au temps où la poste restait « sans qu'on lui sanglât une selle ou qu'on lui bridât une monture<sup>335</sup> ». C'en était fini du barid des Mamelouks : il avait fonctionné tout juste un siècle et demi.

330. *Muqsid*, f° 101 r°.

331. *Ibid.*, f° 102 r° : « Ceux-là existent encore... Ce sont des Arabes de la Charqiya qui conduisent les chameaux des écuries royales; ils ont un commandant qui est l'un des leurs et qui organise leur service (*hâmilan darakahum*). Ils sont d'un meilleur rendement (*'adjadd*) que les coureurs. » Des frais de mission (*tasîr*) leur sont octroyés par le Trésor Privé (cf. *ibid.*, f° 115 v°). — Moufazzal, 654; *Nudjûm*, VII, 98, 227, 487, 488; *Hawâdiî*, VIII, 548, 630, 709, 710, 714; *Voyage*, 37, 38, 39; Bertrand de la Broquière, éd. Schefer, 54 (c'est en dehors de l'itinéraire du barid qu'il rencontre le messager du sultan, monté sur un chameau : on ne suit donc même plus les anciennes routes de la poste).

332. *Muqsid*, f° 102 r° : « On les emploie seulement lorsqu'il n'y a pas lieu de faire partir la poste... Il en est encore ainsi de nos jours : ils se tiennent à la disposition (*mutahaddirûn*) en nombre déterminé, en Egypte et dans chacune des provinces syriennes; ils ont à leur tête un syndic (*naqîb*) auquel on s'adresse pour en obtenir un, et qui organise leur service. Ils sont à ce point entraînés à la marche que certains viennent de Damas au Caire en une semaine, tout en prenant leur repos en chemin. Il leur est alloué pour chaque mission une somme fixe, en rapport avec la distance, que leur syndic perçoit du Trésor Privé : de la sorte, ils se mettent en route aussitôt qu'ils ont reçu leur message, sans retarder d'un seul instant. » Cf. *ibid.*, f° 115 v°. — *Hawâdiî*, VIII, 641, 714.

333. *Muqsid*, f° 102 r°; cf. *Khiṭaṭ*, W. IV, 88 (C. I, 367).

334. A Bilbaïs et Qaṭyâ (*Khiṭaṭ*, B. II, 231-2; C. III, 376). Au temps du *Muqsid* on correspond encore par pigeons avec Alexandrie, Damiette et Qaṭyâ (f° 105 v°). Sur la désorganisation des colombiers vers le Saïd, *Zubda*, 117, l. 6. — En 854/1450, au reçu d'une information apportée d'Alep par un coureur, le sultan envoie par pigeons à Qaṭyâ l'ordre de faire retourner sur leurs pas des méharistes expédiés la veille pour la Syrie (*Hawâdiî*, VIII, 85) : voilà qui résume admirablement l'état des liaisons à cette date.

335. *Ta'rif*, 185.

## CONCLUSION

---

*Siccum utique campum, et vianibus satis invisum  
ob spatia prolixa, ob vicini mortis eventus,  
sortitis famem, qua non aliud gravius ullum,  
castrum reddidisti, comes, ornatum summo decori...  
Hospes, unde laetus itineris perage cursum,  
et boni potitus actus cum laude canelo  
magnanimi judicis, pace belloque nitentis.*

*C. I. L.*, III, n° 355.

L'histoire de la poste, dans l'Etat des Mamelouks, peut donc être résumée de la manière suivante :

Créée de toutes pièces par Baïbars, sur les conseils d'un lettré pénétré de la tradition du califat et peut-être en relation avec la poste des Mongols, elle conserva d'abord l'allure d'une improvisation : si son organisation administrative embryonnaire et l'extension peu considérable du réseau d'itinéraires lui permettaient de fonctionner d'une manière économique, les imperfections de l'équipement routier et le manque de personnel spécialisé ne lui assuraient qu'un rendement médiocre. Elle offrit, dès son origine, le caractère d'une institution souveraine, en rapport étroit avec la guerre sainte, tout comme les organismes annexes qui lui furent rattachés : poste aux pigeons et signaux optiques.

Dès les premières années du xiv<sup>e</sup> siècle, un travail systématique d'amélioration fut entrepris par les secrétaires d'Etat (Banoû Fadl-Allâh), qui avaient nouvellement reçu la direction effective de la poste. Le support administratif du service devint, sous leur influence, plus lourd, mais plus rationnel et plus méthodique, notamment sous le rapport des crédits budgétaires. De nouvelles routes furent créées, aussi bien pour desservir les provinces récemment annexées, que pour les besoins de l'administration. Sur les anciens itinéraires, des déplacements de relais et des modifications de parcours vinrent faciliter la tâche des courriers. Certaines routes furent outillées à neuf pour servir au trafic commercial, de manière à transformer le

barid en un organisme lucratif pour les finances royales : transformation qui accentuait, de pair avec d'autres innovations moins importantes (nouveau type de l'insigne des courriers, rattachement au barid du service de transport de la neige), le caractère royal de l'institution. Ces efforts méthodiques des secrétaires d'Etat, aussi bien que l'accroissement en nombre du personnel, et sa spécialisation, portèrent vite la poste à une plus grande efficacité.

Mais, dès la seconde moitié du xiv<sup>e</sup> siècle, le désordre commençait à s'introduire dans la marche du service, dont la direction avait été donnée à un grand dignitaire militaire. Demeurée correcte en apparence, la gestion administrative se relâchait : la multiplication exagérée des fonctions, la négligence des responsables, et plus souvent leur malhonnêteté, entraînaient l'institution vers sa décadence. Celle-ci se trouva précipitée par l'avènement des Mamelouks circassiens, les troubles incessants et l'incurie s'étant opposé au rétablissement du barid, désorganisé matériellement par l'invasion de Tamerlan. Dès 1421 au plus tard, la poste aux chevaux cessait d'être en usage, en tant qu'organe régulier de liaison.

Ce que nos recherches sur l'histoire de la poste nous ont enseigné s'appliquerait, sans aucun doute, à bien d'autres institutions gouvernementales des Mamelouks. L'empire qu'avaient fondé ceux-ci portait, en effet, en lui une tare congénitale qui fut la véritable cause de sa ruine : issu d'un coup de force, il offrait à une armée d'esclaves incultes et rapaces trop d'occasions de s'immiscer dans les affaires de l'Etat. Sa seule force résidait dans la personnalité des quelques grands sultans qu'il connut à ses origines, et dans les « enturbannés » des bureaux qui, à l'écart des luttes de factions, trouvaient dans leurs traditions prétexte à quelque tenue intellectuelle et morale, et conservaient à l'empire « la sécurité, la vie économique, une autorité centrale et réfléchie que l'on sent jusqu'au fond des provinces<sup>336</sup> ». Du jour où la turbulence des émirs cessa d'être bridée par des souverains énergiques, où les lettrés des bureaux durent céder le pas à une soldatesque avide et sans scrupule, l'histoire de l'empire mamelouk ne fut plus que celle d'une longue agonie à laquelle les legs du passé, se maintenant par inertie plus que par l'effet d'une volonté consciente, étaient seuls à donner l'apparence de la grandeur.

336. *Syrie*, CXVII.

---



APPENDICE

---

**Notes de topographie**



## Route Damas-Alep (Syrie, 244-5).

*Khân Lâdjîn.* — L'identification au caravansérail appelé aujourd'hui *khân 'Ayyâch* est assurée par l'inscription de ce dernier (v. *Ars Isl.*, VII).

*Khân al-Wâli.* — C'est probablement une autre dénomination du même édifice.

Sa place dans l'itinéraire invite à le rechercher entre la limite nord de la Ghoûta de Damas et le second plateau du Djebel Qalamoûn : *kh. 'Ayyâch* est ici le seul monument qui puisse être pris en considération<sup>337</sup>.

*al-iflirâq.* — Cette rubrique, omise par Qalqachandi (v. R. Hartmann, *Nachrichten*, 74) ne désigne pas une localité; il faut traduire simplement : « la bifurcation » (vers ar-Raḥba). Le texte porte, en effet : « de là à la bifurcation : la route d'al-Bira va de là à al-Qaşal...; quant à celui qui veut gagner ar-Raḥba, sa route va d'el-Qṭaïfé, ci-dessus citée, à el-'Eṭné... »

C'est au point précis où se plaçait cette bifurcation que fut construit le relais décrit ci-dessus, p. 59-60.

*Khân el-'Aroûs.* — C'est un caravansérail de Saladin, auquel cette dénomination est restée appliquée jusqu'à nos jours<sup>338</sup>;

*al-Ghasoûla.* — L'identification à l'actuel village de Ḥasyâ est assurée par les restes de caravansérail que conserve celui-ci<sup>339</sup>, et la position par rapport à al-Qaşab (*infra*, 93).

*Laṭmîn.* — Il y a deux sites de ce nom, distants l'un de l'autre de 8 km. : *Tell Laṭmîn* et *Laṭâmné* (*Topographie*, 207-8). C'est au second qu'il faut placer le relais, car la distance entre Tell Laṭmîn

337. En effet, le texte fait état d'autre part du caravansérail d'el-Qṭaïfé. On notera encore que Ladjin avait servi la poste dans sa jeunesse (v. son blason : *Heraldry*, 148; cf. *Sult. Mam.*, II a, 3-4) et que le nom de *kh. al-Wâli* peut faire allusion à la fonction qu'il exerçait alors (v. *supra*, 21 et n. 93).

338. *Ars Isl.*, VI, 50. — *Khân el-Ma'lûliyé*, proposé par R. Hartmann (*Geographie*, 492, n. 2) est un édifice moderne.

339. *Ars Isl.*, VII. C'est le caravansérail en faveur duquel le village avait été constitué wakf par Mandjak (*Voyage*, 43, où il faut évidemment lire Ḥasyâ au lieu de Ḥamâ).

et l'étape suivante (10 km.) est trop faible pour représenter une « poste<sup>340</sup> ».

7. *Jarâboulous*<sup>341</sup>. — A chercher à peu près à mi-chemin entre Laṭmîn et Ma'arrat en-No'mân, soit aux alentours de Khân Chaikhoûn, où l'on voit précisément un beau caravansérail du xiv<sup>e</sup> siècle, bâti par l'atabeg Chaikhoûn al-'Omari<sup>342</sup> : c'est certainement le relais du barid.

Le site étant ainsi fixé, la rubrique des listes peut être corrigée sans difficulté : elle n'est qu'une déformation graphique de *Caphar-dâpolis*, autre nom de *Caphardâ*, la *Kafar-Ṭâb* des Croisades<sup>343</sup>.

8. *Inqirâtâ*. — A rechercher à « une poste » au delà de Ma'arrat en-No'mân. C'est sans aucun doute le village actuel d'*Enqarâté*<sup>344</sup> qui présente toutes les conditions requises pour être retenu : position (20 km. au nord de Ma'arra), nom, existence de ruines antiques<sup>345</sup>.

340. Cette localisation à Laṭâmné du village médiéval de Laṭmîn est seule, en outre, à rendre compte de la manœuvre de Baïbars dans sa marche contre Margat (*Sult. Mam.*, I b, 100), car « la route d'Alep » n'a jamais passé par Chaïzar; mais Laṭâmné « joue, par rapport au passage de l'Oronte, le rôle que tenait jadis la ville basse de Chaïzar » (*Topographie*, 208). Dans cette nouvelle position, la manœuvre de Baïbars, suivie sur la carte, devient parfaitement claire. Je crois que l'on peut corriger en ce sens *Topographie*, 186-7.

341. J'écarte la forme *Ṭarâbulus* (*Ta'rif*, 193), simple variante graphique sous l'influence du nom, plus connu, de Tripoli.

342. *Ars Isl.*, VII. C'est lui qui a donné son nom au village, constitué autour de la halle des pèlerins de La Mecque, depuis le xviii<sup>e</sup> siècle (v. *Ars Isl.*, VII) : le rapport envisagé (*Topographie*, 210 et 238) entre la dénomination actuelle et l'assyrien *Achkhani* ne peut donc être que fortuit.

343. Sur cette dénomination, v. E. Honigmann, *Histor. Topogr. von Nordsyrien im Altertum*, s. v. — Walpole (*Ansayrii*, I, 191) assure avoir visité aux environs de Khân Chaikhoûn les ruines d'une *Jarapolis*, dont le nom correspondrait exactement à la rubrique des listes; mais on ne peut tirer argument de son témoignage, car l'indication semble être d'origine livresque (le livre contient beaucoup de renseignements qui ont dû être fournis par des cheikhs). — Le nom de Kafar-Ṭâb désigne aujourd'hui un petit « tell » à 4-5 km. à l'ouest de Khân Chaikhoûn (R. Mouterde, dans *Syria*, X, 126-7, av. note additionnelle de R. Dussaud), mais, contrairement à l'opinion de l'inventeur, je ne crois pas qu'il corresponde au site ancien de la localité, car son faible volume est incompatible avec l'hypothèse d'une occupation prolongée des lieux. J'y verrais plutôt les ruines d'une bourgade créée là après la disparition de Kafar-Ṭâb (vers 1200 env.; *Topographie*, 194), celle qui était le siège de l'administration du district sous les Mamelouks (*Syrie*, 90 et 218). Le site de *Capharda*, la *Kafar-Ṭâb* des Croisades, serait marqué par l'énorme « tell » de Khân Chaikhoûn, dont la surface et la hauteur témoignent de l'importance, et de la longue durée, de l'agglomération dont il recouvre les ruines (v. du Mesnil du Buisson, dans *C. R. Acad. Inscr. B. L.*, 1930, 320 sq., mais en fait l'exploration archéologique a été à peine amorcée et on ne saurait s'en remettre à ses résultats). La dénomination sous laquelle le site du relais figure dans nos listes confirme d'ailleurs ce jugement.

344. *Topographie*, carte X, B. 2 : *Qerati*. Carte du Levant au 1/200.000, feuille Alep : *Ankariti*. La forme du nom que je donne est celle que j'ai entendue sur place.

345. Une inscription grecque, d'époque byzantine, et une énorme base de colonne, sans parler de blocs de pierre de taille. Cette circonstance ne doit pas être négligée dans

Le relais semble avoir été situé non pas dans l'agglomération elle-même, mais à 5 km. à l'ouest : aux environs de Ma'arrat Dibsi, où des voyageurs<sup>346</sup> signalent un *Han Herbé* à interpréter *Khân el-Kherbé*, « le caravansérail en ruines ». J'y reconnais les restes du relais primitif, qui aura été abandonné aussitôt qu'eurent été construits, au xiv<sup>e</sup> siècle, les deux caravansérails voisins : celui de Mandjak<sup>347</sup> et celui de Sarâqéb<sup>348</sup>.

9. *Ebbâd*. — Le relais suivant est nommé *Iyâd* par Qalqachandi, *Abâd* par le *Ta'rîf*, *Amâr* par la *Zubda* (*Syrie*, 245; R. Hartmann, *Nachrichten*, 76).

C'est la localité actuellement dénommée *Ebbâd*<sup>349</sup>, à « une poste » environ (18 km.) au nord-est d'Enqarâté. Les diverses leçons des sources ne sont que des variantes graphiques<sup>350</sup>.

10. *Khân Toûmân*. — Entre Qinnasrîn et Alep, les listes n'indiquent aucune étape, bien que la distance entre ces deux localités soit supérieure (30 km. par l'itinéraire le plus direct) à celle qui sépare les autres relais de la route.

Ce doit être une omission accidentelle.

Car un des meilleurs manuscrits du *Ta'rîf* place entre Ma'arrat en-No'mân et Alep un colombier dont le nom est tombé, et la *Zubda*, qui copie ici le *Ta'rîf*, insère dans la lacune le nom de *Khân Toûmân* (v. *Syrie*, 254, n. 1). Mais la distance entre ce point et le colombier suivant (Alep : 14 km.) est hors de proportion avec la puissance de vol d'un pigeon. La place logique de *Khân Toûmân* n'est donc pas dans la liste des colombers, mais dans celle des

la discussion, car Inqirâtâ est un site antique : *Nikerata*, ou *Nikeraton kome* (*Topographie, indices*; E. Honigmann, *op. cit.*, s. v.). Cette nouvelle localisation fait tomber les hypothèses émises dans *Topographie*, 184.

346. Thévenot, III, 100 (repris par la carte de Guillaume de l'Isle), confirmé par *Journey from Aleppo to Damascus* (de J. Green, Londres, 1736), 23.

347. Au lieu dit actuellement *Khân es-Sebil* : *supra*, 63-64, et *Ars Isl.*, VII.

348. *Ars Isl.*, VII. Notre interprétation s'appuie sur le fait que trois caravansérails (Thévenot en compte même quatre, par distraction) ne sont pas nécessaires sur un parcours total de 14 km. : c'est au moins un de trop. Je pense donc que « la ruine » située à mi-chemin des deux caravansérails de *Khân es-Sebil* et *Sarâqéb* n'était pas celle d'un bâtiment destiné au trafic commercial, mais bien celle du relais du barid (cf. la dénomination de *khân* appliquée aujourd'hui à des relais caractérisés : *supra*, n. 137, 246, 254 et p. 63). Son remplacement par des caravansérails au xiv<sup>e</sup> siècle, n'aurait eu rien que de normal (*supra*, p. 54).

349. Carte du Levant au 1/200.000, feuille Alep : *Aliad*; *Topographie*, carte X, B 2 : '*Abad*. Je donne la forme que j'ai recueillie sur les lieux.

350. De même de *Ab'ad* pour *Inqirâtâ*, dans *Zubda*, 117.

relais de chevaux, où on l'insérera avec toutes les garanties voulues de vraisemblance<sup>351</sup>.

### Route Damas — ar-Rahba.

*al-Maşna'*. — Diverses hypothèses ont été émises quant à la position de cette station<sup>352</sup>.

Son nom signifie « la citerne », et elle marque la dernière halte des courriers avant el-Qaryatein.

Or, à 32 km. à l'ouest de cette dernière localité, se voient les restes d'un relais pourvu d'une grande citerne voûtée (*supra*, 31-32) : il est impossible que cette coïncidence soit fortuite. La rubrique des listes se rapporte certainement à cet édifice, qui s'y trouve désigné par la mention de sa particularité la plus remarquable (cf. *supra*, n. 147).

*Ḥafîr Asad ad-Dîn*. — Poste de signaux optiques entre Qabâqéb et es-Soukhné (*Syrie*, 259).

On a proposé de le placer au point d'eau d'el-Mḥaifir (R. Hartmann, *Geographie*, 505), sans prendre garde que celui-ci est de création récente.

Une très légère correction (lire *Ḥair* au lieu de *Ḥafîr*) permettrait de retrouver ce poste au nord d'es-Soukhné, dans les ruines de Roşâfa de Hichâm, aujourd'hui appelées *Qaşr el-Ḥair*<sup>353</sup>. Elles ont, en effet, été occupées par une agglomération jusqu'à la fin du xv<sup>e</sup> siècle<sup>354</sup>,

351. Les distances jusqu'à Qinnasrîn et Alep sont faibles, mais correctes (15 et 14 km.). La localité conserve un caravansérail de la fin du xi<sup>e</sup> siècle (*Ars Isl.*, VI, 52) qui a pu être utilisé dès la création du barid (cf. *supra*, 29). Enfin, nous savons que les courriers arrivaient à Alep par la voie d'el-Anşârî (*Perles Ch.*, 92) : ils avaient donc, obligatoirement, passé auparavant par Khân Toûmân.

352. A. Musil (*Palmyrena*, 251) la plaçait à ech-Cha'êrât, au sud-est de Homs. Mais il s'appuyait sur le texte de la *Zubda* (119-120), et celui-ci est altéré à un point tel qu'on n'en peut tirer parti. On y lit : « La route de *Dja'bar* va de Homs à el-Maşna', puis à al-Qarnain (?), puis à *Palmyre*... puis à es-Soukhné... puis à *ar-Rahba* ». Il est clair que les deux itinéraires Homs-Dja'bar et Damas-ar-Rahba ont été ici fusionnés, par l'inadvertance d'un copiste. On replacera donc al-Maşna' sur la route de Damas à ar-Rahba, avec le *Ta'rif* et le *Şubḥ*. — Du même coup, il faut abandonner la correction proposée par R. Dussaud (*Palmyrène*, dans *Syria*, 1929, 55, n. 3) suivant les indications de Musil, car, Forglos ne pouvant se trouver sur cet itinéraire, *al-Qarnayn* (?) ne peut plus être qu'une graphie fautive pour *al-Qaryatein*.

353. Descr. par A. Gabriel, dans *Syria*, 1927, 302 sq. Pour l'identification, et l'indication des autres sources, v. mes *Remarques sur les mon. omeyyades*, dans *Journ. Asiat.*, 1939, 1 sq.

354. Pour la date de l'abandon du site, v. mes *Remarques*, 12; cf. A. Musil, *Palmyrena*, fig. 17 (édifice mamelouk daté, en place dans les ruines). Le nom d'Asad ed-Din serait celui du propriétaire de l'exploitation agricole qui continuait à être entretenue avec

et le minaret de la mosquée pouvait servir de tour d'observation<sup>355</sup>.

*el-Bweib*. — Autre poste de signalisation entre Erek et Palmyre (*Syrie*, 259). Il semble correspondre à l'éminence de ce nom signalée par A. Musil, *Palmyrena*, 82.

### Route Damas-Tripoli.

*al-Qaşab*. — R. Hartmann (*Geographie*, 28, n. 4) identifiait ce village<sup>356</sup> à une localité du nom d'*el-Quşaib* que je n'ai pu retrouver sur le terrain.

Quoi qu'il en soit, la position du relais, et par conséquent celle de l'agglomération, n'est pas douteuse : le sens de la dénomination (« les roseaux ») et la place de la rubrique dans l'itinéraire circonscrivant le champ des recherches à la partie nord de la plaine de la Bekaa<sup>357</sup>, on retrouve aisément les vestiges du relais dans le caravansérail en ruines de Djoûsiyé<sup>358</sup>.

A hauteur de cette localité, les dernières crêtes de l'Anti-Liban dessinent un ensellement accusé (pl. I, l) : c'est ce col, à l'entrée orientale duquel était placé le relais d'al-Ghasoûla (*supra*, 89), qu'empruntait la route de la poste, comme auparavant la route romaine<sup>359</sup>.

les adductions d'eau antiques : son adjonction au nom de la localité (le Hâir d'Asad ad-Dîn) se serait très simplement justifiée par la nécessité de distinguer entre ce Hâir et la ruine du même nom située au sud-ouest de Palmyre, sur la même route du barid (*supra*, 31).

355. *Syria*, 1927, pl. XCIII.

356. C'est en effet un village, et non pas seulement une station de la poste : *Syrie*, 70 et 75.

357. Autrefois marécageuse (sur les sources de la région, *Topographie*, 112) comme l'atteste son ancien nom de *Mardj al-Asal*, « la prairie des roseaux » (*Syrie*, 70 et 112).

358. *Ars Isl.*, VII. La véritable dénomination est *Djoûsiyé l-'Ammâr*, « Dj. le peuplé », ou *Dj. l-djedid*, « Dj. le neuf », par opposition à *Dj. l-kharâb*, « Dj. le ruiné », ou *Dj. l-qadîm*, « Dj. le vieux », à 2 km. au sud, vaste champ de ruines byzantines où l'on a reconnu *Triparadisos* et *Deir Ba'antal* (*Topographie*, 112). C'est ce dernier site, occupé jusqu'à une époque avancée du Moyen Age (nombreux fragments de céramique musulmane dans les ruines) que Qalqachandi cite sous le nom de *Djoûsiyé* (*Syrie*, 17, 70, 75; *Sull. Mam.*, II b, 37) avec des détails topographiques qui confirment notre identification d'al-Qaşab à l'actuel Djoûsiyé l-Djedid.

359. Route de Laodicée-du-Liban à Damas (*Topographie*, 264 et 278). Un des fortins romains jalonnant la route est à Djoûsiyé l-Djedid : c'est lui qui a fourni les matériaux de construction du caravansérail médiéval. Un autre est à el-Breidj, où le caravansérail conserve les restes de « la tourelle » qui a donné son nom au village (*Ars Isl.*, VII). Il est probable que l'un de ces deux postes correspond à la station *Deleda*, placée jusqu'ici à Hasyâ (*Topographie*, 278).

Les longueurs d'étape relevées jusqu'aux deux relais voisins sont correctes (18 et 14 km.) et la position de la halte permet de comprendre qu'elle ait pu jouer le rôle d'une « plaque tournante » sur les deux itinéraires Damas-Tripoli et Homs-Baalbekk (*Syrie*, 247).

*Qadas*. — Vestiges du relais à 2 km. 500 à l'est du village de Tell Nebi Mendo, dans le moulin dit *îâhoûnet Qadas*<sup>360</sup>.

*Aqmâr*. — Le « pont de la Lune » (*djisir el-Qamar*) est moderne dans son état actuel, mais le soubassement de ses piles est de facture médiévale : c'est donc bien à ses alentours qu'il faut placer le relais (*Syrie*, 246, n. 3). Je n'ai pas su retrouver ses traces.

*ech-Cha'râ*. — On considère cette dénomination comme s'appliquant à un village<sup>361</sup>. Mais on m'a répété à plusieurs reprises qu'elle désigne la partie orientale de la plaine de 'Akkâr, au pied des collines qui portent Tell Kalakh et le Crac<sup>362</sup>.

La rubrique des listes ne vise donc pas un point précis, mais seulement « (un relais situé dans) la Cha'râ' » : il correspond, sans aucun doute au caravansérail de Cheikh 'Ayyâch<sup>363</sup>, au « point de passage traditionnel de l'Eleuthère<sup>364</sup> ».

*al-Djisir*. — La rubrique se rapporte au caravansérail situé « au pont » d'Orthosie (pl. VII, 1)<sup>365</sup>, de fondation médiévale.

### Route de Qal'at-Dja'bar.

*Şahlân*. — V. A. Musil, *Middle Euphrates*, 85.

### Route Damas-Safad.

*Moraidj al-Fouloûs*. — Ici encore, la rubrique désigne un caravansérail isolé dans la campagne (*Ars Isl.*, VII) et non une localité.

360. Ou *îâhoûnet el-Bandjakiyé*, dénomination qui fixe, d'accord avec une inscription martelée, la date de construction du bâtiment : v. *Ars Isl.*, VII.

361. *Topographie*, 106, n. 4 av. les références.

362. La même indication avait été donnée à Robinson (*Palästina*, III, 2, 939; cf. von Kremer, *Mittelsyrien*, 219).

363. *Ars Isl.*, VII.

364. *Topographie*, 93. Cf. Burckhardt, 161-162.

365. *Syrie*, 246, n. 5; *Topographie*, 78; *Ars Isl.*, VII.



### Route Damas-Beyrouth.

*Zobdân.* — Notation erronée du *Şubḥ* (*Syrie*, 246); il faut lire : *Zebdol* (*Topographie*, 60), avec le *Ta'rif*.

### Route Damas-Kérak.

Les deux stations non identifiées jusqu'ici ont été retrouvées par le R. P. R. de Vaux, de l'Ecole biblique et archéologique française de Jérusalem. Je citerai ici les informations qu'il avait eu la bonté de me communiquer à ce sujet, le 20 février 1938 :

*al-Qounayya.* — « Il y a un site appelé *al-Qouni* (prononcé *al-Gouni*) qui se trouve à 3 km. env. au sud du Zerqâ et à 15 km. env. au nord-nord-est d'es-Salt. Le site est maintenant inoccupé, mais est couvert par les ruines d'une installation arabe du Moyen-Age. »

La position est bonne et la dénomination actuelle répond parfaitement au nom ancien.

*al-Bourdj al-abyad.* — « A peu près exactement à mi-chemin entre al-Qouni et Hesbân, il y a un autre site ruiné de la même époque, important, et qui se distingue par les restes, encore considérables, d'une énorme tour en très grosses pierres calcaires. Le site s'appelle aujourd'hui *ed-Deir* (à 8 km. au sud-est d'es-Salt)<sup>366</sup>. »

Il est certain, si l'on se réfère à la position géographique de cette ruine, qu'elle se confond avec « la tour blanche » qui avait servi à désigner le relais suivant al-Qounayya.

### Route Alep-Ayas.

*Erhâb.* — Cette station a été omise par Qalqachandi, mais le *Ta'rif* la mentionne (p. 195). C'est le village du même nom, dans le Djebel Sim'ân, qui conserve les restes d'un caravansérail du xiv<sup>e</sup> siècle<sup>367</sup>.

366. Description ap. R. de Vaux, *Exploration de la région de Salt*, dans *Rev. Biblique*, 1938, 406, n° 12 et pl. XVIII, 2 (vue de la tour, ronde, de 10 m. de diamètre).

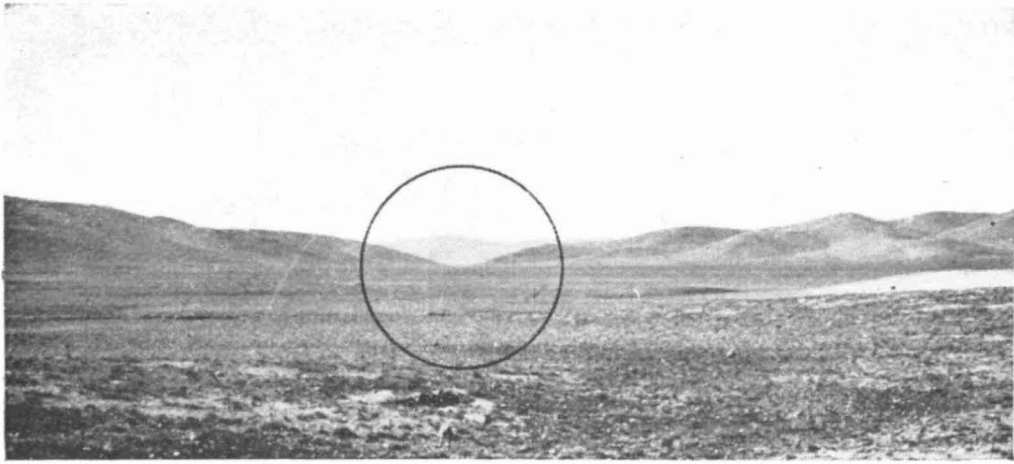
367. *Ars Isl.*, VII; pour sa position, v. *Topographie*, carte X, B 1 (*Arḥab*). La distance d'Alep est trop considérable pour avoir pu être couverte sans relais intermédiaire, surtout si l'on tient compte de la nature du terrain traversé (pl. I, 2) : on croit pouvoir placer la station intercalaire à *Khân el-'Asal* (*Ars Isl.*, VII).

*Yaghrâ*. — Le site a été identifié par P. Jacquot (*Antioche*, 169-170), avec une localité des bords du Göl-bachi : le caravansérail était à 5 km. au nord-est, à l'orée d'un col (*Ars Isl.*, VII).

Le tracé de la route vers l'ouest est jalonné avec précision par le pont dit « de Moustafa-pacha », sur le Göl-Bachi (P. Jacquot, 178), et le pont de Dana-Ahmedli, sur le Kara-Sou (pl. V, 3), ce dernier, indubitablement, de fondation médiévale<sup>368</sup>; elle contournait donc franchement par le nord la zone marécageuse du 'Amq.

368. C'est le « pont du sultan » (*djizr sullânî*) de *Voyage*, 14, car celui-ci ne peut se confondre avec le « pont de Mourad pacha » bâti seulement à l'époque ottomane, dans des circonstances connues (Pococke, II, 170-171). L'interprétation topographique du passage donnée dans *Topographie*, 437, ne répond donc plus à l'état de la question.

---



1. Le col de la poste entre al-Ghasoûla et al-Qaşab (vu de Pest).

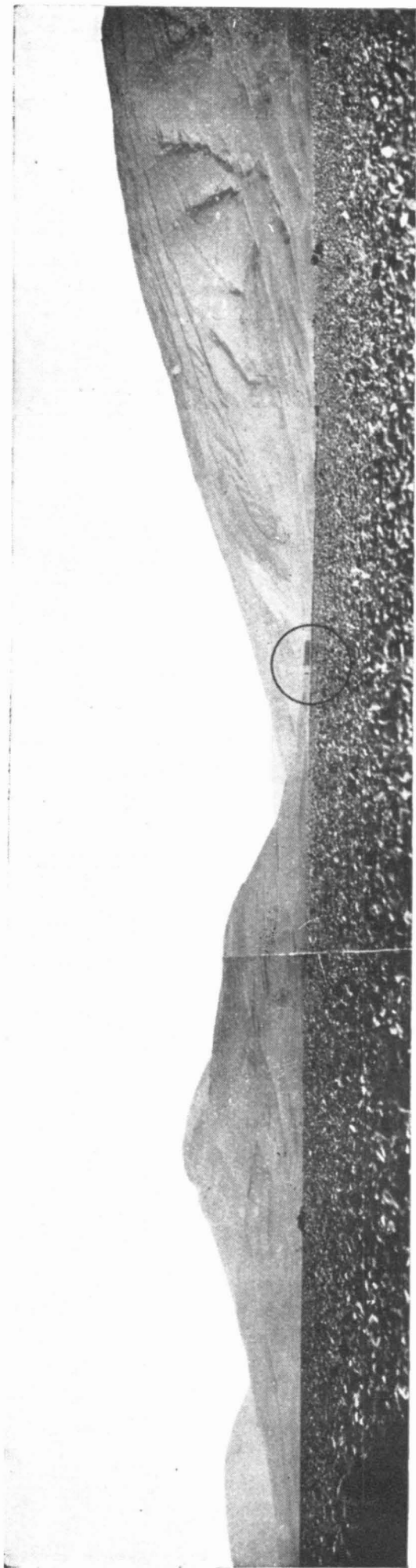


2. Sur la route d'Ayâs, aux abords d'Erhâb.

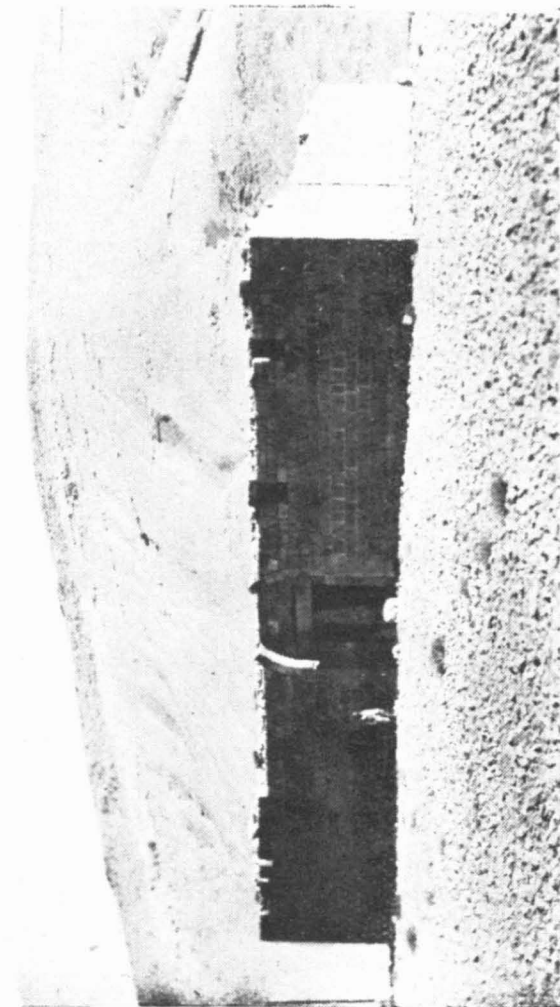


3. Sur la route d'Ayâs, à l'ouest de Taizîn (septembre 1929).

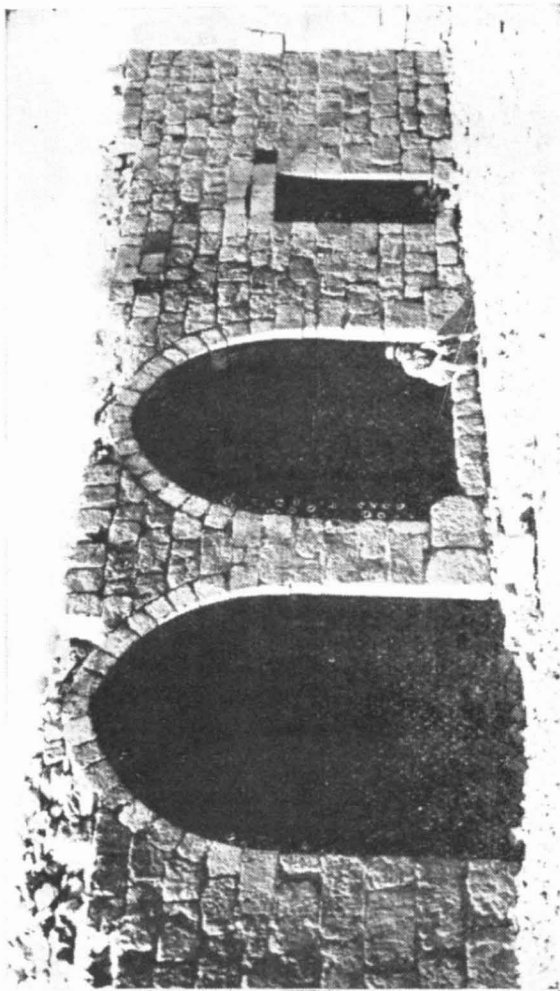




1. Le site.

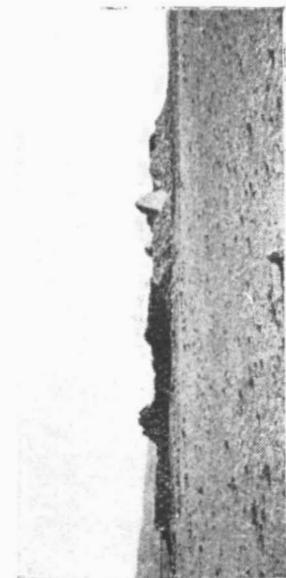


2. Vue prise du sud-est.



3. L'entrée (à gauche), la mosquée (au milieu) et la pièce d'habitation (à droite). Vues de la cour.

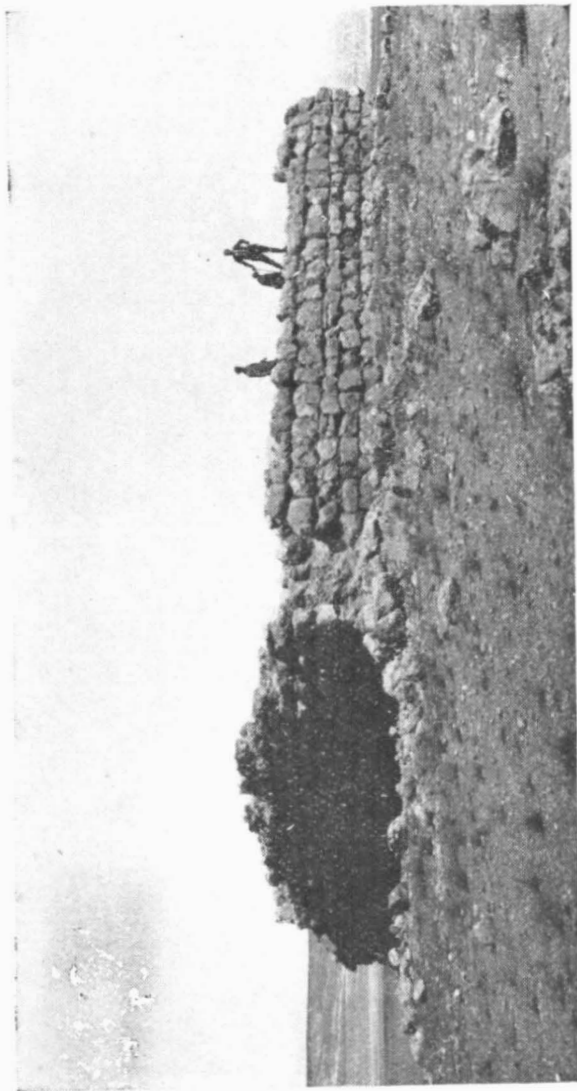




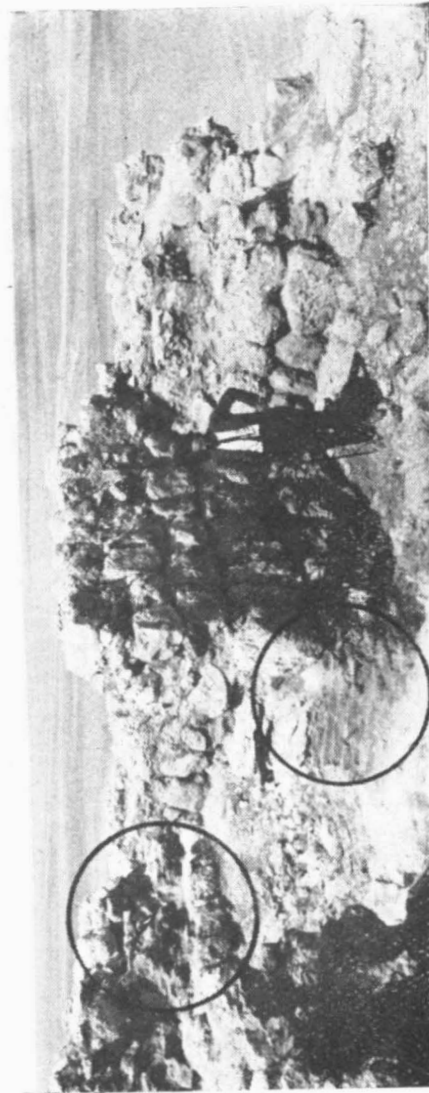
1. Vue générale.



2. La citerne.



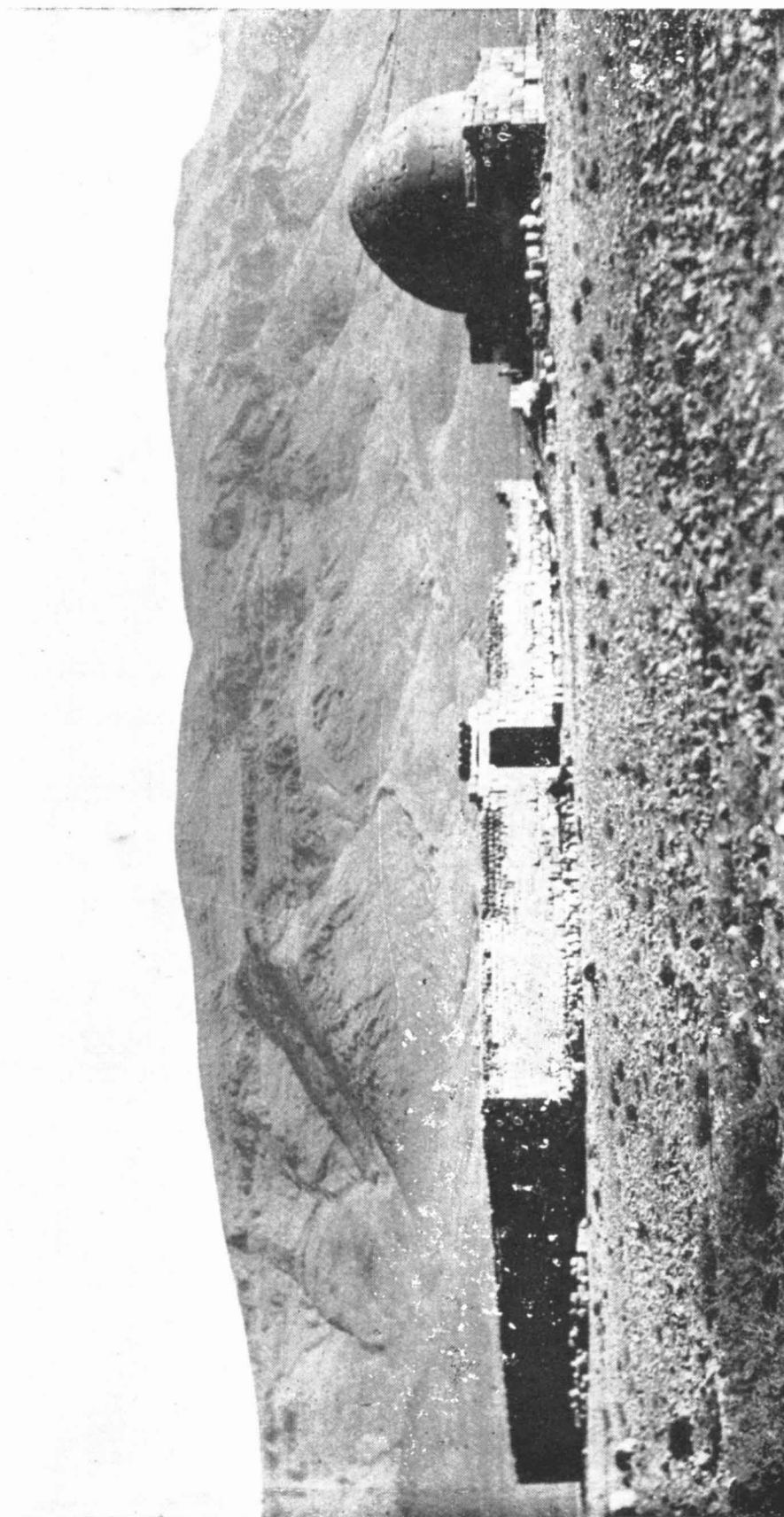
3. Vue prise du sud-ouest.



4. Détail de la construction.

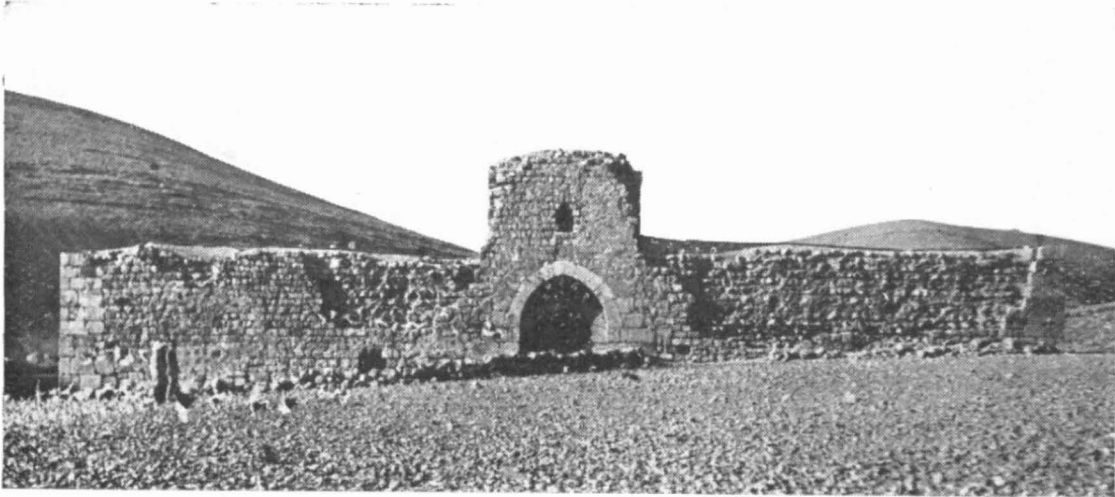






Le caravansérail de Laajin et sa citerne (690/1291).





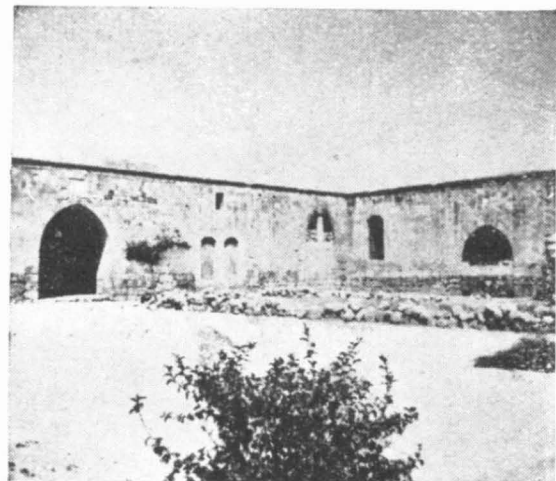
1. Khàn el-Aroûs, bâti par Saladin en 587/1181.



2. Er-Resten : le site du relais.



3. Le pont sur le Kara-Sou près de Yaghrâ.  
(au fond : Darbsâk).



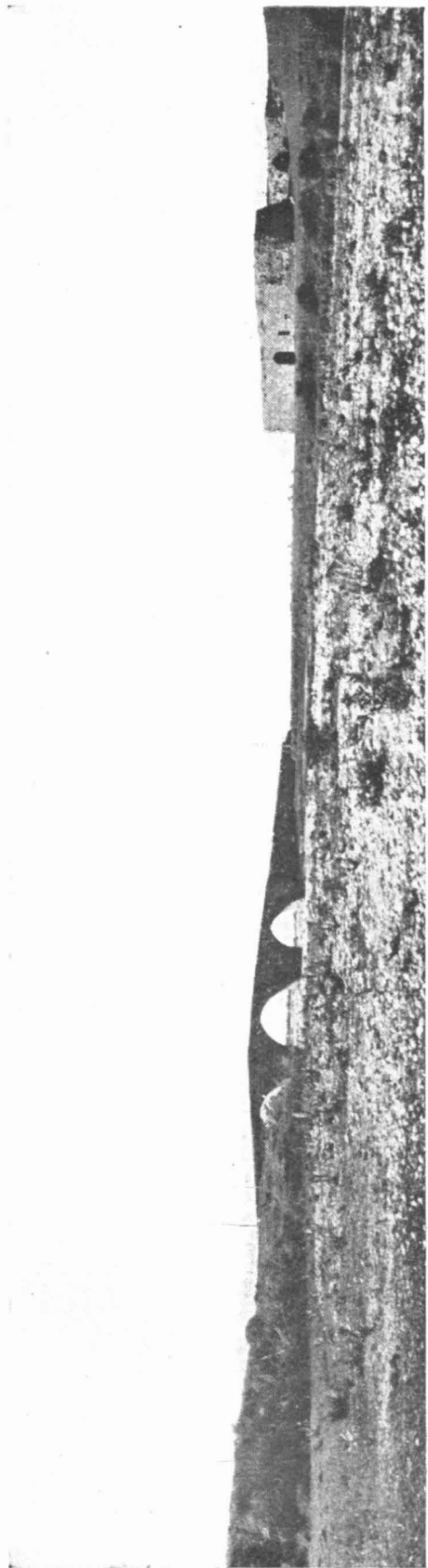
4. Le caravansérai de Chaikhoûn, près de  
Kafar-Ṭâb : la cour.



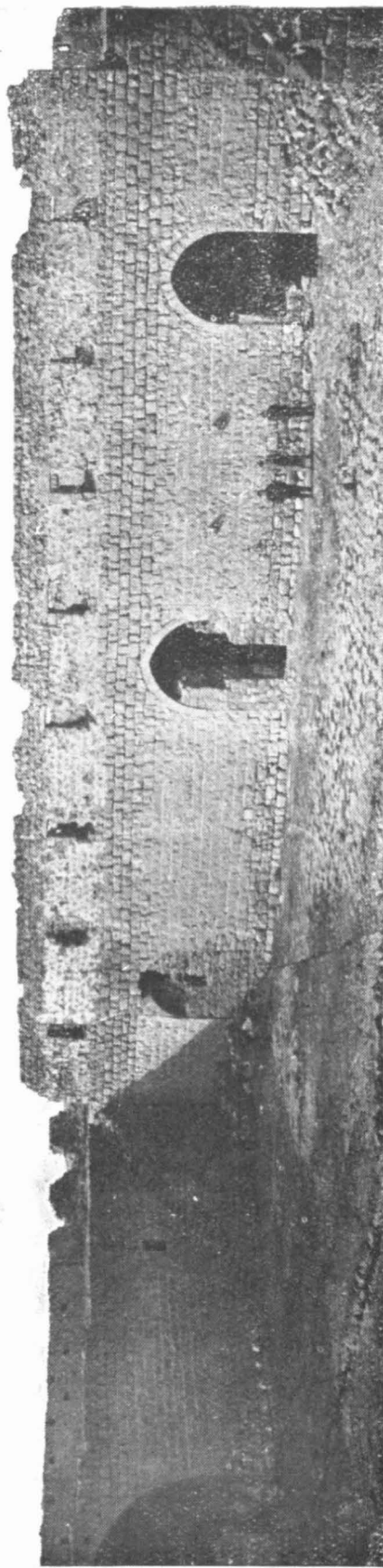


Le caravansérai de Mandjak, près d'Inqirâtâ (773/1371).





1. Le caravansérail d'Orthosie et « le pont » sur le Nahr el-Bâred.



2. La cour du caravansérail d'El-Kiswé (778/1376).







L'emmagasinement de la neige au Liban : les charges sont déversées à travers un regard ménagé dans les voûtes du magasin.  
Au fond, un second magasin.



## TABLE DES FIGURES

---

FIG. 1. — Les premières routes postales : 1, route du Saïd; 2, route d'Alexandrie par le Delta; 3, route d'Alexandrie par le désert ( <i>ṭarīq al-ḥādīr</i> ); 4, route de Damiette; 5, route de Syrie; 6, route de La Mecque .....	24
FIG. 2. — Etat du réseau de routes postales à la mort de Baïbars.....	25
FIG. 3. — L'emblème de Baïbars dans le caravansérail de Qârâ.....	30
FIG. 4. — Le relais de « la citerne » : A, corps de garde; B, local d'habitation; C, mosquée; D, magasin; E, écurie; F, citerne.....	32
FIG. 5. — Le relais d'el-Hair : A, tour byzantine servant aux signaux optiques; B, mur d'époque omeyyade; C, entrée, avec banquette; D, corps de garde et logement (avec banquette); E, écurie; F, magasin; G, latrines; H, citerne..	33
FIG. 6. — Le réseau de colombiers (en traits pleins) et de signaux optiques (en traits interrompus).....	38
FIG. 7. — L'insigne des courriers en héraldique : 1, sur une poterie; 2, sur la façade d'un relais (v. p. 6); 3, sur une poterie; 4, sur une poterie; 5, sur le tombeau de l'émir Koutchkoun, à Damas (pierre, gravé); C, sur la fontaine de 'Alâ' ad-Dīn al-Barīdī, à Damas (pierre, sculpté); 7, sur un chandelier de cuivre au nom d'Ibrâhīm b. Baktamour al-Ḥosâmī; 8, sur une lampe en verre émaillé, au nom d'Arghoūn an-Nâsirī (rouge et or); 9, sur un monument de Ghazza au nom de Salâr (pierre incrustée : noir et blanc); 10-16, l'insigne des courriers associé à d'autres emblèmes de fonctions (10, porte-écritoire; 11, djandâr; 14, porte-armure).....	47
FIG. 8. — Le cartouche royal à inscriptions, type primitif (d'après le <i>koursī</i> d'an-Nâsir Moḥammad au Musée du Caire).....	48
FIG. 9. — Une monnaie mamelouke.....	49
FIG. 10. — Les routes postales et le commerce du Levant : les caravansérails du barid et les routes outillées pour servir au trafic commercial.....	55
FIG. 11. — Développement du réseau de routes postales au xiv <sup>e</sup> siècle (en traits forts interrompus : les routes temporaires; en traits fins : les routes de Baïbars) .....	57
FIG. 12. — Le relais d'el-Manâkher : A, pièces d'habitation; B, magasin; C, écurie; D, latrines.....	58
FIG. 13. — Le relais de « la bifurcation » : A, corps de garde; B, mosquée; C, pièce d'habitation; D, magasin; E, latrine; F, écurie; G, escalier d'accès à la salle haute .....	60
FIG. 14. — Le relais près de Bâlis : A, corps de garde; B, pièce d'habitation; C, iwan avec mihrab (servant de mosquée); D, écurie.....	62
FIG. 15. — Le caravansérail d'Inqirâtâ : A, corps de garde; B, mosquée; C, escalier d'accès à la salle haute; D, écurie; E, mangeoires; F, latrine.....	64
FIG. 16. — Caravansérail d'Inqirâtâ : détail du parapet crénelé.....	64
FIG. 17. — Le caravansérail d'Inqirâtâ : coupe suivant l'axe.....	65
FIG. 18. — La route de Tripoli et les routes de Damas à Baalbekk, Saïda et Beyrouth : 1, vers Şafad; 2, vers Kérak; 3, vers ar-Raḥba; 4, vers Qal'at Dja'bar; 5, vers Alep; 6, vers Maşyaf; 7, vers Lattakieh .....	68

- FIG. 19.** — La route de Damas à Homs : profil et états successifs : A, el-Qoşair; B, el-Qţaifé; C, el-Qaşal; D, Qârâ; E, Chamsfn; A<sup>1</sup>, le khan de Ladjin; B<sup>1</sup>, khân el-'Aroûs; F, al-Ghasoûla; B<sup>2</sup>, « la bifurcation » vers ar-Raḥba; G, el-Breidj. . . . . 70
- FIG. 20.** — La traversée du Jourdain. . . . . 74  
Premier état : 1, Baîsân; 2, le bac du Jourdain; 3, Ṭayyibé.  
Deuxième état : 4, Zer'în; 5, 'Aîn Djâloût; 6, le caravansérail de Salâr; 7, le pont du Confluent; 8, el-Qoşair el-Mo'înf; 9, Zaḥar.
- FIG. 21.** — La traversée du Jourdain : profil. . . . . 75  
Premier état : 1, « la côte de la Poste »; 2, Baîsan; 3, le Jourdain; 4, Tayyibé.  
Deuxième état : 5, Zer'în; 6, 'Aîn Djâloût; 7, le caravansérail de Salâr; 8, le Jourdain; 9, el-Qoşair el-Mo'înf; 9, Zaḥar.

---

## PLANCHES HORS-TEXTE

---

- PL. I.** — 1. Le col de la poste entre al-Ghasoûla et al-Qaşab (vu de l'est). — 2. Sur la route d'Ayâs, aux abords d'Erḥâb. — 3. Sur la route d'Ayâs, à l'ouest de Taizîn (septembre 1929).
- PL. II.** — Le relais de « la bifurcation » vers ar-Raḥba (1, le site; — 2, vue prise du sud-est; — 3, l'entrée, la mosquée et la pièce d'habitation, vues de la cour).
- PL. III.** — Le relais de « la Citerne » (1, vue générale; — 2, la citerne). — Le relais près de Bâlis (3, vue prise du sud-ouest; — 4, détail de la construction)
- PL. IV.** — Le caravansérail de Ladjin et sa citerne.
- PL. V.** — 1. Khân el-'Aroûs. — 2. Er-Resten : le site du relais. — 3. Le pont sur le Kara-Sou près de Yaghrâ. — 4. Le caravansérail de Chaikhoûn près de Kafar-Ṭâb.
- PL. VI.** — Le caravansérail de Mandjak près d'Inqirâtâ.
- PL. VII.** — 1. Le caravansérail d'Orthosie et « le pont » sur le Nahr el-Bâred. — 2. La cour du caravansérail d'el-Kiswé.
- PL. VIII.** — L'emmagasinage de la neige au Liban.
-

# TABLE DES MATIÈRES

---

	Pages
Délimitation du sujet .....	1
Les sources : manuels de Chancellerie, 2; chroniques, 4; récits de voyages, 4; l'épigraphie et l'héraldique, 5; les sources archéologiques et la topographie historique, 5.	
Abréviations bibliographiques.....	8
 <b>I. — LES DEBUTS DE L'INSTITUTION</b>  	
<i>Création de la poste par Baïbars</i> .....	10
Origines de l'institution, 12; rapports possibles avec la poste des Mongols, 13.	
<i>La poste, institution souveraine</i> .....	14
Ses usages, 15.	
<i>L'organisation administrative</i> .....	16
Le sultan directeur du service postal, 17; ses collaborateurs, 17; les courriers, 18; leur insigne, 20; le personnel des relais, 21; le personnel des directions provinciales, 21; le budget, 21; la remonte des relais, 22.	
<i>Les routes postales</i> .....	23
État originel du réseau, 24; son premier développement, 24; caractère militaire de ces routes, 26; le principe de l'organisation routière, 27; la « poste », mesure itinéraire, 27; l'équipement routier : installations de fortune, 29; utilisation de caravansérails publics, 29; les relais spécialisés, 31; travaux d'art, 35. Le rendement, 35.	
<i>Les organismes annexes</i> .....	31
Les colombers, 36; les signaux optiques, 39. — Caractère embryonnaire de cette première organisation, 41.	
 <b>II. — DEVELOPPEMENT DE L'ORGANISATION PRIMITIVE</b>  	
<i>Point de départ chronologique de l'évolution</i> .....	42
<i>L'organisation administrative</i> .....	42
Action des circonstances politiques, 43; le Secrétaire d'Etat, directeur de la poste, 44; conséquences de cette innovation, 45; développement du cérémonial, 45; modification de l'insigne des courriers, 46; multiplication des charges en rapport avec la poste, 49 (courriers, 49; l'écuyer de la poste, 49; le directeur des relais, 50); rôle des Banû Faql-Allâh dans cette réorganisation, 51.	
L'émir porte-écritoire directeur de la poste, 51; conséquences, 52; la direction rendue au Secrétaire d'Etat, 53.	
La réorganisation financière, 53; adaptation des routes postales au trafic commercial, son intérêt fiscal, 54.	

<i>Les routes postales</i> .....	56
Développement du réseau vers les nouvelles frontières, 56; liaisons administratives, 58; nouvel aspect des relais, 59; les caravansérails de la poste, 63 (procédure administrative de leur création, 66); l'équipement commercial des routes, 67; les routes postales et le trafic caravanier, la route de Tripoli, 69.	
Les améliorations techniques : déplacements de relais, 69 (route de Damas à Homs, 69); modifications d'itinéraires, 72 (la traversée du Jourdain, 72; routes de Damas à Beyrouth, Baalbekk et Kérak, 76).	
Le rendement, 76.	
<i>Les organismes annexes</i> .....	77
Les colombiers et les signaux de feu, 77; les chameaux pour le transport de la neige, 77.	
Perfectionnement et fragilité de l'institution, 78.	

### III. — DÉSORGANISATION ET FIN DU SERVICE POSTAL

<i>Causes de la désorganisation de la poste</i> .....	80
Suppression de l'insigne, 80; le désordre budgétaire, 81; manquements des responsables, 81; le choc final : l'invasion de Tamerlan, 82; état de la poste après cet événement, 83.	
<i>Conclusion</i> .....	85

---

### APPENDICE : NOTES DE TOPOGRAPHIE

<i>Route Damas-Alep</i> .....	89
Khân Lâdjîn, 89; Khân al-Wâlî, 89; al-iftirâq, 89; Khân el-'Aroûs, 89; al-Ghasoûla, 89; Laţmîn, 89; Jarâboulous, 90; Inqirâtâ, 90; Ebbâd, 91; Khân Tômân, 91.	
<i>Route-Damas-ar-Raḥba</i> .....	92
Al-Masna', 92; Ḥaḥr Asad ad-Dîn, 92; el-Bweib, 93.	
<i>Route Damas-Tripoli</i> .....	93
Al-Qaşab, 93; Qadas, 94; Aqmâr, 94; ach-Cha'rá, 94; al-Djîsr, 94.	
<i>Route de Qal'at-Dja'bar</i> .....	94
Şahlân, 94.	
<i>Route Damas-Şafad</i> .....	94
Mouraidj al-Fouloûs, 94.	
<i>Route Damas-Beyrouth</i> .....	95
Zobdân, 95.	
<i>Route Damas-Kérak</i> .....	95
Al-Qounayya, 95; al-Bourdj al-Abyad, 95.	
<i>Route Alep-Ayas</i> .....	95
Erḥâb, 95; Yaghrâ, 96.	
<b>Table des illustrations</b> .....	97



