



HAL
open science

Les villes maritimes fatimides en Méditerranée orientale (969-1171)

David Bramoullé

► **To cite this version:**

David Bramoullé. Les villes maritimes fatimides en Méditerranée orientale (969-1171). Histoire urbaine, 2007, 19. hal-01536396

HAL Id: hal-01536396

<https://hal.science/hal-01536396>

Submitted on 11 Jun 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Octobre 2004. *Septième conférence internationale d'histoire urbaine d'Athènes.*

David Bramoullé, doctorant à l'Université de Paris I Panthéon-Sorbonne.

« Les villes maritimes fatimides en Méditerranée orientale (969-1171) », *Histoire Urbaine*, 19 (2007), p. 96-117.

RESUME :

L'histoire des relations des Fatimides à leurs villes portuaires est placée sous le sceau de l'ambiguïté. De fondation souvent très anciennes, ces cités étaient à la recherche de leur glorieux passé que seules les flottes militaires fatimides purent leur rendre en sécurisant les routes maritimes et en permettant l'émergence de puissantes bourgeoisies urbaines. En contrepartie les Fatimides disposaient d'autant de sources de rentrées fiscales et de bases militaires essentielles. Pourtant, jamais l'entente entre le pouvoir central et les villes côtières ne fut vraiment cordiale et les diverses villes maritimes constituèrent souvent durant les deux siècles de présence fatimide des foyers d'agitation autonomiste. Cela obligea le pouvoir central du Caire à mettre en place un système de gestion loin de l'image de dynastie centralisatrice que les Fatimides ont pu laisser par ailleurs.

ABSTRACT :

The story of the relations between the Fatimids and their coastal cities has to be set under the seal of ambiguity. Resulting from very ancient foundations, these cities were looking forward to get back their prestigious past. Only the Fatimid military fleets were able to retrieve it by making more secure the commercial maritime routes and by permitting the emergence of powerful urban burgesses. In counterpart, the Fatimids profited by the large amounts of taxes collected in each port which could be in the same time a naval base. Nevertheless, the understanding between the Fatimid power and their coastal cities has never been really friendly. During the two centuries of Fatimid domination these cities were very often centres of autonomist troubles. This situation obliged the Fatimids to elaborate a specific management system which was far from the picture of centralisation that the dynasty wanted to leave in other respects.

D'Alexandrie jusqu'à Tripoli du Liban en passant par Acre, Tyr ou Saïda, toutes ces cités avaient un passé maritime déjà glorieux au moment de l'arrivée des Fatimides en Egypte. Un tel ensemble de villes portuaires, entre les mains d'une dynastie qui avait déjà montré sa puissance navale alors qu'elle se trouvait encore basée en *Ifriqiya* (Tunisie actuelle) pouvait apparaître comme la pierre d'angle nécessaire à la construction d'une puissance maritime et économique de premier plan.¹ Pourtant, loin de pouvoir s'appuyer sans réserve sur les possibilités stratégiques et économiques qu'offraient les cités côtières de leurs territoires, les Fatimides durent apprendre à composer avec ces villes jalouses de leur indépendance et toujours promptes à se soulever. (Annexe 1 : carte)

En s'installant en Egypte puis dans la province du *Bilâd al-Shâm* (Syrie-Palestine), les Fatimides souhaitaient faire de ces territoires les bases arrières de la conquête de l'Iraq abbasside. Ce projet passait par la mise en place d'une troupe nombreuse ainsi que par la maîtrise des territoires séparant l'Iraq de l'Egypte. Toutefois, les Fatimides durent faire face à plusieurs rébellions qui touchèrent autant l'intérieur de la Syrie et de la Palestine que les littoraux. L'armée, composée de différents groupes ethniques concurrents, devint même un élément majeur de déstabilisation du régime. De moins en moins maîtres de leur destin et par peur d'être destitués, les califes successifs ne durent leur maintien sur le trône que dans leur capacité à trouver les sommes nécessaires pour s'attirer les grâces du groupe armé dominant du moment. Le déclenchement de la croisade en 1096 contribua grandement à remettre en cause un califat fatimide déjà bien ébranlé. Dans un tel contexte, les villes portuaires sous domination fatimide constituèrent des relais majeurs de la puissance militaire fatimide dans des zones instables, mais aussi et surtout des sources de rentrées fiscales importantes tirées des transactions commerciales. Ainsi, le maintien de la mainmise fatimide sur ces cités littorales constitua un enjeu majeur de toute l'histoire de la présence de la dynastie dans la région.

L'essentiel de la documentation, permet surtout d'aborder le problème des rapports des Fatimides, basés au Caire, avec leurs possessions littorales du point de vue de la capitale. Cependant, quelques documents offrent la possibilité d'appréhender ces relations à partir de la perspective opposée. Ce dernier aspect constitue peut-être l'approche la plus prometteuse pour comprendre la complexité des rapports qui unissaient les Fatimides à leurs cités côtières.

¹ Un aperçu des diverses actions navales entreprises par les Fatimides depuis leurs bases tunisiennes et siciliennes avant 969 se trouve dans : F. DACHROUI, *Le califat fatimide au Maghreb 296-362/909-973 : Histoire politique et institutions*, Tunis, 1981, pp.155-157, 214-217, 223-244. H. HALM, *The Empire of the Mahdi: the rise of the Fatimids*, tr. ang. M. Bonner, Leyde, Brill, New York, 1996, pp.221-238, 392-396

Aussi, la spécificité et la place des villes maritimes fatimides dans le dispositif administratif ainsi que le degré d'implication du pouvoir central dans ces villes constituent des aspects particulièrement intéressants sur lesquels il est nécessaire de s'interroger.

La manière dont les Fatimides s'occupèrent des diverses questions liées aux infrastructures nécessaires à la navigation et à la défense des ports ou des villes constitue un premier élément de réponse. Toutefois, les infrastructures défensives ne révèlent pas seulement la vocation militaire de ces cités. Elles contribuent aussi à protéger les richesses tirées de leurs activités commerciales dans lesquelles la dynastie avait un grand intérêt. Des activités qui eurent des répercussions sur la morphologie urbaine. Surtout, les particularités militaires et commerciales de ces cités contribuèrent à la mise en place de sociétés organisées par la mer, et qui entretenaient des rapports singuliers avec le pouvoir central fatimide.

Sources :

Quelques sources permettent d'aborder ces questions. Les villes portuaires sont d'abord évoquées dans les ouvrages des géographes de la fin du Xe siècle. Les textes, deux essentiellement, doivent être associés à la description du voyageur perse, Nâsir-î Khusraw qui traversa la région vers le milieu du XIe siècle². Son récit constitue un des plus précieux témoignages concernant l'apparence des villes portuaires et la vie urbaine locale. Les ouvrages d'historiens contemporains des Fatimides sont rares. Quelques textes rédigés par des hauts fonctionnaires fatimides ou leurs héritiers ont traversé les siècles.³ La chronique d'al-Musabbihî (m.1029), membre de la chancellerie fatimide, est la plus célèbre. Il n'en demeure malheureusement qu'une seule année.⁴ Malgré tout, les auteurs de certains ouvrages disparus ont pu nous parvenir grâce à des historiens postérieurs qui incorporèrent souvent des passages

² AL-MUQADDASÎ, *Ahsan al-Taqâsîm fî ma'arifât al-aqâlim*, éd. De Goeje, 2^e éd., E.J. Brill, Leyde, 1967, trad. fr. partielle A. Miquel, *La meilleure répartition pour la connaissance des provinces*, IFAO, Damas, 1963. (Ci-après : *Aqâlim*) Trad. anglaise complète B. Collins et M.H. Alta'i, *The best Divisions for the Knowledge of the Regions*, Garnet Publishing, Londres, 2001. NÂSIR-Î KHUSRAW, *Sefer Nameh*, texte persan et trad. de Ch. Schefer, Paris, 1881 (Ci-après : *Sefer Nameh*).

³ IBN AL-MA'MÛN, *Passages de la Chronique d'Égypte d'Ibn al-Ma'mûn*, éd. et présentée par A. Fu'âd Sayyid, Institut Français d'Archéologie Orientale, Paris, 1983 (Ci-après : *Chronique d'Égypte*). IBN MAMMATÎ, *Kitâb al-qawâwîn wa-l-dawâwîn*, éd. A.S. Atiya, Le Caire, 1943. IBN AL-SAYRAFÎ, *Qanûn Diwân al-rasâ'il*, éd. et tr. H. Massé, *B.I.F.A.O.*, Le Caire, 1919.- *Al-Ishâra 'ilâ man nâla-l-wîzâra*, éd. A. Fu'âd Sayyid, Le Caire, 1990. IBN AL-TUWAYR AL-QAYRASÂNÎ, *Nuzhat al-Muqlatayn fî 'akhbâr al-dawlatayn*, éd. A. Fu'âd Sayyid, Beyrouth, 1992 (Ci-après : *Nuzhat al-Muqlatayn*). AL-MAKHZUMÎ, *Kitâb al-Minhaj fî ilm kharaj Misr*, éd. C. Cahen, I.F.A.O., Paris, 1986 (Ci-après : *Minhaj*)

⁴ Membre de l'administration fatimide, auteur d'une chronique d'Égypte en grande partie perdue mais contenant de nombreux renseignements de premier ordre. AL-MUSABBIHÎ, *Tome quarantième de la chronique d'Égypte de Musabbihî 366-420/997-1029*, éd. et présentée par A.F. Sayyid et T. Bianquis, I.F.A.O., Textes arabes et études islamiques, n°13, Le Caire, 1978 (Ci-après : *Tome Quarantième*)

entiers de leurs prédécesseurs.⁵ L'exemple le plus notable étant l'historien de la période mamelouke, al-Maqrîzî (1364-1422), dont les ouvrages constituent une mine d'informations sur les Fatimides. Surtout, les histoires de dynasties locales et périphériques par rapport aux Fatimides permettent à la fois de connaître un point de vue différent de celui du Caire mais aussi parfois plus éclairant sur les questions qui nous occupent ici.⁶ Les documents archivistiques, en particulier les archives de la Geniza du Caire, ainsi que les archives des cités italiennes en contact avec les Fatimides permettent également d'étudier les villes littorales fatimides, notamment les aspects commerciaux et administratifs. Outre le problème de la rareté des sources évoquant les questions maritimes, les conceptions religieuses des Fatimides contribuèrent à l'élaboration d'une littérature soit très hostile soit au contraire très favorable à la dynastie. Cette réalité rend ainsi d'autant plus prégnante la nécessité de confronter un grand nombre de textes. Enfin, les données archéologiques constituent, lorsqu'elles existent, un moyen d'information absolument primordial, notamment dans le cas de l'étude des infrastructures portuaires.

1. Les infrastructures portuaires : le reflet de la politique navale fatimide ?

-Les ports, l'administration et la guerre.

Avant d'évoquer les infrastructures portuaires, il est nécessaire d'introduire quelques précisions. Administrativement, les villes portuaires fatimides en Méditerranée dépendaient de deux provinces ; le *Bilâd al-Shâm* (Syrie-Palestine) et l'Égypte. Chacune était divisée en districts dont dépendaient les ports. Les documents de la Geniza évoquent au moins quatorze ports entre Alexandrie et Lattaquié.⁷ Ainsi, la province du *Shâm* était partagée en six districts dont trois avaient accès au littoral. Celui de Damas dont dépendaient Tripoli et les autres ports jusqu'à Saïda. Le district du Jourdain avec les villes de Tyr et Acre, et enfin le district de Palestine dont dépendaient les cités côtières de Césarée, Jaffa, Ascalon jusqu'au littoral près de Gaza.⁸ Au sud-ouest venait la province d'Égypte dont au moins deux districts étaient côtiers

⁵ A. FU'ÂD SAYYID, « Lumières nouvelles sur quelques sources de l'histoire fatimide en Égypte », *Annales Islamologiques*, 13 (1977), pp.1-41. Cl.CAHEN, « Quelques chroniques anciennes relatives aux derniers Fatimides », *Bulletin de l'I.F.A.O.*, 37 (1937), pp.1-27

⁶ IBN AL-QALÂNISÎ, *Dhayl Târikh Dimashq*, éd. H.F. Amedroz, Leiden, 1908. Trad. fr. R. Le Tourneau, *Damas de 1075 à 1154*, Damas, 1952. IBN SHADDAD, *Al-A'laq al-Khatira fi Dhikr Umara al-Shâm*, ed. S. Dahan, Damas, 1962 (Ci-après: *A'laq al-Kathira*).

⁷ S.D. GOITEIN, *A Mediterranean Society, vol.1: Economic Foundations*, University of California Press, Berkeley, 1967, p.212 (Ci-après: *Mediterranean Society*)

⁸ AL-MUQADDASÎ, *Aqâlim*, ed. p.154.; tr. fr. p.159.

et dont dépendaient par exemple les ports de Faramâ (Péluse), Tinnîs, Damiette ou encore Alexandrie.

Les descriptions des ports fatimides révèlent les préoccupations des auteurs de la période et certainement de toute la société d'alors. L'aspect défensif du port et plus largement de la ville attire principalement l'attention du visiteur qui arrive par la mer ou par la terre. Dans les années 980, alors que les Fatimides viennent à peine de s'installer dans la région, le géographe al-Muqaddasî livre une description de la côte syro-palestinienne particulièrement représentative des préoccupations de la fin du Xe siècle. « Saïda et Beyrouth sont deux chefs lieux côtiers fortifiés. Tripoli aussi mais elle est plus importante ». Plus au sud, Tyr « est un chef lieu fortifié sur la mer, je dirais même en mer car on y entre par une porte unique sur un pont unique et la mer l'entoure ».⁹ A la même période Ibn Hawqal indique que « Tyr est une des plus solides places fortes au bord de la mer, florissante et ayant un sol fertile. On dit que c'est le lieu le plus ancien de la côte ».¹⁰ L'attention portée aux fortifications n'est pas nouvelle mais il est nécessaire de la replacer dans le contexte plus large de la Méditerranée orientale et de la confrontation entre les musulmans et les Byzantins. Les descriptions du Xe siècle mettent en évidence la conception géopolitique dominante chez les musulmans; le littoral syro-palestinien est alors considéré comme une place frontière militaire (*thâghr*). Le terme, précis, implique une organisation défensive particulière qui fut retouchée par les Fatimides dès leur installation sur cette côte.¹¹ En conséquence, les ports constituaient autant de postes frontières (*thughûr*) susceptibles de subir les assauts des flottes ennemies, surtout depuis que les Byzantins avaient repris le contrôle de la Crète (961), de Chypre (963), de Lattaquié (968) ou encore d'Alexandrette dont Ibn Hawqal précise qu'elle venait de tomber aux mains des chrétiens après avoir été un port d'exportation du bois.¹² Dans cette situation, tout ce qui concernait la défense portuaire devait théoriquement revêtir un caractère hautement stratégique.

A l'inverse de leurs descriptions des ports du *Bilâd al-Shâm*, les géographes ne paraissent plus préoccupés par les mêmes éléments lorsqu'ils abordent les ports égyptiens. Le terme de frontière militaire n'apparaît pas pour l'Égypte chez les auteurs Xe. Le danger byzantin, avéré, ne semble pas avoir la même conséquence sur le littoral égyptien et sur celui

⁹ AL-MUQADDASÎ, *Aqâlim.*, éd.p.160, pp.162-163 ; tr. fr. p.176, p. 182

¹⁰ IBN HAWQAL, *Kitâb Surat al-Ard*, éd. G.H Kramers, *Viae et regna. Descriptio ditionis moslemicae*, Leyde, 1938-1939 ; trad. G.H. Kramers et G. Wiet, *Configuration de la terre*, 2 vols, Paris-Beyrouth, 1964 ,éd.p.174, tr.p.170 (Ci-après : *Surat al-Ard*)

¹¹ IBN SHADDÂD, *Al-A'lâq al-Khatîra fî dhîkr Umarâ al-Shâm wa-l-Jazîra* p.93 mais aussi p. 96, 98, 102

¹² IBN HAWQAL, *Surat al-Ard.*, éd.p.182 ; tr. p.180

de Syrie. Malgré l'existence d'infrastructures militaires, les caractéristiques défensives des ports égyptiens ne sont quasiment pas évoquées. L'insistance porte davantage sur les vestiges antiques d'Alexandrie, ou encore les marchandises et les richesses produites par des villes comme Damiette et Tinnîs.¹³ Au XI^e siècle, les ports d'Égypte, peut-être plus éloignés du danger, étaient davantage consacrés au commerce. Leur vocation militaire n'apparaît pas réellement dans la manière dont les documents les évoquent. Ce n'est qu'à partir du califat d'al-Amir (1101-1130) que le vocable de frontière maritime semble appliqué aux ports d'Alexandrie ou Damiette.¹⁴ La présence des Francs, qui s'étaient emparés de presque toutes les possessions fatimides sur la côte syro-palestinienne, explique certainement le glissement de l'emplacement de la frontière militaire séparant un territoire musulman d'un territoire chrétien. Les ports égyptiens étaient alors directement menacés par les attaques franques.

-Un modèle de fortification.

Concrètement, l'apparence des ports de la côte syro-palestinienne pourrait répondre à un schéma établi selon un modèle qui paraît être reproduit dans plusieurs ports.

Al-Muqaddasî décrit la construction des fortifications du port d'Acre par son grand père Abû Bakr peu après 868. L'auteur livre de précieuses indications sur le mode de construction du port ainsi que sur les connaissances architecturales.

« 'Akkâ (Acre) est un chef lieu fortifié, sur bord de la mer [...] Avant le passage d'Ibn Tulûn, la ville ne possédait pas de fortifications de cette taille ; mais Ibn Tulûn, qui avait vu Sûr (Tyr), ses défenses et le mur qui enfermait le port (*mînâ'*), décida que 'Akkâ aurait le même. Il rassembla les entrepreneurs (*sunna'*) du district et s'ouvrit de son projet. « Aujourd'hui, répondirent-ils on ne sait plus bâtir dans l'eau ». C'est alors qu'on parla à Ibn Tulûn de notre grand-père, l'architecte Abû Bakr, comme du seul qui fut vraiment au fait de ces problèmes. Ibn Tulûn fit donc écrire à son gouverneur de Jérusalem pour qu'on lui dépêchât Abû Bakr. Quand il fut là et qu'on lui eut expliqué ce dont il s'agissait : « C'est, dit-il, chose facile ; il me suffit de quelques grosses pièces de sycomore. » Il fit ranger celles-ci à la surface de l'eau, en tenant compte des dimensions de la forteresse établie sur la terre ferme, et les lia les unes aux autres, en laissant libre du côté de l'ouest, l'emplacement d'une vaste entrée. Il bâtit là-dessus, avec de la pierre et du plâtre, et, par groupe de cinq blocs, assujettit les liens sous la forme d'énormes piliers qui

¹³ AL-MUQADDASÎ, *Aqâlîm.*, éd.195-196 ; IBN HAWQAL, *Surat al-Ard.*, éd.150, tr.148

¹⁴ IBN AL-MA'MÛN, *op.cit.*, p.61, 65. IBN AL-TUWAYR AL-QAYRASÂNÎ, *Nuzhat al-Muqlatayn.*, pp.91-92

renforçaient la construction. Plus les pièces devenaient lourdes, plus elles s'enfonçaient. Quand mon grand-père jugeait qu'elles étaient bien établies dans le sable, il les abandonnait telles quelles un an, le temps de laisser s'assurer leur implantation. Après quoi, il recommençait à construire au même endroit. A chaque point où la construction touchait l'ancien mur, il l'y incorporait et l'y soudait. Enfin, il éleva, au-dessus de l'entrée, un arc (*qantara*). Les bateaux regagnaient le port (*mînâ'*) chaque nuit et l'on tendait, comme à Tyr, une chaîne...».¹⁵

Ce texte, s'il ne se rapporte pas directement à la période envisagée ici, met cependant en évidence plusieurs points importants. Il s'agit tout d'abord d'une perte du savoir architectural relatif aux constructions sous-marines. Il y a tout lieu de croire que les choses ne s'arrangèrent pas avec le temps et qu'à la période fatimide il n'existait plus d'ingénieur capable de construire de telles fortifications. Au-delà de cet aspect, la description que donne du port de Tyr le géographe pourrait presque s'apparenter à celle de Mahdiya, première capitale fatimide construite au début du Xe siècle sur la côte orientale tunisienne. Il est ainsi possible de penser que ce type de fortifications correspondait aux exigences et à la perception fatimide de ce que devait être un port fortifié. Originaires de Salamiya en Syrie, les premiers fatimides qui s'étaient installés en Tunisie devaient certainement connaître la plus célèbre place forte maritime musulmane sur la cote du *Shâm* et s'étaient sans doute inspirés de ce modèle pour bâtir Mahdiya, elle aussi située sur une petite péninsule. Ainsi, les divers textes évoqués laissent supposer qu'à leur retour en Orient, les Fatimides héritèrent des ports en l'état. La perte du savoir architectural, évoquée par al-Muqaddasî, ainsi que l'absence de textes mentionnant des travaux dans les ports même, permettent de penser que ces ports n'évoluèrent qu'assez peu jusqu'au XIIIe siècle. Les fouilles archéologiques effectuées à Arsûf et Acre indiquent que les matériaux utilisés aux Xe et XIe siècles lors des travaux de réparation ou de consolidation des fortifications sur lesquels nous n'avons pas de détails, étaient de bien moindre qualité que précédemment et n'avaient rien de comparable avec ceux de la période antique. Cela explique d'ailleurs qu'à Acre, le rempart construit par Abû Bakr se soit écroulé sous l'effet de la mer, si bien qu'au XIIIe siècle, alors que la ville était sous domination franque, on n'en parlait plus que du « récif de la Tour des mouches ». ¹⁶ Un autre

¹⁵ AL-MUQADDASÎ, *Aqālīm*, éd. p. 162-163; tr. fr. p. 181-182

¹⁶ *Gestes des Chiprois*, ed. G. Reymond, Genève, 1887, p.226-227, n°454 « Esquelles de la Tour des Mosches ». E. LINDER, A. RABAN, « Underwater surveys in the port of Acre (1964) », *Western Galilee and the coast of Galilee, Jerusalem*, 1965, pp.180-194 (en hébreu). Mais surtout: R. GETHWAGEN, « The crusader port of Acre: layout and problems of maintenance », *Actes du Colloque de la Society for the Study of the Crusades and*

passage du récit du géographe concernant Tyr laisse aussi supposer que les navires ne demeuraient dans le port (*mînâ'*) que durant la nuit. Le reste de la journée, au moins en cas de calme, les navires étaient ancrés à l'extérieur. Il s'agissait sans doute de faciliter le trafic des navires qui venaient charger ou décharger le long des digues et des quais. Il semble qu'il y ait ainsi eu, au moins à Tyr, deux ensembles distincts, deux bassins, l'un intérieur et protégé par des digues et des remparts, l'autre extérieur et seulement abrité de la houle. (Voir annexe 2 : Plan de Tyr)

En 1184, le récit d'Ibn Jubayr concernant Acre semble confirmer l'hypothèse selon laquelle le port de Tyr constituait le modèle pour les autres ports de cette côte. Après avoir comparé Acre et Tyr, l'auteur indique en substance qu'à la différence de Tyr, les gros navires ne pouvaient pénétrer dans le port et jetaient l'ancre en dehors alors que les petits navires pouvaient rentrer.¹⁷ La capacité des ports est difficile à évaluer tant les indications sur les navires sont éparses. Les fouilles de l'épave de Serçe Limani en Turquie ont mis au jour les vestiges d'un navire considéré comme originaire de la côte syro-palestinienne et datant du début du XI^e siècle. Les conclusions font état d'une embarcation à deux mats et d'une quinzaine de mètres de long, ce qui semble être un navire de dimension moyenne pour la période. Mais, n'ayant pas les dimensions de ce que les auteurs nomment *mînâ'*, c'est-à-dire du bassin du port, il est difficile de connaître la capacité des ports.¹⁸

Le récit du voyageur Nâsir-î Khusraw semble confirmer le rôle de modèle que joua Tyr non seulement pour Acre mais pour nombre de ports de la côte syrienne lors de la réalisation des grandes infrastructures portuaires entre le VIII^e et IX^e siècle.¹⁹ Lors de son séjour à Acre, le voyageur remarqua que la plupart des ports de la côte étaient agencés de la même manière. L'auteur évoque alors une sorte d'étable formée par un bassin (*mînâ'*) pour la sécurité des navires, et dont le mur du fond s'appuyait sur la ville que baignait la mer. Deux digues latérales sur lesquelles étaient bâties des tours permettaient de contrôler la passe au moyen d'une chaîne que des soldats baissaient ou montaient²⁰. Encore une fois, le système défensif

Latin East, (Clermont-Ferrand, 22-25 juin 1995), réunis par M. Ballard, Publications de la Sorbonne, Paris, 1996, p.553-581.

¹⁷ Révérend Père Marmardji, *Textes géographiques arabes sur la Palestine*, Etudes Bibliques, J. Gabalda, Paris, 1951, pp.120-121

¹⁸ F.H. VAN DOORNINCK, « The medieval shipwreck at Serçe Limani : an early 11th-century Fatimid-Byzantine commercial voyage », *Graeco-Arabica*, 4 (1991), pp.45-52

¹⁹ Aly Muhammad Fahmy, *Muslim naval organisation in the Eastern Mediterranean*, National publication and printing house, Cairo, 1949

²⁰ NÂSIR-Î KHUSRAW, *Sefer Nameh*, p. 49 « La plupart des villes de la côte de Syrie ont un mina'. On donne ce nom à une darse construite pour la sécurité des navires. Elle ressemble à une écurie dont la muraille du fond s'appuie à la ville pendant que les murs latéraux s'avancent dans la mer. A leur extrémité s'ouvre une entrée de 50 guez et une chaîne est tendue d'un des murs à l'autre. Lorsqu'on veut faire entrer un navire dans le mina' on

s'avérait relativement classique sur le littoral allant de la Syrie à la côte orientale de l'Ifriqiya. Les Fatimides l'avaient déjà utilisé pour leur port de Mahdiya, ils ne virent donc sans doute pas la nécessité d'y apporter des modifications. (Annexes 3 et 4 : Plan d'Acre et plan de Mahdiya)

Les données permettant d'aborder le problème de l'architecture portuaires sont ainsi rares. Les quelques voyageurs ou géographes visitant les ports n'avaient pas de préoccupations architecturales et s'attachèrent peu à décrire les sites. L'archéologie, de son côté, n'a pas encore livré tout son potentiel. Les travaux de E. Rey, anciens et relatifs à l'architecture des ports croisés au Proche Orient, permettent d'imaginer à quoi pouvait ressembler les ports fatimides mais il est cependant assez difficile d'avoir une véritable idée des diverses infrastructures au moment de la domination fatimide.²¹ Les éléments à notre disposition laissent penser que les Fatimides ne s'occupèrent que relativement peu de leurs ports de la côte syrienne, au moins pour la plus grande partie de leur présence dans la région. L'explication réside peut-être dans un relatif apaisement des relations entre les Byzantins et les Fatimides comme l'atteste les diverses trêves signées entre les deux ennemis.²² La disparition du savoir architectural constitue sans doute une autre explication. Cependant, le caractère particulièrement instable de ces implantations portuaires, marquées par de multiples insurrections des gouverneurs ou des populations locales, et les difficultés éprouvées par la dynastie pour reprendre en main les cités révoltées ont sans doute fait hésiter les califes à renforcer les fortifications portuaires syriennes et constitue sans doute une explication à ne pas négliger.²³

En terme de morphologie urbaine, la ville et le port étaient toujours étroitement associés. Les infrastructures du port ne constituaient qu'une partie ou un prolongement de celles de la cité. Les infrastructures maritimes de la côte syro-palestinienne semblent très proches, et si les villes littorales diffèrent un peu en raison de leurs sites respectifs, les sources mettent en évidence la forme géométrique des villes maritimes fortifiées. En février 1047, Nâsir-î Khusraw décrit ainsi Tripoli : « La ville est construite de telle façon que trois de ses côtés sont baignés par la mer dont les flots atteignent le sommet des remparts lorsqu'elle est

baisse la chaîne jusqu'à ce qu'elle descende sous l'eau puis on le fait passer au dessus d'elle et on l'a tend de nouveau afin qu'aucun ennemi ne puisse rien tenter contre les vaisseaux ».

²¹ E. REY, *Etudes sur les monuments de l'architecture militaire des Croisés en Syrie et dans l'île de Chypre*, Paris, 1871

²² J. SKYLITZES, *Empereurs de Constantinople*, texte traduit par B. Flusin et annoté par J.C. Cheynet, Réalités byzantine, 8, ed. P. Lethielleux, Paris, 2003, p.284 Cet auteur byzantin signale une première trêve de 10 ans signée en 998. W. FELIX, *Byzans und die islamische Welt im früheren 11. Jahrhundert*, Vienne, 1981, p.80.

²³ IBN AL-QALÂNISÎ, p.96 et ss, A. ASHTOR, « Républiques urbaines dans le Proche Orient à l'époque des Croisades », *Cahiers de Civilisation Médiévale*, XVIII, n°2 avril-juin, 1975, p.125

agitée. La partie de la ville qui est du côté de la terre ferme est protégée par une muraille et un grand fossé ». Puis Jubeyl : « cette ville a la figure d'une triangle dont la base est formée par le rivage de haute mer. Elle est entourée d'une muraille très haute et très solide.»²⁴ La description de Tyr est sensiblement la même. Il s'agit donc le plus souvent d'une forme géométrique dont un ou plusieurs côtés sont bordés par la mer. A partir des années 1080-1090, la pression des Seljukides sur les positions fatimides se fit plus forte. Puis, en 1099, l'arrivée des croisés menaça la présence fatimide dans la région. Aussi, contrairement à ce qui s'était passé au siècle précédent, certains efforts furent-ils consentis par les Fatimides pour renforcer leurs possessions littorales. Les documents épigraphiques mettent en évidence une série de travaux de fortification entrepris à partir de 1082, sous le règne du calife al-Mustansir. Les murailles de Jubeyl et Saïda d'abord, puis d'Ascalon au début du XIIe siècle furent ainsi renforcées.²⁵ Les travaux permirent aux cités fatimides de résister pour un temps aux assauts et sièges des diverses troupes ennemies. Il fallu attendre 1153 pour qu'Ascalon, dernière place forte fatimide en Palestine, ne tombe aux mains des Francs.²⁶

Ainsi, malgré les prétentions affichées par l'administration centrale fatimide et en dépit de l'importance militaire de ces cités, la documentation ne permet pas de parler, à l'échelle locale, d'un véritable effort de renforcement des fortifications littorales. De la même manière, les sources de la période fatimide n'évoquent pas clairement la présence d'un quelconque arsenal dans les villes côtières syriennes. L'amirauté fatimide résidait au Caire tout comme l'arsenal et les chantiers de construction de navires à vocation militaire. S'il est évident que tous les ports évoqués possédaient des ateliers susceptibles de réparer ou de mettre en œuvre des navires, l'étonnement avec lequel Nâsir-î Khusraw décrit le chantier et les ouvriers du port de Haïfa, laisse supposer que les autres ports visités ne devaient pas développer ces activités spécifiques, ou alors dans une très modeste mesure qui ne justifiait pas une mention écrite.²⁷

²⁴ *Ibidem*, p.40, p.43

²⁵ *Répertoire Chronologique d'Epigraphie Arabe*, T. Combe, J. Sauvaget, G. Wiet, Le Caire, 1937, T. VII, p.220, 258 ; T. VIII, p.2, 39, 210. M. SHARON, « A new fatimid inscription from Ascalon, *'Atiqot*, XXVI (1995), pp.61-86.

²⁶ IBN MUNQIDH, *Kitâb al-'I'tibâr, Des enseignements de la vie, Souvenirs d'un gentilhomme syrien du temps des Croisades*, présenté, traduit et annoté par A. Miquel, Collection Orientale de l'Imprimerie Nationale, Paris, pp.109-111.

²⁷ NÂSIR-Î KHUSRAW, *Sefer Nameh*, p.60

2) Les infrastructures urbaines et commerciales.

Au-delà de leur rôle défensif, la situation des villes maritimes, aux débouchés des itinéraires commerciaux venant de l'intérieur de la Syrie ou de l'Égypte, faisait d'elles des places commerciales de premier plan. L'impression de prospérité est particulièrement nette à la lecture des écrits géographiques du Xe siècle. Ce sentiment devient réalité tangible sous la plume de Nâsir-î Khusraw pourtant fin connaisseur des plus grandes places commerciales de Perse. Il estimait à vingt mille le nombre des habitants mâles de Tripoli et s'étonnait de la beauté et de la richesse de la plupart des cités littorales de Syrie qu'il traversait.²⁸ A Saïda, les marchés lui apparurent tellement propres et bien achalandés qu'il pensa même à une disposition spéciale prise en l'honneur d'un invité de marque. On lui assura que c'était l'habitude de la ville. Selon ce même auteur, Tripoli et Tyr avaient une superficie de mille *âresh* carrés, soit approximativement 6400 mètres carrés. Les maisons s'élevaient jusqu'à six étages dans les deux villes. Acre faisait même 1280 mètres de longueur sur 320 mètres de largeur.²⁹ Enfin, Haïfa se distinguait à ses yeux des autres cités par la présence « *d'ouvriers occupés à construire des navires [...] destinés à la navigation maritime* ».³⁰

Toutes les villes portuaires étaient dotées d'équipements commerciaux. Les auteurs jugeant certainement qu'il n'y avait aucun intérêt à décrire les caractéristiques architecturales ou simplement les dimensions des divers édifices consacrés aux activités commerciales. Ils se contentent juste d'en mentionner la présence. Surtout, les termes utilisés pour désigner tel ou tel espace d'échange peuvent être employés les uns pour les autres et un même terme désigne parfois des réalités différentes selon les auteurs où la région à laquelle ils se rapportent.

Quelques traits généraux se dégagent toutefois des documents. A l'intérieur de chaque ville portuaire, les sources mettent en évidence la présence de plusieurs espaces d'échange. Outre les nombreux marchés (*sûq*, pl.: *aswâq*) plus ou moins spécialisés, il existait, au moins en Égypte, des entrepôts qualifiés de *Dâr*, dans lesquels les marchandises étaient placées dès leur déchargement. Dans les ports égyptiens tels Alexandrie, Damiette ou dans l'ensemble urbain du Caire alors considéré comme la principale ville commerciale d'Égypte, des agents de l'Etat venaient y prélever les taxes sur les marchandises avant qu'elles ne soient proposées à la vente.³¹ Plusieurs documents évoquent un *Dâr Mâlik* à Alexandrie, *Dâr Mânak* au Caire,

²⁸ NÂSIR-Î KHUSRAW, *Sefer Nameh*, pp.40-62

²⁹ *Ibidem*, p.40, p.46, p.49

³⁰ *Ibidem*, p.60

³¹ Cet ensemble urbain du Caire se composait en fait de deux cités distinctes et distantes de quelques kilomètres. La plus ancienne, al-Fustât était la ville où vivait la population, où se déroulaient les échanges commerciaux

Dâr al-Yâtîm à Damiette où étaient logés des marchands étrangers et qui servaient donc d'hostelleries.³² Le vocable de *dâr* servait aussi à désigner des bourses de commerce de gros ou de détails qui détenaient un monopole sur les transactions d'un seul type de produit ; ainsi un *Dâr al-Jawhar* (bourses des pierres précieuses) et un *Dâr al-Jebna* (bourse du fromage) au Caire, dans lesquels les ventes se faisaient à l'encan et où les marchands étrangers pouvaient parfois se rendre.³³ Les sources font également références à des bâtiments qualifiés de *khâns* ou de *funduqs*, les caravansérails, dans lesquels les marchands pouvaient à la fois séjourner et entreposer leurs marchandises.³⁴ En Egypte, il existait de vastes quartiers clos, les *qaysariyya*, à l'intérieur desquels se trouvaient les caravansérails et certainement les *dâr*. Si les termes de *khân* et de *funduq* paraissent tout deux désigner des entrepôts-auberges, le terme de *dâr* est plus problématique car il pourrait s'agir en fait d'un vaste édifice à l'intérieur duquel se trouvaient ces hostelleries.

Dans les ports de Syrie, la situation était semble-t-il un peu différente de celle de l'Egypte. Al-Muqaddasî évoque les *funduqs* dans lesquels les taxes étaient très élevées³⁵. Nous savons par ailleurs qu'il existait des *khâns*, à Tripoli, à Tyr et dans les autres villes portuaires. A Tyr, le cadî Ibn Abî 'Uqail, cité par Nâsir-î Khusraw et les documents de la Geniza, était le propriétaire d'un *khân* de la ville.³⁶

Ces divers lieux destinés au commerce témoignent ainsi de l'existence d'une activité commerciale importante et surtout du rôle essentiel des diverses communautés urbaines.

alors que la cité d'al-Qâhira constituait l'ensemble palatial où logeait une partie des troupes califales, des gens de la cour, des administrateurs. Cet ensemble urbain était considéré comme le principal pôle économique d'Egypte, devant Alexandrie, et apparaissait comme un véritable port fluvio-maritime du fait de la présence de plusieurs chantiers de constructions navales, notamment pour les navires destinés aux flottes de guerre, mais aussi de débarcadères pour les marchandises arrivant de haute Egypte et de la Méditerranée. Voir : A. FU'ÂD SAYYID, *La capitale de l'Egypte jusqu'à l'époque fatimide, al-Qâhira et al-Fustat. Essai de reconstitution topographique*, Beirut text und Studien, band 48, Beirut : Franz Steiner Verlag Stuttgart, 1998. J.-C. GARCIN (Dir.), *Grandes villes méditerranéennes du monde musulman médiéval*, Ecole Française de Rome, 2000, pp.177-203. A.L. UDOVITCH, « A Tale of two Cities: commercial relations between Cairo and Alexandria during the second half of the 11th century », in *The Medieval City*, ed. H.A. Miskimin and Others, New Haven, 1978, pp.143-162; « Alexandria in the 11th and 12th Centuries. Letters and documents of the Cairo Geniza merchants: an interim balance sheet », *Alexandrie Médiévale* 2, éd. C. Décobert, *Études Alexandrines*, 8 (2002), I.F.A.O., Le Caire, pp.99-112.

³² YAHYA IBN SA'ÎD, *Histoire de Yahya d'Antioche*, éd. critique I. Kratchkovsky, trad. annotée F. Michaux, G. Troupeaux, Patrologie Orientale, t. 47, fasc. 4, n°212, Pontificio Istituto Orientale, Rome, diff. Mondiale Brepols, Turnhout, Belgique, 1997, p.447. AL-MUSABBIHÎ, *Tome quarantième*, p.189. Cl. CAHEN, « Douanes et commerces dans les ports méditerranéens de l'Egypte médiévale d'après le Minhâdj d'al-Makhzûmî », *Journal of the Economics and Social History of the Orient*, 7 (1964), p.236

³³ AL-MUSABBIHÎ, *Tome quarantième*, p.59. N.A. STILLMAN, « The eleventh century merchant house of Ibn 'Awkal (A Geniza study) », *Journal of the Economics and Social History of the Orient (J.E.S.H.O.)*, 16 (1973), p.21

³⁴ Pour plus de facilité nous utiliserons les pluriels francisés ces deux vocables plutôt que les pluriels arabes qui sont respectivement : *khân* ; pl. : *khânât* ; *funduq*, pl. : *fanâdiq*

³⁵ MUQADDASÎ, *Aqâlim*, éd.p.189; tr. fr. p.239

³⁶ NÂSIR-Î KHUSRAW, *Sefer Nameh*, p.47. S.D. GOITEIN, *Letters of Medieval Jewish Traders*, Princeton, New-Jersey, 1973, p.132, 158, 320 (Ci-après: *Letters*)

3) Les activités et les sociétés littorales.

Il apparaît assez clairement que les groupes humains présents dans les diverses cités littorales évoquées ont été influencés, dans leur structuration interne, mais aussi dans leur rapport au pouvoir central fatimide par l'existence d'une activité liée à la mer, qu'elle soit commerciale ou militaire.

- Activités et sociétés locales.

Assez classiquement, les activités qui devaient être les plus fréquentes dans les ports ne sont que très peu évoquées par les sources. La pêche et le métier de marin n'apparaissent qu'au détour de quelques remarques concernant les noms de certains personnages. Ainsi en 997-998, 'Allaqa, marin de sa condition, apparaît dans les sources car il mène la révolte de Tyr³⁷. La ville était également connue pour son artisanat du verre que mentionnent en passant al-Muqaddasî ainsi que les textes de la Geniza.³⁸ A Alexandrie les documents font allusion à des pêcheurs ainsi qu'aux communautés juives présentes sur la côte et dont certains membres ramassaient les coquillages. Cela leur valu un procès avec les autorités rabbiniques locales.³⁹ Si tous les individus se livrant à ces diverses activités représentaient les classes sociales les plus basses, les marchands (*tujjâr*, sing: *tâjir*) dont l'importance ne cessa de croître, formaient la catégorie sociale la plus aisée. Les villes portuaires fatimides, d'Egypte ou de Syrie, avaient comme point commun la présence de communautés de marchands locaux mais aussi étrangers. Au milieu du XI^e siècle dans le port de Tripoli se côtoyaient des navires venant de « Grèce, du pays des Francs, d'Espagne et du Maghreb. »⁴⁰ Outre les marchands originaires des diverses parties du monde musulman, notamment de l'Afrique du Nord et d'al-Andalus, les ports fatimides attiraient particulièrement les marchands italiens, souvent qualifiés dans les textes arabes du terme générique de *Rûm*.⁴¹

La présence d'étrangers et surtout de chrétiens impliquait l'existence de structures susceptibles d'assurer leur contrôle. Il était impossible pour le pouvoir central de laisser les marchands chrétiens s'égarer librement dans la ville sitôt débarqués du navire. Le contrôle passait entre autre par l'obligation faite à ces marchands chrétiens d'Europe de résider et de

³⁷ IBN AL-QALÂNISÎ, *op.cit.*, p.50 et ss. YAHYA IBN SA'ÎD, *op.cit.*, p.181 et ss.

³⁸ MUQADDASÎ, *Aqâlim* éd.p.180 ; tr. fr. p.218. S.D. GOITEIN, *Mediterranean Society*, I p.110

³⁹ S.D. GOITEIN, *ibid.*, note 87, p.430

⁴⁰ NÂSIR-Î KHUSRAW, *Sefer Nameh.*, p.41. O.R. CONSTABLE, *Trade and traders in Muslim Spain*, Cambridge University Press, Cambridge, 1994, pp.29-38

⁴¹ Ce terme désigne le plus souvent les marchands originaires des territoires anciennement sous domination byzantine ou les marchands byzantins eux-mêmes.

commercer dans des espaces déterminés ; les *khân*, *funduq* et autres *dâr*.⁴² Ces lieux paraissent dans certains cas avoir été réservés à telle ou telle nation de marchands qui disposait alors d'un privilège non négligeable au regard de la position de l'Égypte dans le commerce méditerranéen médiéval. Plusieurs textes mettent ainsi en évidence la présence d'Amalfitains en Égypte dès la fin du Xe siècle.⁴³ Les documents signalent que les Amalfitains, avec qui les Fatimides entretenaient déjà des relations avant 969, disposaient sans doute d'un bâtiment à Fustât sur les bords du Nil. Les textes parlent alors du *Dâr Mânak*. Les récits de Yahya Ibn Sa'îd (m. déb. XI e siècle) et al-Musabbihî (m.1029) à propos du *Dâr Mânak*, laissent supposer qu'il s'agissait d'un bâtiment à l'intérieur duquel se trouvait un *funduq* occupé par ces marchands.

Si les Amalfitains semblaient jouir d'une certaine exclusivité auprès des Fatimides à la fin du Xe siècle, ils paraissent avoir perdu leurs privilèges, ou en tout cas durent-ils les partager avec d'autres cités italiennes plus puissantes à partir du XIe siècle. Venise évidemment mais aussi Pise et Gênes comprirent tout l'intérêt qu'il y avait à disposer de comptoirs commerciaux en Égypte même et s'installèrent en maître dans le commerce égyptien à partir de la fin du XIe siècle.⁴⁴ La main mise des cités italiennes sur le négoce de l'Égypte était tel que Pise obtint elle aussi le droit de disposer d'un établissement à Alexandrie en 1153, l'année même où les Fatimides perdaient leur dernière place forte en Palestine, Ascalon, sous les actions conjuguées des flottes italiennes et des troupes franques. Il semble que ces cités exigèrent et obtinrent même certaines exemptions fiscales du fait de leur rôle dans l'approvisionnement de l'Égypte en matériaux stratégiques même en plein cœur des croisades et en dépit des interdictions papales.⁴⁵ Les textes italiens indiquent que les bâtiments où les étrangers réalisaient leurs opérations commerciales demeuraient propriété de l'administration fatimide qui les entretenait mais en confiait la gestion à la nation qui en

⁴² Il apparaît dans les lettres de la Geniza que les marchands chrétiens ou juifs originaires des pays musulmans n'étaient pas soumis aux mêmes obligations que les marchands européens.

⁴³ YAHYA IBN SA'ÎD, *Histoire de Yahya Ibn Sa'id d'Antioche*, éd. et trad. I. Kratchkovsky et A. Vasiliev, Patrologie Orientale, Tome XXIII, fasc. 3, Firmin-Didot, Paris, 1932, pp.447-448. C. CAHEN, « Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au Xe siècle », *Archivio Storico per le Province Napoletane*, Nuova Serie, vol. XXXIV (1953-54), Societa Napoletana di Storia Patria, Napoli, 1954, pp.3-8. S.M. STERN, « An original document from the fatimid chancery concerning italian merchants. », *Studi Orientalisti in onore di G. Levi Della Vida*, II, 1956, p. 529-538.

⁴⁴ D. JACOBY, « Les Italiens en Égypte aux XIIe et XIIIe siècles : du comptoir à la colonie ? », *Coloniser au Moye Âge*, M. Balard et A. Ducellier, Paris, 1995, p.78. Cl. CAHEN, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le Minhâdj d'al-Makhzûmî », *J.E.S.H.O.*, 7 (1964), pp.217-314, p.238, p.251 (Ci-après : *Douanes et commerces*) ; *Ibid.*, « Le commerce d'Amalfi dans le Proche Orient musulman avant et après la croisade », *Compte rendu des séances de l'année 1977 de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres*, Klincksieck, Paris, 1977, pp.291-301

⁴⁵ D. JACOBY, « The supply of war material to Egypt in the crusader period », *J.S.A.I.*, 25 (2001), pp.102-132

disposait pour loger ses marchands, stocker les marchandises et sans doute effectuer des transactions.

Les transactions se déroulaient parfois dans les locaux de marchands investis par l'Etat du titre de *wakîl al-Tujjâr* ou *Paqîd ha-Sôkharîm*, c'est-à-dire l'agent ou le représentant des marchands.⁴⁶ Des agents étaient présents dans tous les ports d'Egypte et sans doute de Syrie. Ils possédaient généralement un bureau dans lesquels ils avaient la possibilité d'entreposer les marchandises des commerçants qui les leur confiaient. Ils pouvaient aussi régler les conflits qui ne manquaient pas de survenir entre marchands. La correspondance du commerçant cairote Ibn 'Awkal atteste de son titre de *Paqîd ha-Sôkharîm* et indique que dans son bureau pouvaient se tenir les ventes qui se faisaient sous la surveillance de témoins officiels, de notaires certifiant la validité des transactions⁴⁷. Dans les cités de la côte syrienne, de taille plus modeste, un *wâkil* pouvait cumuler la charge d'administrateur du port (*nâzir*) ainsi que celle de cadi, évidemment réservée au seul musulman. Un traité fiscal égyptien de la fin du XII^e siècle fait également état de la présence dans chaque port de courtiers, de traducteurs et autres agents commerciaux nécessaires au bon déroulement des transactions. Tous ne travaillaient pas directement pour l'administration centrale mais, le plus souvent, les textes montrent qu'ils avaient obtenu, moyennant finance, l'autorisation de percevoir les taxes pour leur propre compte avec bénéfice évidemment.⁴⁸

Ainsi, les textes mettent clairement en évidence que le commerce maritime eut une répercussion sur la constitution, dans chaque ville, de sociétés organisées par et pour le commerce maritime et qui jouèrent un rôle majeur dans leur rapport au pouvoir central fatimide.

- Les sociétés urbaines littorales et le pouvoir central.

L'histoire des villes portuaires sous domination fatimide est émaillée de nombreuses révoltes. Il apparaît en effet que les villes littorales égyptiennes ou syro-palestiniennes furent revêches à l'autorité centrale du Caire et profitèrent souvent d'un affaiblissement de la dynastie pour tenter de prendre leur indépendance. Les récits de la conquête fatimide de l'Egypte mettent en évidence les nombreuses révoltes qui éclatèrent à Alexandrie ou encore

⁴⁶ Le deuxième terme est de l'hébreu, il se trouve également dans plusieurs lettres de la Geniza du Caire et désigne sans doute un représentant plus spécifiquement de confession juive.

⁴⁷ N.A. STILLMAN, *op.cit*, p.21. A.L. UDOVITCH, « Merchants and Amirs: government and trade in eleventh-century Egypt », *Asian and African Studies*, 22 (1988), p.53-72.

⁴⁸ Cl. CAHEN, « Douanes et commerce », *ibid*.

Tinnîs dans les années qui suivirent l'arrivée des Fatimides.⁴⁹ De la même manière, les années de la guerre civile égyptienne (1065-1072) puis les derniers temps du règne des Fatimides révèlent que les cités côtières d'Égypte servirent souvent de refuge à plusieurs rebelles qui avaient le soutien des populations locales.⁵⁰

Les cités portuaires syro-palestiniennes ne furent pas en reste et la fin du Xe siècle constitua une période de soulèvement de plusieurs villes.⁵¹ En 997-998, Tyr connut une révolte populaire qui s'inscrit dans le contexte d'une hausse du prix des denrées alimentaires et paraît également avoir eu pour point de départ le refus de la main mise maghrébine sur la région. 'Allâqa al-Bahrî (le marin), meneur des insurgés, fit massacrer tout le contingent berbère placé là par les Fatimides et en appela même aux Byzantins qui s'approchèrent de la cité mais furent défaits par la flotte égyptienne qui croisait dans la zone.⁵² Les Fatimides récupèrent la ville mais le sentiment anti-maghrébin resta vivace dans la population locale.⁵³

A partir du Xe siècle, les ports de la côte syro-palestinienne avaient connu un essor dû à l'accroissement du trafic maritime. Aux XIe et XIIe siècles, les documents de la Geniza témoignent que Tyr, Tripoli et la plupart des ports de la côte étaient fréquentés par des marchands venant de toutes les régions de la Méditerranée.⁵⁴ Les quais des ports syro-palestiniens étaient encombrés de ballots de soie libanaise et persane, ou des charges de mélasse qui croisaient les sacs de lin d'Égypte particulièrement réputés.⁵⁵ Ainsi, ces villes avaient peu à peu vu se former des bourgeoisies urbaines impliquées dans le commerce maritime au long cours. A la fin du Xe siècle et au début du XIe siècle, ces communautés semblent avoir choisi de soutenir la dynastie fatimide. Grâce à sa flotte, celle-ci pouvait assurer la sécurité des routes commerciales menacées par les Byzantins tout proches. Le rapport entre le pouvoir central et les bourgeoisies urbaines se manifesta notamment dans la gestion des impôts et des taxes. Dans ce domaine, le texte de Nâsir-î Khusraw concernant Tripoli indique, en substance, que le calife y avait aboli les impôts, à une date indéterminée, et que les taxes payées par les marchands servaient à entretenir les troupes de ce port menacé par

⁴⁹ IBN AL-MUQAFFA', *Histoire de l'Église égyptienne*, vol.II, part.2 (880-1066), éd et trad. anglaise, A.S. Atiya, Publications de la Société d'Archéologie Copte, Le Caire, 1943, éd.p.89, tr.p.132. AL-MAQRÎZÎ, *Itti'âz al-Hunafa' bi-Akhbar al-A'imma al-Fatimiyyin al-Khulafa'*, vol. I, ed. J. al-Dîn al-Shayyal, Le Caire, 1967, p.180, p.182 (Ci-après *Itti'âz*)

⁵⁰ IBN MUYASSAR, *op.cit.*, pp.46-47, p.62

⁵¹ AL-MAQRÎZÎ *Itti'âz*, I, pp.45-48

⁵² YAHYA IBN SA'ÏD, *op.cit.*, p. 454-455. IBN AL-QALÂNISÎ, *op.cit.*, p.50-51

⁵³ *Ibidem*, pp.50-51. T BIANQUIS, *Damas et la Syrie*, I, p.236

⁵⁴ S.D. GOITEIN, *Letters*, p.45-48, p.89-94. NÂSÎR-Î KHUSRAW, *op.cit.*, p.41

⁵⁵ J. BRASLAWI, « Fragments de la Genizah sur les villes côtières d'Acre et Jubail », *Erets Israel*, 1 (1951), p.153 (en hébreu). E. STRAUSS-ASHTOR, « Documents pour l'histoire économique et sociale des Juifs dans le Proche Orient », *Zion*, VII (1941-42), p.152 (en hébreu).

les Byzantins. Cependant, à Tyr, le cadî Ibn Abî 'Aqîl autorisait les marchands qui lui confiaient leurs biens, à ne pas payer certaines taxes, à conditions toutefois qu'ils aient résidé dans son *khân*. Le fait qu'un cadî ait à ce point disposé d'une marge d'autonomie qui lui permettait d'affranchir certains marchands du paiement des taxes ne manque pas de poser question. La réponse se trouve peut-être dans un récit antérieur. Sous le règne d'al-Hâkim (996-1021), un certain Fath al-Qal'î, qui s'était révolté contre les Fatimides alors qu'il était gouverneur de la citadelle d'Alep, fut nommé gouverneur civil de Beyrouth, Saïda et Tyr. Cette nomination qui s'inscrit dans le contexte d'une trêve de dix années signée avec les Byzantins ne semble pourtant rien devoir à la conjoncture.⁵⁶ Elle paraît davantage procéder d'une méthode structurelle de gestion des villes côtières par la dynastie. Les textes poursuivent en indiquant que les trois ports de Beyrouth, de Saïda et de Tyr avait un rendement fiscal annuel de 300 000 dinars. Les documents précisent que Fath s'appauvrit assez vite et dû échanger les ports contre Jérusalem.⁵⁷

En fait, il semble possible de formuler l'hypothèse suivante. Très rapidement, sans doute dès le règne du calife al-'Aziz (975-996) qui procéda à une réforme de l'armée, la dynastie fut confrontée à un fort besoin de numéraire. Tout laisse à penser que la décision fut prise par le fils d'al-'Aziz, al-Hâkim et, peut-être d'abord pour les villes côtières de Syrie seulement, d'affermier la charge de gouverneur civil à des hommes qui devaient verser une somme correspondant aux rendements annuels estimés des villes. Ces hommes pouvaient ensuite lever les taxes qu'ils voulaient pour leur propre compte de manière à rentrer dans leur frais. Ils avaient également toute latitude pour revendre à d'autres individus le droit de relever ces taxes. Une partie de celles-ci était peut-être destinée à payer la troupe, bien qu'un traité financier datant de la fin de la période fatimide ne fait pas état d'un tel système, du moins en Egypte, qui ne fut peut-être que très exceptionnel.⁵⁸ Il faut cependant préciser que ce traité n'offre que la vision de l'administration centrale et rien ne dit que localement les choses étaient identiques.

Parallèlement à ce système, les Fatimides nommaient dans chaque cité côtière un gouverneur militaire, choisit parmi les officiers de second rang de la garde palatine. Il ne devait des comptes qu'au calife seul. L'organisation militaire fatimide n'est pas simple à saisir mais il apparaît que Tripoli occupait une place centrale dans ce dispositif et fut l'objet

⁵⁶ T. BIANQUIS, *Damas et la Syrie sous la domination fatimide*, 2 vols., I.F.E.A.D, Damas, 1986-1989, vol. 1 p.309, p.320-322. (Ci-après : *Damas et la Syrie*)

⁵⁷ IBN AL-'ADIM, *Zubdat al-halib 'al al-tarikh al-Halab*, Histoire d'Alep, I, p.215. IBN AL-QALÂNISÎ, *op.cit.*, pp.71-72

⁵⁸ Cl.CAHEN, « L'administration financière de l'armée fatimide d'après al-Makhzûmî », *J.E.S.H.O.*, 15 (1972), pp.163-182

de soins particuliers de la part de la dynastie. La cité jouissait avant tout d'une position géographique particulière car elle se trouvait à une faible distance des territoires byzantins. D'autre part, elle constituait également le principal port d'embarquement du blé syrien à destination de l'Égypte.⁵⁹ Elle jouait ainsi le rôle de capitale de ce que l'on pourrait appeler une région militaire côtière qui s'étendait apparemment jusqu'à Tyr. En effet, le gouverneur militaire de Tripoli pouvait, lorsque les événements l'exigeaient, prendre le pas sur ses homologues des autres ports. Les gouverneurs militaires des forteresses n'avaient semble-t-il aucun compte à rendre devant les gouverneurs civils, et commandaient le corps de troupes qui se trouvait dans chaque forteresse locale. Le gouverneur militaire représentait donc un contre-pouvoir qui compensait la liberté laissée au gouverneur civil et à la population.⁶⁰ Nâsir-î Khusraw indique par exemple que le cadî de Tyr, c'est-à-dire l'autorité religieuse de la ville, était un sunnite, mais que la majorité des habitants de la ville était chiite comme les Fatimides. Dans les cités maritimes syro-palestiniennes, les Fatimides laissèrent s'installer des dynasties de gouverneurs civils ou de cadîs. A Tripoli, il s'agissait des Banû 'Ammâr, à Tyr, des Ibn Abî 'Aqîl dont les membres furent nommés à de hautes fonctions dans plusieurs villes de la côte mais aussi à Alep.⁶¹ Ces hommes étaient très liés au commerce maritime. Ainsi, outre le *khân* qu'il possédait, le cadî Ibn Abî 'Uqayl était un grand commerçant ainsi qu'un armateur qui louait ses vaisseaux. A Tripoli, une personnalité semblable se dégage en la personne de Amîn al-Dawla Abû Tâlib Ibn 'Ammâr. Lui aussi fut cadî de la ville et un armateur dont les navires dont les lettres de la Geniza ont gardé la trace.⁶² Parallèlement, les Fatimides laissèrent les populations locales relativement libres de leurs faits et gestes. Ils ne cherchèrent généralement pas à imposer leur foi afin de ne pas provoquer de résistances. Le rôle, dans le commerce maritime, des communautés juives réparties le long des côtes syro-palestiniennes et égyptiennes, illustre assez bien la liberté laissée par les Fatimides. Ceux-ci, à condition que les cités demeurent sous leur juridiction et que les navires continuent de cingler depuis la Syrie vers les ports égyptiens, restèrent relativement souples.⁶³

Un tel système d'affermage de cités entières a pu également exister dans les villes littorales égyptiennes bien que les documents soient bien moins explicites à ce sujet qu'ils ne le sont pour les ports syriens. Les textes ne disent rien à ce propos avant l'arrivée au pouvoir

⁵⁹ T. BIANQUIS, *Damas et la Syrie*, 1, p.150

⁶⁰ IBN AL-'ADIM, *ibid...*, pp.198-200. MAQRÎZÎ, *Itti'âz*, II, p.179.

⁶¹ T. BIANQUIS, *Damas et la Syrie*, 2, p. 566

⁶² S.D. GOITEIN, *Letters*, p.158; *Ibid.*, *Mediterranean Society*, I, p.315, p.479 (n.14)

⁶³ S. ASSAF, « Chartes tyriennes du XI e siècle », *Erets Israel*, 1 (1951), p.140-144 (en hébreu). S. MANN, *The Jews in Egypt and in Palestine under the Fatimid caliphs : a contribution to their political and communal history...*, Oxford University Press, London, 1920-22, Nvlle ed. Ktav Publication House, New York, 1970
M.R. COHEN, *Jewish self-government in medieval Egypt*, Princeton, 1980.

de Badr al-Jamâlî en 1073. Le général arménien, connu pour avoir repris en main l'Etat fatimide et ses finances, a peut-être étendu aux districts égyptiens un système qu'il connaissait depuis qu'il avait occupé plusieurs postes de gouverneurs en Syrie et en Palestine. Les lettres de la Geniza mettent alors en évidence qu'il était possible d'affermier des taxes d'un district ou d'une production spécifique. Plusieurs membres de la communauté juive sont souvent qualifiés de *Damân* (sing: *dâmin*), c'est-à-dire de fermier, particulièrement des taxes sur la soie.⁶⁴ Ainsi, une lettre de 1106 évoque le "fermier général" du district de Damiette qui sous-loua ses droits à deux hommes sur un petit village du delta.⁶⁵ Devant l'accroissement de ses besoins en argent sonnante et trébuchant, la dynastie n'hésita parfois pas à faire monter les enchères et à confier au plus offrant la perception de telle ou telle taxe, voire à revenir sur une offre en cour d'année. Une telle attitude ne manqua évidemment pas d'entraîner des imbroglios juridiques et surtout pénalisa considérablement ceux qui devaient payer ; les marchands. Les fermiers disposaient même de la possibilité d'utiliser la force publique pour faire payer ceux qui refusaient d'être pressuré de la sorte.⁶⁶ Ce système ne correspondait qu'à une vision à très court terme. Il pu sans doute être maîtrisé et contenu par les fortes personnalités de Badr (m.1095) ou de son fils al-Afdal (m.1121). Cependant, les lettres de la Geniza correspondant aux années 1130-1140, mettent en évidence à la fois les développements ultérieurs de ce système financier ainsi que ses faiblesses structurelles à une période où la dynastie connaît un fort déclin et où les manettes du régime passent aux mains de vizirs peu scrupuleux et de califes incapables. Il n'encourageait finalement que peu le commerce et il permet de noter que les causes du déclin fatimide étaient largement internes à la dynastie et ne reposaient pas seulement sur des éléments extérieurs comme la seule montée en puissance des flottes italiennes ou encore de la pression des croisés.

Si cette hypothèse et le décalage chronologique se confirmaient, cela signifierait alors que très vite, les Fatimides furent confrontés à un problème de numéraire et qu'ils renoncèrent à toute idée de gestion centralisée des provinces de Syrie et de Palestine, à un moment où théoriquement la dynastie apparaît comme étant encore à son apogée. Les Fatimides renonçaient ainsi indirectement à toute idée de conquête de l'Iraq abbasside par la Syrie continentale qui échappa définitivement à leur contrôle après 1076. Mais comme l'a déjà écrit T. Bianquis, la dynastie fut très pragmatique et il est impossible de dresser un tableau

⁶⁴ S.D. GOITEIN, *Mediterranean Society*, II, pp.360-362

⁶⁵ *Ibidem*

⁶⁶ *Ibidem.*, p.363

immuable de ce qu'était exactement l'administration fatimide. Il faut donc se garder de toute généralisation dans ce domaine.

A partir de la seconde moitié du XI^e siècle, les dynasties urbaines profitèrent d'un nouveau contexte pour tenter de prendre leur autonomie. Ainsi débuta une nouvelle phase de révoltes. La plupart des cités côtières entre Tripoli et Acre profitèrent de l'affaiblissement des Fatimides et de la montée en puissance des Seldjoukides en Iraq et en Syrie pour rejeter la tutelle fatimide. La réaction égyptienne aux soulèvements de Tripoli et de Tyr fut rapide. Plus que pour leur intérêt militaire dont on a vu finalement qu'il était peu mis en valeur, les Fatimides ne pouvaient surtout pas se passer de la manne financière que leur procuraient ces implantations côtières. Badr al-Jamâlî reprit le contrôle de Tripoli et des autres cités mais échoua devant Tyr qui demeura indépendante pendant vingt ans. En 1089, les Fatimides reprirent la ville, ils y placèrent un gouverneur qui se révolta en 1094. Un nouveau gouverneur se souleva à son tour en 1096.⁶⁷ Les villes maritimes syriennes se trouvaient alors au contact de deux périphéries. Celle du monde fatimide en pleine crise, et la zone sous domination seldjoukide, en pleine expansion. Les élites urbaines tentèrent logiquement de jouer sur les deux tableaux afin d'acquiescer indépendance et autonomie.⁶⁸ Les relations avec les marchands chrétiens étaient relativement bonnes. La marine fatimide n'était sans doute plus considérée comme nécessaire pour assurer la sécurité des routes commerciales et la tutelle fatimide sur des villes comme Tripoli n'était rien moins que théorique à partir des années 1080. Mais c'était sans compter sur l'arrivée des Francs dans la région à la fin du XII^e siècle. Dès que la pression franque fut trop forte, les partisans fatimides, réels ou de circonstance, qui demeuraient dans la ville firent arrêter les Banû 'Ammâr et les envoyèrent au Caire. En 1108, les Fatimides furent appelés à l'aide mais les atermoiements du vizir d'alors et une tempête ne permirent pas à la flotte d'arriver à temps mais seulement huit jours après la chute de Tripoli aux mains des croisés.⁶⁹

En fait, le rôle militaire des cités côtières syro-palestiniennes se renforça à mesure que les possessions fatimides de l'intérieur passèrent sous contrôle franc dans la première moitié du XII^e siècle. La poussée occidentale fut cependant trop forte et en l'espace de cinquante ans environ toutes les villes de la côte du *Bilâd-al-Shâm* tombèrent aux mains des Francs. Seules quelques-unes résistèrent plus longtemps, notamment Tyr (1124) et surtout Ascalon (1153).

⁶⁷ IBN AL-QALÂNISÎ, *op.cit.*, p.96-98, 124, 133. IBN AL-ATHÎR, *Al-Kâmil fi-l-Târîkh*, éd. C.J. Tornberg, Leide, 1851-1876. Rééd. Beyrouth, 1965-1967, X, p.40 et ss.

⁶⁸ E. ASHTOR, « Républiques urbaines dans le Proche Orient à l'époque des Croisades », *Cahiers de Civilisations Médiévales*, XVIII, n°2 avril-juin (1975), p.126-128

⁶⁹ IBN AL-QALÂNISÎ, *op.cit.*, p.160-162

Durant ce laps de temps, les textes indiquent que la survie des villes ne fut permise que grâce à la marine fatimide qui apportait vivre, matériel et troupes pour mener des attaques. Ainsi, assez paradoxalement, alors que les Fatimides étaient menacés de toute part, cette période correspond à une relative reprise en main par la dynastie de la gestion de ces derniers bastions dans lesquels les populations durent se rendre compte que les Fatimides demeuraient leur seul salut. A l'inverse, la situation en Egypte dégénérait à cause d'une reprise de la guerre civile entre divers corps de troupes concurrents.⁷⁰

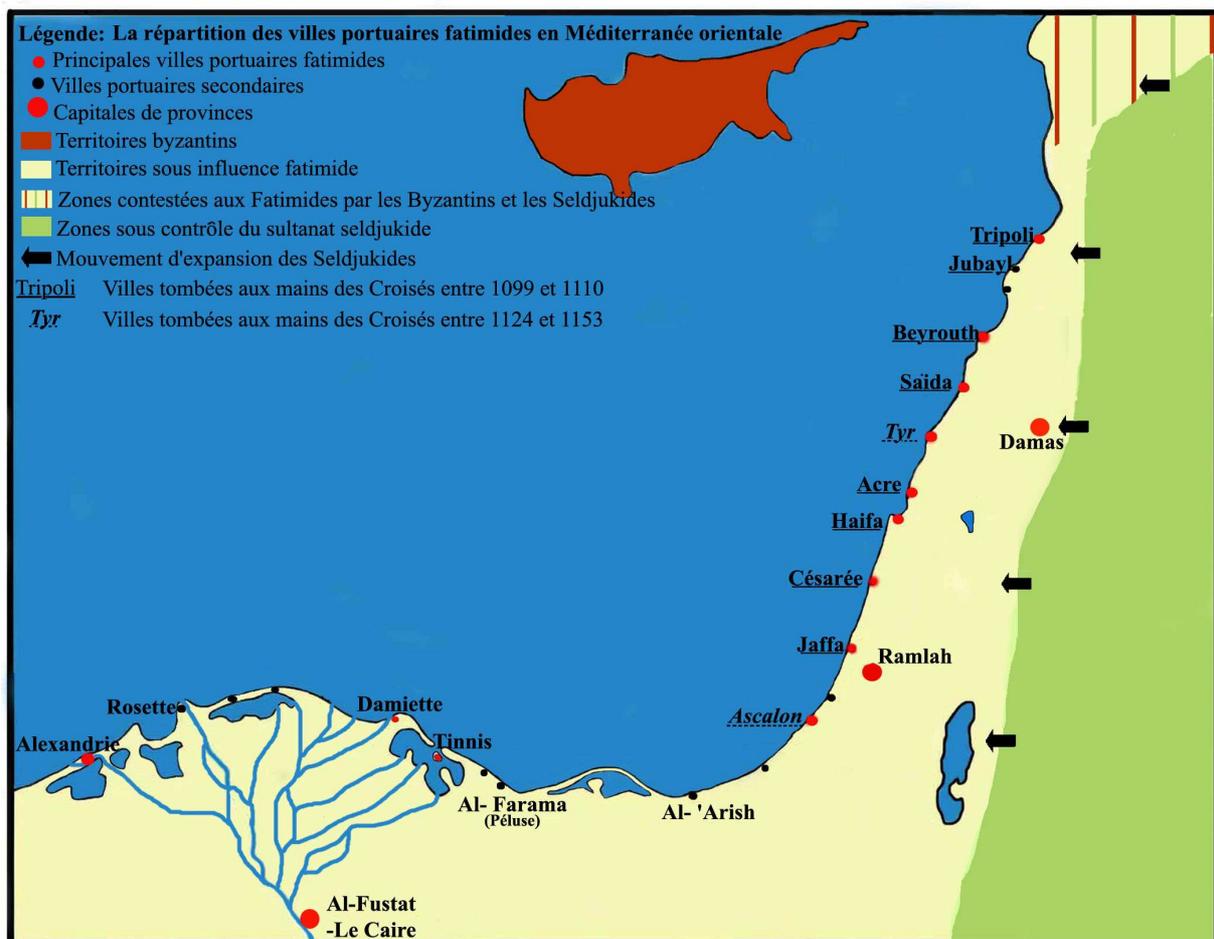
Conclusion :

A leur arrivée en Egypte et sur les côtes syriennes, les Fatimides héritèrent d'un réseau portuaire et d'infrastructures qu'ils ne touchèrent semble-t-il que très peu. Militairement, ces ports dépendaient d'un réseau défensif dont le centre d'impulsion était excentré puisqu'il s'agissait du Caire. L'essor commercial que connurent ces villes et qui tient malgré tout à la présence de l'ordre fatimide dans la zone se répercuta moins sur la morphologie urbaine, que sur les sociétés urbaines dans lesquelles des bourgeoisies locales, enrichies par le commerce et de plus en plus impliquées dans la vie politique de chacune des villes se manifestèrent. L'originalité des villes maritimes syriennes par rapport à celles d'Egypte réside semble-t-il dans la précocité de la mise en place d'un système de gestion fondé sur le pragmatisme et rendu nécessaire par l'obligation, pour l'Etat fatimide, de se procurer du numéraire. Contrairement à l'idée reçue, ce fut peut-être le mode de gestion des villes côtières syriennes mis en place dès le début du XIe siècle qui servi de précédent à l'organisation administrative appliquée dans la province d'Egypte à partir de la fin du XIIe siècle. Dans tous les cas, les Fatimides s'adaptèrent aux conditions locales et laissèrent même beaucoup de liberté aux hommes et aux communautés en place qui, parfois, profitèrent de la situation. Si la volonté affichée par l'administration centrale fatimide était celle d'un Etat centralisateur, l'analyse des situations locales révèle ainsi un système qui résidait dans le désengagement de l'Etat central au profit d'individus impliqués personnellement sur leurs biens pour faire respecter l'ordre fatimide. Grâce à ce système d'intéressement sur leurs biens propres des membres du personnel administratif et militaire, les Fatimides réussirent donc à relativement peu de frais à s'assurer le contrôle, parfois très théorique, des cités portuaires de leur territoire, et de drainer les richesses vers leur trésor. Une fois le rêve de s'emparer de Bagdad disparu, la bonne marche de ce système constitua sans doute l'essentiel des

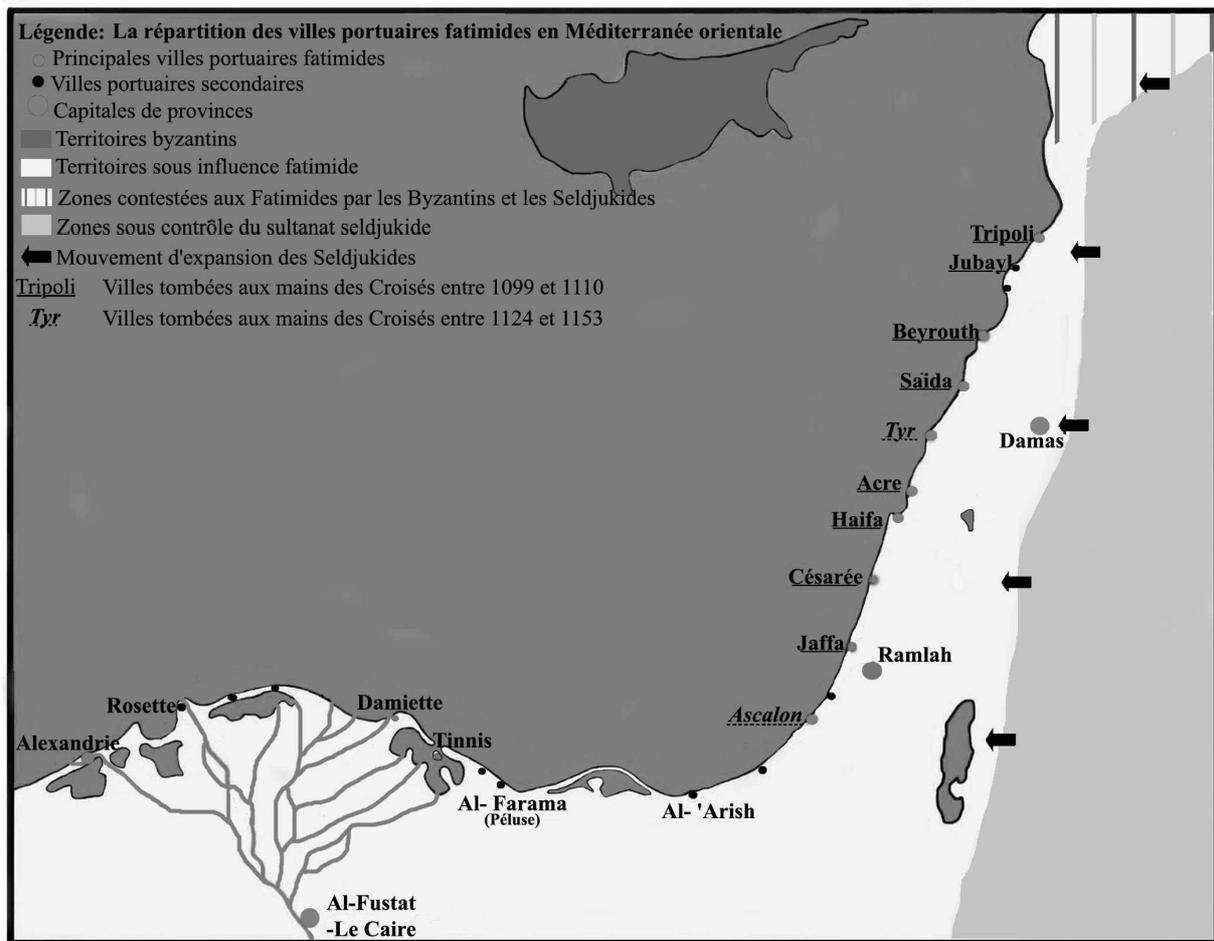
⁷⁰ IBN MUNQIDH, *op.cit.*, p.97-99,101, 105, 111-112.

préoccupations des Fatimides, tandis que leurs activités commerciales et diplomatiques en direction de la mer Rouge s'intensifiaient sans doute compenser leurs pertes méditerranéennes.⁷¹

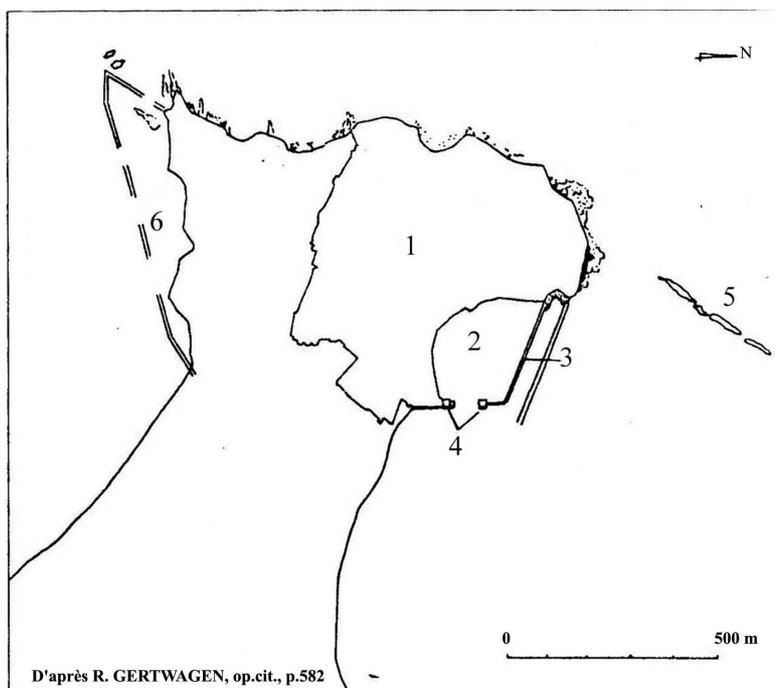
Annexe 1 : Villes portuaires fatimides en Méditerranée orientale.



⁷¹ A ce sujet, voir notamment les lettres rédigées par la calife al-Mustansir: AL SIJILLÂT AL-MUSTANSIRIYYA, éd. 'Abd al-Mun'im Mâjid, Le Caire, 1954.

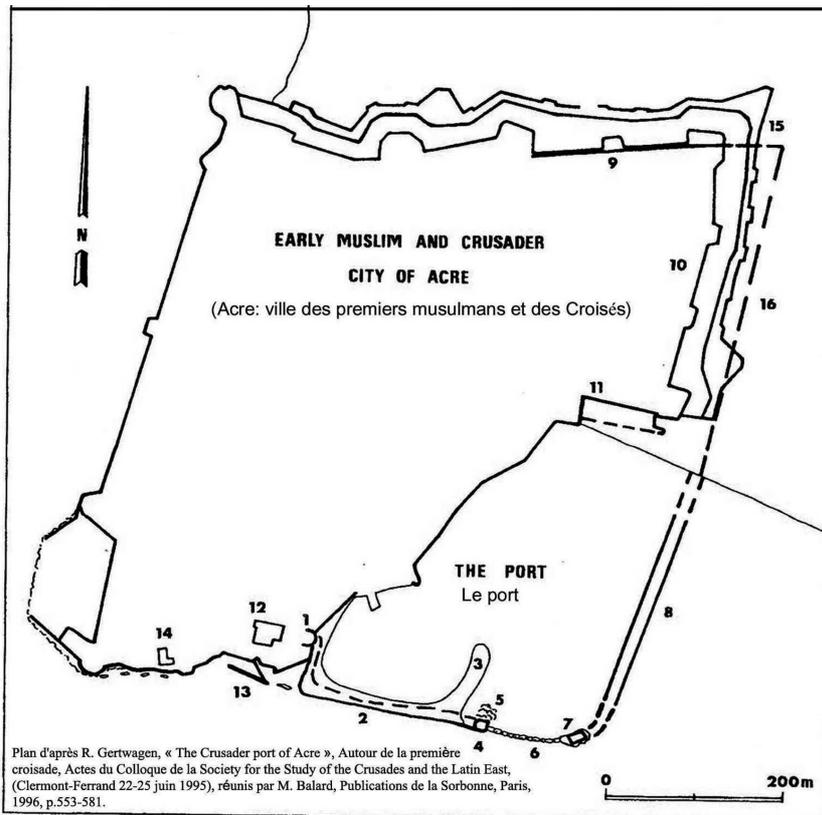


Annexe 2 : Port de Tyr



1: Cité médiévale fortifiée de Tyr – 2: Port Nord – 3: Môle Nord
 4: Tours – 5: Récifs Nord – 6: Port Sud envasé.

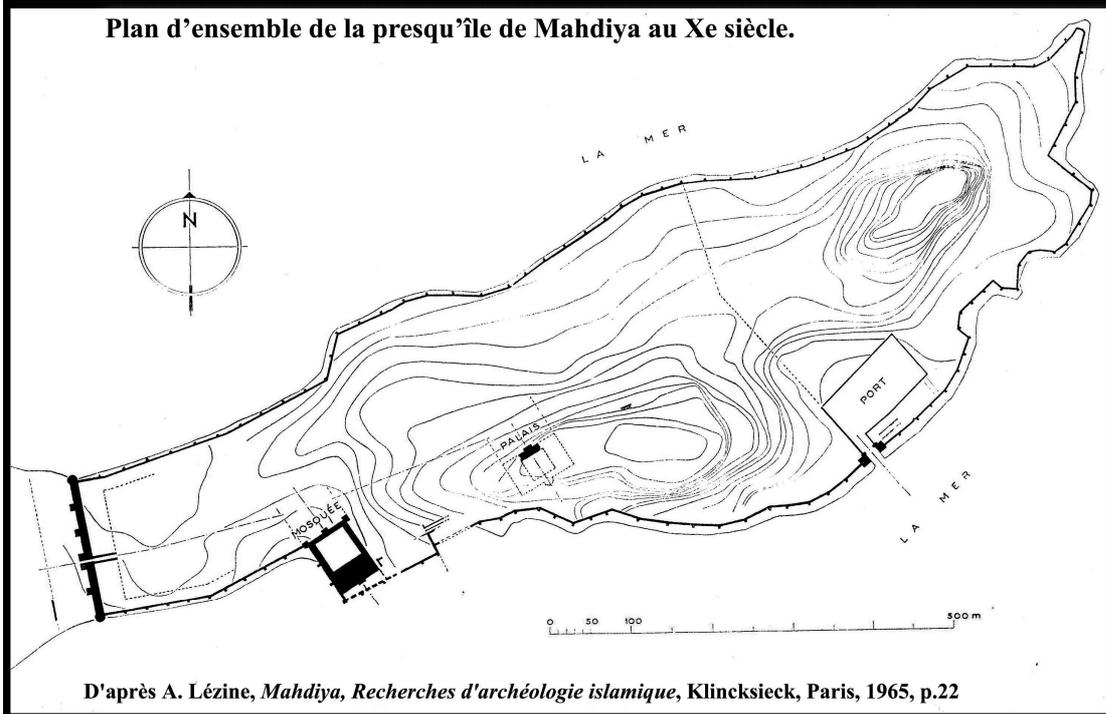
Annexe 3 : Port d'Acre



- 1) Tour semi-circulaire tulunide et croisée.
- 2) Premier quai musulman et croisé.
- 3) Quai moderne.
- 4) Tour carrée croisée, submergée.
- 5) Vestiges de la tour tulunide submergée.
- 6) Chaîne.
- 7) La Tour des Mouches.
- 8) Môle Est.
- 9) Mur Nord de la ville des premiers musulmans et des Croisés.
- 10) Mur oriental ottoman.
- 11) Arsenal
- 12) Entrepôts.
- 13) Mur terrestre (aujourd'hui sous l'eau).
- 14) Eglise Saint André.
- 15) Section présumée du mur Nord de la ville des premiers musulmans et des Croisés
- 16) Section présumée du mur de la première ville des musulmans et des Croisés.

Annexe 4 : Port de Mahdiya

Plan d'ensemble de la presqu'île de Mahdiya au Xe siècle.



D'après A. Lézine, *Mahdiya, Recherches d'archéologie islamique*, Klincksieck, Paris, 1965, p.22