



**HAL**  
open science

# Alexandrie, les Fatimides et la mer (969-1171) David Bramoullé

David Bramoullé

► **To cite this version:**

David Bramoullé. Alexandrie, les Fatimides et la mer (969-1171) David Bramoullé. Christian Décobert; Jean-Yves Empereur; Christophe Picard. *Alexandrie médiévale* 4, 24, De Boccard, pp.83-108, 2011, *Etudes Alexandrines*, 978-2-11-128614-6. hal-01214137

**HAL Id: hal-01214137**

**<https://hal.science/hal-01214137>**

Submitted on 27 Sep 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.

## ALEXANDRIE, LES FATIMIDES ET LA MER (969-1171).

David Bramoullé, Université Toulouse-Jean Jaurès.

Pour qui parcourt aujourd'hui la corniche d'Alexandrie, la vue sur cette baie immense suggère aisément l'idée que la ville devait constituer une formidable place maritime pour une dynastie qui, à l'instar des Fatimides, fonda une grande partie de sa puissance sur la mer.

La ville qui se révèle à la lecture des sources de la période fatimide semble toutefois particulièrement complexe à appréhender. L'image trop lisse d'une cité apparemment idéale pour une dynastie connue pour avoir fait de l'Égypte la plaque tournante du commerce méditerranéen et pour sa marine de guerre performante se fissure tant la situation semble éloignée de ce que montrent les sources à notre disposition. Entre l'arrivée des Fatimides en Égypte vers 969 et leur disparition en 1171, ceux-ci durent profondément modifier leurs objectifs politiques et s'adapter aux conditions nouvelles qui se manifestèrent progressivement dans le Proche Orient médiéval. L'échec du général turc al-Basāsīrī qui, pendant quelques semaines seulement en 1058-1059, s'empara de Bagdad au nom du calife fatimide al-Mustansīr (1036-1094), la guerre civile (1065-1072), l'arrivée aux affaires du vizir Badr al-Jamālī (1073), la perte définitive de Damas (1076) et finalement le développement de la Croisade consacrèrent la fin des rêves expansionnistes et impérialistes fatimides. Le changement d'objectif était clair, il ne s'agissait plus de conquérir des zones lointaines mais de tenter de se maintenir au pouvoir au Caire et en Égypte en exploitant au mieux les potentialités offertes par les zones côtières, sources de rentrées fiscales importantes. La marine de guerre créée dès avant 969 fut assez largement mise au service du commerce en assurant la sécurité des routes maritimes. Alexandrie constituait un point privilégié du contact entre le monde méditerranéen et le monde extrême oriental. Pourtant, l'histoire de la ville sous la dynastie fatimide semble d'une certaine manière tenir du paradoxe et la documentation invite à s'interroger sur rôle véritable de l'antique cité portuaire dans la constitution des Fatimides en tant que puissance navale et, peut-être, maritime<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Il est peut être possible d'établir, dès cette époque, une distinction entre deux notions proches mais distinctes ; celle de puissance navale et celle de puissance maritime. La première reposant sur l'activité des flottes de combat, la capacité à les mettre en action, la seconde étant peut-être davantage fondée sur le contrôle effectif, réel de zones côtières, le développement et l'entretien d'infrastructures maritimes, le développement par l'Etat d'une marine commerciale. Sur ces notions complexes voir C. BUCHET, J. MEYER et J.-P. POUSSOU (dir.), *La puissance maritime*, Paris, 2004 et notamment la contribution de C. PICARD, « L'échec maritime musulman ? », p. 123-141.

Les travaux d'Avraham Udovitch ont largement montré qu'Alexandrie ne constituait pas, sous les Fatimides, la principale place commerciale d'Égypte mais la seconde derrière l'ensemble urbain Fustāṭ-Le Caire. Il ne convient pas ici de revenir sur cela mais de mettre en évidence qu'Alexandrie était le principal port égyptien sur la côte devant Damiette ou encore Tinnîs, et qu'elle constituait, pour l'Égypte fatimide, la première porte d'entrée et de sortie sur la Méditerranée. Il s'agissait donc d'une ville essentielle dans le dispositif fiscal fatimide dont l'organisation visait à récolter des matières premières essentielles aux flottes de guerre. A ce titre, la ville apparaissait donc stratégique et les Fatimides y avaient un ensemble de représentants dont le rôle était de contrôler la cité côtière. Les documents mettent cependant en lumière la défiance que suscita la ville aux autorités du Caire et les textes incitent à relativiser cette image d'une ville stratégique.

## **1. Alexandrie : des activités économiques essentielles à la dynastie et à la flotte.**

### 1.1 PRINCIPALE PORTE DE L'ÉGYPTÉ SUR LA MÉDITERRANÉE.

Pour qui arrivait par bateau d'Europe ou des rivages du Maghreb, Alexandrie faisait figure de première et principale porte d'entrée et de sortie de l'Égypte fatimide sur la Méditerranée<sup>2</sup>. Cette primauté tenait avant tout à la situation de la cité sur le delta. La plupart des marchands arrivaient de régions situées à l'ouest d'Alexandrie ; principalement d'Europe et des rivages musulmans d'Afrique du Nord ou d'al-Andalus. Tous les autres ports du Delta comme Rosette, Nistaraw, Damiette ou encore Tinnîs se trouvaient à plusieurs miles de navigation vers l'est et nécessitaient donc des jours de mer supplémentaires. Autant de risques qu'il n'était pas nécessaire de courir. Le site exceptionnel de la baie d'Alexandrie permettait évidemment d'accueillir bien plus de navires que n'importe quel autre port du delta. Il semble toutefois que durant toute la période fatimide seul le port oriental fut utilisé. Aucun texte ne mentionne en effet le port occidental durant la période fatimide et, lorsque les lettres de la Geniza signalent des navires à l'entrée du port, elles précisent qu'ils se trouvent sous le phare (*tahat al-manâra*)<sup>3</sup>.

Au-delà de ces aspects purement géographiques, la raison même de la venue des marchands étrangers en Égypte sous les Fatimides reposait sur la rôle de ce territoire dans le

---

<sup>2</sup> UDOVITCH 1977, p. 143-162; *id.* 1987, p. 71-79 ; *id.*, « Medieval Alexandria : some evidences from the Cairo Genizah documents », in *Alexandria and Alexandrianism*, Malibu, 1996, p. 273-284; *id.* 2002, p. 99-112.

<sup>3</sup> TS 10 J 19 f° 19, l. 7-23. M. GIL (éd.), *In the Kingdom of Ishmael*, II, Tel-Aviv-Jérusalem, 1997, p. 525-528.

commerce des produits de l'océan Indien : épices, tissus, plantes à vertus médicinales. Les documents de la Geniza tendent à montrer que la ville constituait le seul port fatimide sur la Méditerranée par lequel sortaient les produits de l'océan Indien<sup>4</sup>. Tant les lettres de la Geniza que le traité financier de Makhzûmî ou bien l'ouvrage d'Ibn Mammâtî mettent en évidence qu'Alexandrie était le premier port d'exportation et d'importation de l'Égypte fatimide. Les lettres témoignent largement de cette domination commerciale d'Alexandrie sur les autres ports du delta<sup>5</sup>. La plupart des grands marchands connus, tels Nahray b. Nissîm ou Ibn 'Awkal, avaient un pied à terre, des représentants ou des membres de leur famille à Alexandrie, bien que leur résidence principale se trouvât à Fustât. À l'autre extrémité de l'Égypte, le port de 'Aydhâb constituait une sorte de pendant méridional d'Alexandrie en tant que porte d'entrée et de sortie quasiment unique de l'Égypte fatimide sur la mer Rouge. Les lettres entre les deux ports étaient donc relativement fréquentes et nécessaires afin de donner des nouvelles de l'arrivée future de telle ou telle marchandise orientale sur le marché égyptien et notamment à Alexandrie<sup>6</sup>. Ainsi, dans une correspondance entre Nahray b. Nathan, cousin du fameux Nahray b. Nissîm, et Sulaymân Dâ'ûd ibn al-Labdî, marchand particulièrement actif dans l'océan Indien et alors de passage à Fustât, Nahray b. Nathan se hâte de lui envoyer deux amis porteurs chacun de 100 dinars afin d'acheter un certain nombre d'épices et de produits dont la liste lui avait été transmise avant même qu'Ibn al-Labdî n'arrivât à Fustât<sup>7</sup>. Ces marchandises, il est alors question d'indigo, de poivre ou encore de parfum de civette, étaient particulièrement prisées par les marchands étrangers qui venaient à Alexandrie. On sait combien ce commerce pouvait être rentable pour les marchands qui le pratiquaient, il l'était sans doute plus encore pour la douane (*al-maks*) fatimide. Pour les Fatimides, la ville constitua ainsi un centre important de levée des taxes sur les marchandises. L'histoire de la dynastie montre combien elle fut dépendante des rentrées fiscales

---

<sup>4</sup> Je remercie le Professeur Mordechai A. Friedman, de l'Université de Tel-Aviv, actuellement chargé de l'édition des divers volumes de l'*India's Book* préparé par S. D. Goitein, de bien avoir eu l'obligeance de confirmer mes suppositions en vérifiant dans les lettres composant les deux volumes qui restent à publier, lesquelles lettres ne sont pas encore disponibles sur le site de l'Université de Princeton.

<sup>5</sup> La plupart des lettres de la Geniza sont disponibles en ligne sur le site internet de l'université de Princeton relatif aux recherches sur la Geniza ([www.princeton.edu/~geniza](http://www.princeton.edu/~geniza)). Ce site comporte un index qui permet de connaître les occurrences de tous les termes cités dans les lettres. Ainsi, Alexandrie apparaît explicitement dans 122 lettres contre 24 pour Tinnîs et 18 pour Damiette.

<sup>6</sup> BM Or 5566 D, f. 6. Trad. GOITEIN, 1973, p. 197-201.

<sup>7</sup> ULC Or. 1080 J 92. M. GIL (éd.), *o. l.*, II, p. 797-798. Trad. GOITEIN, FRIEDMAN, 2008, p. 256.

qui lui permettaient d'entretenir une troupe particulièrement coûteuse et prompte à se soulever dès que la solde n'arrivait pas<sup>8</sup>.

Grâce aux droits de douane et aux taxes perçues sur le commerce avec les marchands, Alexandrie s'avéra sans aucun doute le port du delta le plus rentable pour la dynastie. Surtout, le système douanier fatimide faisait de la cité portuaire un centre majeur de la collecte de matières premières stratégiques.

## 1.2 ALEXANDRIE : UN CENTRE MAJEUR DE COLLECTE DES MATIÈRES PREMIÈRES STRATÉGIQUES.

Afin de profiter de cet afflux de marchands de toutes origines, les Fatimides mirent en place un système de taxation particulièrement performant dont l'objectif ne consistait pas seulement à attirer les métaux précieux, mais peut-être plus encore à collecter les matériaux indispensables à la flotte fatimide.

Le *cadi* al-Nu'mân (m. 973), principal théologien de l'ismaïlisme avait, dès avant la conquête de l'Égypte, théorisé et fixé les bases de la fiscalité fatimide<sup>9</sup>. Il écrivait ainsi que le quint (*khums*) du butin fait par les musulmans devait revenir aux califes fatimides et, surtout, qu'il « fallait entendre par butin (*ghanîma*) non ce qui était pris aux polythéistes par la force mais quelque gain que ce soit »<sup>10</sup>. S'il est difficile d'affirmer qu'une telle conception présidât à la mise en place du système douanier fatimide en Égypte, il semble qu'entre 978 et 990, le vizir Ya'qûb ibn Killîs fit procéder à une réforme de l'administration et du système de taxation appliqué jusqu'alors dans certaines villes du delta<sup>11</sup>. Signalant le fait, le géographe Ibn Hawqal ne mentionne pas Alexandrie, mais seulement Tinnîs et peut-être également Damiette<sup>12</sup>. Si l'idéologie eut peut-être à voir avec la révision du système fiscal, le géographe n'évoque

---

<sup>8</sup> Sur le système fiscal fatimide voir H. RABIEH, *The Financial system of Egypt, A.H. 564-741/1169-1341*, Londres, 1972, p. 92-93.

<sup>9</sup> Le terme de *khums* signifie avant tout quint mais ce vocable prit en Égypte un sens plus complexe que nous allons voir.

<sup>10</sup> AL-NU'MÂN, *Da'â'im al-Islâm*, éd. A. Fyze, Le Caire, 1951-1960, p. 308, 451 ; Id., *Kitâb al-Himma fî âdâb atbâ' al-a'imma*, éd. M. Kâmil Husayn, Le Caire, 1948, p. 69-70.

<sup>11</sup> IBN KHALLIKÂN, *Kitâb Wafayât al-A'yân*, Beyrouth, 1968-1971, vol. VII, p. 27-35. IBN HAWQAL, *Kitâb Sûrat al-ard, Viae et regna. Descriptio ditionis moslemicae*, Leyde, 1938-1939, p. 163 ; trad. G.H. Kramers, G. Wiet, *Configuration de la terre*, vol. 1, Paris-Beyrouth, 1964, p. 161.

<sup>12</sup> IBN HAWQAL, *o. l.*, éd. p. 163, tr. p. 161.

cependant pas les raisons qui la motivèrent. La nécessité de financer la coûteuse réforme militaire entreprise par le calife al-‘Azîz (975-996) pourrait plus être à l’origine du changement de fiscalité qu’un quelconque intérêt religieux<sup>13</sup>. Ibn Hawqal se borne à signaler que les taxes s’en trouvèrent bien plus élevées. Après cette allusion, seuls des documents du XII<sup>e</sup> siècle permettent d’avoir une idée du système fiscal fatimide appliqué au commerce maritime et mentionnent à leur tour le quint<sup>14</sup>. A la fin du XII<sup>e</sup> siècle Ibn Mammâtî indiquait en effet que le *khums* était le nom d’une taxe collectée sur les importations des marchands dits *Rûm*-s dans le port d’Alexandrie, Damiette et Tinnîs, que cette taxe soit équivalente à ce quint ou pas<sup>15</sup>. Un document tronqué datant de l’extrême fin de la période fatimide ; le *Minhâj* de Makhzûmî, fournit une description du système de taxation fatimide pour les villes du delta et signale à son tour l’existence d’un *khums Rûmî*<sup>16</sup>.

D’après ce texte, le fondement du système douanier fatimide à Alexandrie reposait sur la différenciation entre les taxes prélevées à l’importation (*wârid*) et celles à l’exportation (*sâdir*)<sup>17</sup>. Toutes les taxes étaient fixées *ad valorem* et celles perçues à l’importation semblaient groupées dans deux concepts généraux ; le *qûf* (15 ⅛ %) et la *‘arsa* (4%), dont la signification nous échappe mais dont le total équivalait à un peu plus de 19% de la valeur des marchandises importées, soit environ le quint (*khums*). Les deux taxes se décomposaient en fait en une série de rétributions pour salaires ou droits à verser pour tel ou tel service (Annexe 1, 2 et 3)<sup>18</sup>. Il n’existe, à notre connaissance, aucun total de ce qu’a pu rapporter le *khums* d’Alexandrie au Trésor fatimide. À défaut, un chiffre fournit par al-Maqrîzî évoque une somme de plus de 28 000 dinars pour l’année 1191, période durant laquelle le commerce était moins florissant que sous la dynastie fatimide<sup>19</sup>. Un aperçu de la rentabilité du port est donné par un ambassadeur chrétien de passage à Alexandrie dans les années 1170. Il rapporte qu’en fait de droits de douane, il se prélevait dans le port d’Alexandrie cinquante mille pièces d’or par an<sup>20</sup>. Tant le *Minhâj* que les

<sup>13</sup> Y. LEV, « The Fatimid army », *Asian and African Studies* 14, 1980, p.165-192 ; Id., « The Fatimid vizier, Ya’qub ibn Killis, and the beginning of the Fatimid administration in Egypt », *Der Islam* 58, 1981, p.242-243 ; Id., « Army, regime and society in Fatimid Egypt (358-487/968-1094) », *International Journal of Middle East Studies* 19, 1987, p. 337-365.

<sup>14</sup> Le vocable apparaît alors comme étant à la fois le terme désignant une administration et le nom d’un impôt ou plutôt un principe de taxation.

<sup>15</sup> IBN MAMMÂTÎ, *Kitâb al-qawânîn wa-l-dawâwîn*, A. S. Atiya (éd.), Le Caire, 1943, p. 326-327. Le terme de *Rûm* s’appliquant à tous les marchands originaires de la péninsule italienne ou de l’empire byzantin.

<sup>16</sup> MAKHZÛMÎ, *Kitâb al-Minhâj fi ‘ilm kharâj Misr*, C. Cahen (éd.), Le Caire, 1986.

<sup>17</sup> CAHEN p. 217-314.

<sup>18</sup> MAKHZÛMÎ, *o. l.*, p. 12, 45, 55-56.

<sup>19</sup> MAQRÎZÎ, *Kitâb al-Mawâ’iz wa al-I’tiba’âr fi dhikr al-khitat, wa-l-athâr* I, A. F. Sayyid (éd.), Londres, 2002, p. 294.

<sup>20</sup> GERARDUS BUCHARDUS cité par Y. KAMAL., *Monumenta Cartographica Africae et Aegypti*, t. 3, fasc. 3, Leyde-Le Caire, 1933, feuillet 886 r<sup>o</sup>.

lettres de la Geniza laissent l'impression que les Fatimides ne faisaient pas de différences de taxation selon la religion des marchands, comme le voulait le système classique. Il semble que toutes les marchandises étaient considérées comme dépendantes du système du quint<sup>21</sup>. Le fait que le *Minhāj* évoque à Alexandrie un *khums rūmī*, donc spécifique aux marchands *Rūm*, laisserait penser qu'il existait un *khums* pour les autres marchands, *khums* auquel il n'est pas fait allusion dans ce texte qui est, rappelons-le, lacunaire<sup>22</sup>. Comme l'a suggéré Claude Cahen, il se peut également qu'appliqué aux marchands musulmans, le *khums* ne prît pas ce nom, mais que dans les faits, les sommes prélevées étaient plus ou moins équivalentes au quint<sup>23</sup>. On sait combien les détracteurs des Fatimides critiquèrent la mise en place, par ces derniers, de taxes dites non canoniques ou illégales au regard du *fiqh* (droit) sunnite<sup>24</sup>.

Les lettres de la Geniza évoquent assez largement la rigueur, voire de la rigidité, du système douanier créé par les Fatimides à Alexandrie et repris ensuite par les Ayyoubides. En juillet 1049, un associé de Nahray b. Nissīm écrivait à ce dernier un message qui témoigne de l'appréhension que le passage en douane suscitait aux marchands. « [...] Essaye aussi de faciliter leur passage (de nos marchandises) (par la douane). J'attache plus d'importance à cela qu'au commerce même »<sup>25</sup>. Vers la même période, un marchand situé à Alexandrie faisait preuve d'une grande empathie à l'égard d'un collègue sicilien de passage en Égypte et se trouvant pour l'occasion à Fustât. « Tu as payé plus de taxes que tu n'aurais dû » affirme le marchand d'Alexandrie à son infortuné collègue, lui suggérant qu'il avait été victime d'un abus de la part des agents des douanes et lui rappelant surtout que « certains ne payent rien »<sup>26</sup>. Très concrètement, lorsqu'un navire pénétrait dans le port d'Alexandrie, un inspecteur (*mushārif*) de la douane montait immédiatement à son bord afin de vérifier l'identité et l'origine des marchands. L'inspecteur devait déterminer la nature et la valeur des marchandises car les taxes étaient payées *ad valorem*. Selon son inspection, le fonctionnaire des douanes classait alors le navire en trois catégories : selon qu'il devait être taxé au complet (*bi-l-kāmil*) ; soit sur 1000

---

<sup>21</sup> S. D. GOITEIN, « From Mediterranean to India », *Speculum* 29, 1954, p. 181-197.

<sup>22</sup> MAKHZŪMĪ, *Minhāj*, p. 45.

<sup>23</sup> CAHEN 1964, p. 270-271.

<sup>24</sup> Les seules taxes légales du point de vue du *fiqh* étaient en fait la *zakāt* ou aumône, que les musulmans devaient payer sur leurs biens et qui équivalait à 1/40<sup>e</sup>, ainsi qu'une dîme (*'ushr*). Maqrīzī mentionne près de 90 taxes non canoniques abolies par Saladin après 1171. La critique adressée aux Fatimides n'aurait pas eu de sens si les marchands musulmans avaient été exemptés du paiement des taxes non canoniques. MAQRĪZĪ, *Khitat*, I, p. 279-281.

<sup>25</sup> TS 20.69, l. 40. M. GIL (éd.), *In the Kingdom of Ishmael*, III, p. 281-293.

<sup>26</sup> TS 12.371, l. 20-22. M. GIL (éd.), *o. l.*, IV, p. 535.

dinars de marchandises ou plus, donc environ, 151 ¼ dinars, aux deux tiers ; soit sur 666 dinars deux tiers, donc avec une taxe de 100 dinars un demi un tiers, ou à la moitié ; soit sur 500 dinars de marchandises, avec une taxe de 75 dinars un demi et un huitième à payer (annexe 1)<sup>27</sup>. D'autre part, un navire qui quittait le port et devait y revenir pour se mettre à l'abri de pirates ou du mauvais temps était contraint au paiement des taxes d'importation<sup>28</sup>. Le récit très vivant qu'a du reste laissé le voyageur Ibn Jubayr presque vingt ans après la disparition des Fatimides témoigne de la rigidité de la douane ayyoubide certainement héritée de la période précédente<sup>29</sup>.

Ces informations sont à relier aux droits dont un marchand devait s'acquitter pour quitter le port d'Alexandrie. Les autorités visaient à décourager le plus possible les exportations. Le marchand qui comptait quitter l'Égypte avec davantage de biens, toujours calculés *ad valorem*, que ce qu'il avait apporté avec lui, était plus taxé qu'un autre. Les marchandises étaient d'autant plus imposées qu'elles avaient bénéficié de taux d'importation préférentiels. Les produits dits stratégiques et les métaux précieux se trouvaient dans cette catégorie de marchandises dont l'importation se voyait encouragée par la dynastie fatimide. Les marchands étrangers, particulièrement les Européens, avaient donc intérêt à arriver à Alexandrie avec les cales remplies de bois, de fer, de poix, s'ils souhaitaient faire des bonnes affaires.

Les cités italiennes furent les premières à comprendre l'intérêt que suscitaient leurs ressources naturelles pour les Fatimides. Dès avant 969, les Amalfitains étaient les principaux pourvoyeurs des Fatimides en bois et fer<sup>30</sup>. Les contacts se maintinrent après l'installation de la dynastie sur les rives orientales de la Méditerranée<sup>31</sup>. Vers 1060, une lettre signale ainsi l'arrivée à Alexandrie d'un navire avec des marchands d'Amalfi<sup>32</sup>. Un autre document signale l'arrivée à Alexandrie de cinq marchands *Rûm* avec du bois. L'un d'eux est identifié comme originaire d'Amalfi et un autre de Gênes<sup>33</sup>. Enfin, Benjamin de Tudèle (m. 1173) signale encore les

---

<sup>27</sup> MAKHZÛMI, *o. l.*, p. 45-46.

<sup>28</sup> Sur de tels épisodes voir: TS 8 J 27 f° 2 et Or 1080 J f° 167. M. Gil (éd.), *o. l.*, III, p. 484-488, p. 489-492. Trad. A. L. UDOVITCH, « Alexandria in the 11th and 12th Centuries », p. 106-110.

<sup>29</sup> IBN JUBAYR, *Rihla, Travels of Ibn Jubayr*, W. Wright, M. De Goeje (éd.), Leyde, Londres, 1907, p. 39-40. Trad. Charles-Dominique 1995, p. 75.

<sup>30</sup> HEYD, 1885-1886, reprint 1967 p. 99-100.

<sup>31</sup> CAHEN 1953-54, Naples, 1954, p. 3-8 ; *Id.*, « Le commerce d'Amalfi dans le Proche Orient musulman avant et après la croisade », *CRAI*, 1977, p. 291-301. A. CITARELLA, « The relations of Amalfi with the Arab world before the Crusades », *Speculum* 42, 1967, p. 299-312; *Id.*, « Patterns of Medieval Trade, the commerce of Amalfi before the Crusades », *Journal of Economics History* 28, 1968, p. 531-555. BALARD 1999, p. 627-633.

<sup>32</sup> *Miskharey malaf*: TS 12.338, l. 18-19. M. GIL (éd.), *o. l.*, IV, p. 235-237.

<sup>33</sup> STERN 1956, p. 529-538.

Amalfitains à Alexandrie vers 1169-1170<sup>34</sup>. Ils n'étaient cependant pas les seuls. En effet, au XI<sup>e</sup> mais particulièrement au XII<sup>e</sup> siècle, d'autres Européens, mais avant tout des Italiens, s'aventurèrent à leur tour dans les eaux d'Alexandrie au point de peu à peu supplanter les Amalfitains. Les Vénitiens, qui avaient entretenus quelques contacts avec les Fatimides dès le X<sup>e</sup> siècle, mais dont les rapports avec ces derniers s'étaient officiellement arrêtés à partir de 971, renouèrent les fils du commerce<sup>35</sup>. Leur présence est en effet explicitement signalée dans le port par les sources de la cité de Saint Marc en 1039 puis en 1072<sup>36</sup>. Au XII<sup>e</sup> siècle, le marchand Romano Mariano transporta pas moins de 1400 troncs d'arbres et 600 planches de sapin de Venise à Alexandrie dans la décennie 1160<sup>37</sup>. Les Génois et les Pisans ne demeurèrent pas en reste et les croisades marquèrent véritablement l'essor de leur navigation régulière vers Alexandrie<sup>38</sup>. Les Pisans s'imposèrent peu à peu dans la cité comme en témoigne le géographe al-Zuhrî qui, vers 1150, signalait que leurs bateaux étaient très nombreux dans la cité, leur cales remplies de bois d'œuvre, faisant peut-être de la cité italienne la principale pourvoyeuse de bois des arsenaux fatimides<sup>39</sup>. Au XII<sup>e</sup> siècle, les mentions de présence de marchands italiens à Alexandrie se multiplient tant dans les sources arabes que latines, alors que paradoxalement la situation politique, du fait de la croisade, se tendait un peu plus entre le califat fatimide et les Européens. La position des Pisans leur donnait un certain pouvoir de négociation avec la dynastie dont les besoins en matériaux de construction navale ne cessaient d'augmenter en ces temps d'hostilité accrue. En 1153, suite à la perte d'Ascalon, les Fatimides prirent des mesures contre les Pisans qui étaient accusés d'avoir contribué à la chute de la ville grâce à leur flotte. Des négociations s'engagèrent très rapidement et aboutirent dès 1154 à un accord. Le traité signé entre les deux puissances stipulait que les Pisans apporteraient à Alexandrie du bois, du fer et des

---

<sup>34</sup> BENJAMIN DE TUDELE, *The Itinerary of Rabbi Benjamin of Tudela*, vol. 1, A. Asher (éd.), Londres-Berlin, 1841, p. 157 et vol. 2, note 374, p. 218-220.

<sup>35</sup> En 971, sous la pression de Byzance, le doge de Venise fit incendier des navires qui s'apprêtaient à prendre la mer pour livrer du bois d'œuvre aux ports fatimides de Mahdiya et Tripoli de Libye. L. DE MAS LATRIE, *Traité de paix et de commerce et document divers concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Age*, vol. 1, Paris, 1866, *Introduction*, p. 11-12. HEYD 1885-1886, p. 113. SCHAUBE 1906, p. 23-24.

<sup>36</sup> R. MOROZZO DELLA ROCCA, A. LOMBARDO (éd.), *Documenti del commercio veneziano nei secoli XI-XIII*, t. 1, Turin, 1940, doc. n° 8, p. 7, n° 11, p. 10. C. CAHEN, « Les marchands étrangers au Caire sous les Fatimides et les Ayyubides », in *Colloque International sur l'Histoire du Caire*, R.D.A, 1973. D. JACOBY, « The supply of war material to Egypt in the crusader period », *Jerusalem Studies in Arabic and Islam* 25, 2001, p. 102-132 ; *id.*, « Les Italiens en Egypte aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles : du comptoir à la colonie ? » in BALARD, DUCCELLIER 1995, p. 76-89. <sup>37</sup> BALARD 1999, p. 627-633.

<sup>38</sup> KRUEGER 1933, p. 377-395; KRUEGER 1937, p. 57-71. KEDAR 1983, p. 21-30.

<sup>39</sup> AL-ZUHRÎ, « *Kitâb al-jagh râfiyya*, Mappemonde du calife al-Ma'mûn, reproduite par al-Fâzarî (III<sup>e</sup> /IX<sup>e</sup>), rééditée et commentée par Zuhrî (VI<sup>e</sup> /XII<sup>e</sup>) », éd. M. Hadj-Sadok, *Bulletin d'Etudes Orientales* 21, 1968, p. 229.

clous mais que les Fatimides devraient payer au prix du marché, ce qui n'était pas le cas au départ. De plus l'État se portait garant de l'achat de la totalité apportée<sup>40</sup>. Les Pisans purent également disposer d'un *funduq* autonome à Alexandrie et peut-être aussi à Fustât. Les Amalfitains avaient eux aussi joui de cet avantage de pouvoir résider dans un bâtiment qui leur était réservé et où ils pouvaient apparemment régler leurs affaires. Benjamin de Tudèle affirme d'ailleurs que la trentaine de nations qu'il signale à Alexandrie y avaient toutes leurs *funduq*<sup>41</sup>. La chose n'est cependant confirmée par aucune autre source et paraît quelque peu exagérée.

L'importance des matières stratégiques était telle pour les Fatimides que, peu à peu, certaines cités italiennes obtinrent également des exemptions fiscales. Les Vénitiens et les Siciliens comptaient parmi les cités exemptées du *qûf* à Alexandrie<sup>42</sup>. La correspondance entre Roger II de Sicile et le calife fatimide al-Hâfiz (1131-1149) confirme que, jusqu'au milieu du XII<sup>e</sup> siècle, des relations privilégiées existaient entre les deux puissances, sous la forme de réductions de certaines taxes accordées aux navires siciliens à Alexandrie et à Fustât. L'époque n'était alors clairement plus, pour les Fatimides, à l'application stricte de principes religieux élaborés au X<sup>e</sup> siècle. Il s'agissait de se procurer par tous les moyens possibles ces produits stratégiques dont les maîtres de l'Égypte savaient pertinemment que les Européens ne les fourniraient que tant qu'ils trouveraient un intérêt à venir en Egypte, principale terre de transit de ces marchandises orientales si recherchées en Europe<sup>43</sup>. Ces divers avantages accordés aux Européens apparaissent comme les prodromes de la disparition d'une dynastie de plus en plus

<sup>40</sup> M. AMARI, *I diplomi arabi del R. archivio Fiorentino*, Florence, 1863, p. 241

<sup>41</sup> *fundak* dans le texte. BENJAMIN DE TUDÈLE, *Itinerary*, p. 157. Dans l'édition en hébreu, le voyageur cite Valence (*Valinsiya*), la Toscane (*Toscanah*), la Lombardie (*Lombardiyah*), l'Apulie (*Puliah*), Amalfi (*Malfi*), la Sicile (*Sikiliyah*), Raguse (?) (*Rakufiyah*), la Catalogne (*Kartuyah*), l'Espagne (*Ispaniyah*), le Roussillon (?) (*Russiya(an)*), l'Allemagne (*Alemaniyah*), Saxe (*Shoshnah*), Danemark (*Denamarka*), la Galice (?) (*Galats*), la Flandre (*Flandrish*), Hitar (?), la Normandie (*Lurmandiyah*), la France (*Fransiyah*), le Poitou (*Peytu*), l'Anjou (*Angu*), la Bourgogne (*Burgundiyah*), Medianah (?), la Provence (*Provintsiyah*), Gênes, (*Ginoah*), Pise (*Pisha*), la Gascogne (*Gashkuniyah*), l'Aragon (*Aragon*), la Navarre (*Navarah*).

<sup>42</sup> MAKHZÛMÎ, *Minhâj*, p. 9.

<sup>43</sup> Ce quasi désespoir dans lequel les derniers Fatimides semblaient plongés apparaît en outre dans les relations que les califes entretenirent avec un de leurs *dâ'î* (propagandiste religieux, plur. : *du'ât*) situé dans le golfe arabopersique. Dans certains cas le titre fut donné à des émirs locaux, notamment à Aden, place stratégique du commerce, dont l'action permettait d'étendre l'influence fatimide loin de l'Égypte. Ces hommes étaient donc actifs politiquement, religieusement mais aussi commercialement car ils apparaissent comme des intermédiaires dans le commerce de l'océan Indien à destination de l'Égypte fatimide. La nomination d'un *dâ'î* devait, théoriquement, toujours recevoir l'aval du calife. Vers 1169, le vizir fatimide Shawar songea à attribuer le titre aux deux fils du *dâ'î* en place afin de s'assurer par avance de leur fidélité. Il fut dissuadé d'agir ainsi au prétexte que loin d'assurer leur fidélité, ils allaient comprendre les difficultés dans lesquelles la dynastie se trouvait et tenter d'en profiter. 'UMÂRA AL-YAMÂNÎ, *'Oumâra du Yémen. Sa vie et son œuvre, Autobiographie et récits sur les vizirs d'Égypte, Choix de poésies*, t. 1, éd. et trad. H. Derembourg, Paris, 1897, éd. p. 92, tr. p. 334.

aux abois et contrainte d'accepter les conditions non plus fixées par elle même mais par les étrangers.

L'importation des produits stratégiques dépendait d'un service bien particulier dont l'existence et le fonctionnement sont révélés par les ouvrages de Makhzûmî et d'Ibn Mammâtî. Le *Minhāj* évoque ainsi le *matjar* qu'Ibn Mammâtî décrit comme étant « le Bureau du commerce particulier »<sup>44</sup>. Ce bureau était apparemment rattaché au service du *khums* mais il demeurait indépendant de ce dernier. La mise en place du *matjar* fut apparemment l'oeuvre du vizir al-Yâzûrî (1050-1058)<sup>45</sup>. Cet organisme fut chargé d'acheter à prix fixe certaines marchandises considérées comme particulièrement intéressantes pour l'État et sur lesquelles ce dernier exerçait un monopole. Le fer, le bois, le plomb, mais aussi le savon ou le miel constituaient quelques uns de ces produits. Il semble que le *matjar* se soit peu à peu concentré sur l'achat de matériaux davantage destinés à la construction navale tels le bois et les métaux notamment, bien qu'il ne se contentât jamais de ces seuls produits<sup>46</sup>. Le *matjar* achetait et parfois revendait ces marchandises lorsque ses fonctionnaires estimaient que les quantités entre les mains de l'Etat étaient suffisantes. Alexandrie était le plus grand port dans lequel le *matjar* exerçait son monopole sur les matières stratégiques qui manquaient tant aux Fatimides pour construire et entretenir leurs flottes. Il va sans dire que des antennes locales du *matjar* se trouvaient également à Damiette et à Tinnîs. Makhzûmî semble néanmoins distinguer deux types de *matjar* sans pour autant faire un éclairage suffisant sur ce qui les distinguait concrètement. Lorsqu'il mentionne Alexandrie, c'est d'un « *matjar* du dîwân Bienheureux (*matjar dîwānī al-sa'īd*) » dont il est question, alors que pour Damiette, il parle d'un « *matjar* sultanien Bienheureux (*matjar sultānī al-sa'īd*) »<sup>47</sup>. Ces deux appellations distinctes ne semblent pas avoir attiré l'attention de ceux qui se sont intéressées à la question. Sans que nous puissions rien affirmer de définitif, les sources ne le permettent pas, il semble qu'il ne s'agisse pas de la part de Makhzûmî d'une coquetterie littéraire, son ouvrage est dépourvu de ce genre de prétention. Le *matjar dîwānī* et le *matjar sultānī* pourraient ainsi bien constituer deux services distincts non pas dans leur fonctionnement

---

<sup>44</sup> IBN MAMMÂTÎ, *Qawânîn wa-l-dawâwîn*, p. 327.

<sup>45</sup> MAQRÎZÎ, *Khitat*, I, p. 294 ; II, p. 561-562 ; *Id. Kitâb al-Muqaffâ*, II, M. al-Ya'lâwî (éd.), Beyrouth, 2006, p. 211-230.

<sup>46</sup> Ces lettres attestent en effet que lorsque le cours de certaines marchandises était particulièrement bas, le marchand pouvait vendre à l'Etat, à un taux fixe mais évidemment supérieur au prix du marché à ce moment là. D'autre part, lorsque le besoin s'en faisait sentir l'Etat pouvait obliger les marchands à lui vendre leurs produits, les lettres évoquent de la cire, du lin, de l'huile d'olive. S. D. GOITEIN, *Mediterranean Society*, I, p. 266-268.

<sup>47</sup> MAKHZÛMÎ, *Minhāj*, p. 48, 57, 87-88. L'auteur classe du reste Alexandrie et Tinnîs dans la même catégorie.

mais peut-être davantage par l'affectation faite ensuite aux produits collectés par chacun d'eux. Ainsi, il se pourrait que les navires composant les flottes de guerre eussent été essentiellement bâtis avec les matériaux achetés par le *matjar dîwânî*, donc par le bureau du *matjar* d'Alexandrie et de Tinnîs<sup>48</sup>. Ce dernier port, notons le, constituait véritablement le premier port égyptien, sur la route des marchands arrivant notamment du *Bilâd al-Shâm* où se trouvaient également des forêts réputées<sup>49</sup>. Le continuateur de Sawîrus Ibn al-Muqaffa' signale l'existence de navires dits protégées (*marâkib al-muhamiya*) dont on ne saisit pas bien la fonction précise mais dont l'auteur indique qu'ils se louaient. Ce dernier différencie ces navires d'une autre catégorie qu'il appelle les navires du *Dîwân* (*marâkib al-dîwânîyya*). Ces derniers, dont l'existence est attestée par Ibn Mammâtî, formaient la flottille dite du *Dîwân* encore appelée *marâkib al-mulawwaha*. Il s'agissait de bateaux destinés à la navigation sur le Nil et loués à l'année aux marchands. Ces embarcations devaient aussi être construites avec les matériaux achetés par le *matjar* d'Alexandrie et de Tinnîs<sup>50</sup>. Quant au *matjar sultânî*, uniquement basé à Damiette, donc susceptible de trouver moins de marchandises stratégiques à acheter, il se peut qu'il ait contribué à alimenter un service qui utilisait proportionnellement des quantités moindres de bois et de fer. On peut alors songer au service particulier du calife, notamment à la construction des barques de plaisance califales (*'ushâriyyât*, sing: *'ushârî*) avec lesquelles les califes fatimides aimaient à se déplacer sur le Nil pour assister à certaines cérémonies<sup>51</sup>. Du fait de l'absence de texte précis, ces suppositions sont évidemment difficiles à étayer davantage. Du point de vue du marchand étranger arrivant à Alexandrie, ces différences n'étaient sans aucun doute d'aucune importance et seuls le taux d'imposition qu'il allait devoir payer occupait son esprit. Des taux d'importation préférentiels étaient donc appliqués à ces divers matériaux de construction navale afin d'encourager les marchands étrangers à les importer. Les marchands n'avaient semble-t-il qu'à acquitter un droit d'environ 12% sur le bois, taux très avantageux comparé à celui généralement appliqué<sup>52</sup>. Les Fatimides firent preuve d'ingéniosité dans le fonctionnement du *matjar*,

<sup>48</sup> SAWÎRUS IBN AL-MUQAFFA', *Histoire des patriarches de l'Eglise égyptienne*, éd et tr., A. Khater, O.H.E. Burmester, vol. III, partie 2, Le Caire, 1970, éd. p. 64, tr. p. 108.

<sup>49</sup> Il existait en fait les mouillages d'al-'Arîsh et d'al-Farama, l'antique Péluse, situés entre Gaza et l'Égypte, mais cela ne présentait aucun intérêt commercial de s'y arrêter.

<sup>50</sup> IBN MAMMÂTÎ, *Qawânîn wa-l-dawâwîn*, p. 348. « Il y a des navires appartenant au *dîwân* que des maîtres de navire prennent pour un temps déterminé et un prix fixé. S'ils ont besoin d'une flottille, elle leur est concédée pour un prix qui varie selon la saison. L'année fiscale dure 13 mois durant lesquels 5 mois sont les mois du Nil (l'eau est haute) et pour cette période la moitié du prix est due. Il y a 7 mois durant laquelle la deuxième moitié est due. Le 13<sup>e</sup> mois rien n'est dû ».

<sup>51</sup> IBN AL-TUWAYR, *Nuzhat al-Muqlatayn fî akhbâr al-Dawlatayn*, A. F. Sayyid (éd.), Beyrouth, 1992, p. 202.

<sup>52</sup> MAKHZÛMÎ, *Minhāj*, p. 9.

notamment en ce qui concerne les modalités de paiement. Afin d'éviter de faire sortir d'Égypte trop de métal précieux le *matjar* réglait ses achats en nature, à hauteur de deux tiers du total, avec cet alun si nécessaire à l'activité des teintureries et des peausseries occidentales et qui n'était pas utilisé en Égypte. Seul le tiers restant était payé en monnaie<sup>53</sup>.

Pour mieux comprendre l'importance du système évoqué et donc d'Alexandrie, il faut replacer ce dispositif si particulier du *matjar* dans le contexte des XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles. Les besoins de la dynastie en matières stratégiques ne cessèrent de s'accroître pour culminer au XII<sup>e</sup> siècle. L'activité navale fatimide augmenta en effet considérablement alors que les territoires où les Fatimides pouvaient relativement aisément trouver du bois, particulièrement la Sicile et l'Ifriqiya, mais aussi les forêts du mont Liban, passaient une à une en des mains ennemies. Les Fatimides n'eurent par conséquent plus d'autre choix que de se procurer du bois et du fer auprès des commerçants étrangers. Le *Minhâj* signale en outre que, dans certains cas, les navires avec lesquels étaient venus les marchands pouvaient être vendus dans leur intégralité ou démontés pour que le bois soit vendu<sup>54</sup>. Ibn Mammâtî confirme l'allusion en signalant la vente de morceaux de navires (*hutâm al-marâkib*)<sup>55</sup>. Les lettres de la Geniza ne signalent pas de véritables tentatives, de la part des marchands juifs au moins, pour faire venir massivement du bois depuis l'océan Indien via la mer Rouge et le port égyptien de 'Aydhâb<sup>56</sup>. Le lien qu'il semble possible de tisser entre l'arrivée massive de bois d'œuvre à Alexandrie et la construction navale témoigne en faveur de l'efficacité du *matjar* d'Alexandrie. Alors que les flottes signalées pour le XI<sup>e</sup> siècle se composaient de vingt à trente navires, au siècle suivant, les flottes mentionnées comptaient entre vingt cinq et soixante dix embarcations<sup>57</sup>. Tous les achats effectués pour le compte du *matjar* d'Alexandrie servaient au fonctionnement de ce que le *Minhâj* nomme la *sinâ'a*. Ce dernier terme, généralement traduit par arsenal maritime, est assez ambigu<sup>58</sup>. Les lettres de la Geniza et le texte d'al-Makhzûmî paraissent bien plus désigner par là une sorte de vaste zone

---

<sup>53</sup> CAHEN 1964, p. 260.

<sup>54</sup> MAKHZÛMÎ, *o. l.*, p. 11.

<sup>55</sup> Il existait plusieurs catégories de bois et de fer. Ainsi pas moins de 13 catégories de métal et 43 catégories de bois ou pièces de bois dont plusieurs types de pins (*snawbar*), du peuplier (*hûr*), du chêne vert (*sandiyân*) apparaissent sous la plume d'IBN MAMMÂTÎ, *Qawânîn wa-l-dawâwîn*, p. 365.

<sup>56</sup> Les lettres de la Geniza concernant les marchands de la mer Rouge et de l'océan Indien n'ont en effet qu'une seule référence à du bois d'œuvre amené de l'Inde vers l'Égypte. S. D. Goitein, M. A. Friedman, *India Traders*, p. 16.

<sup>57</sup> D. BRAMOULLÉ, « Activités navales et infrastructures maritimes ; les éléments du pouvoir fatimide en Méditerranée orientale (969-1171) », in G. FABRE, D. LE BLEVEC, D. MENJOT (éd.), *Ports et navigation en Méditerranée au Moyen Âge. Actes du Colloque de Lattes 12-14 novembre 2004*, Montpellier, 2009, p. 1-22.

<sup>58</sup> Sur les arsenaux du monde musulman le dernier article en date est le plus complet. PICARD 2004, p. 693-710.

artisanale et d'entrepôts où toutes les marchandises étaient gardées dans des magasins. C'est là que se trouvaient apparemment la douane (*al-Maks*), donc très certainement les services du *khums* et du *matjar*, et qu'étaient organisées les ventes à l'encan des marchandises importées<sup>59</sup>. Pendant la plus grande partie de la période fatimide, l'arsenal maritime ou le chantier naval principal de l'Égypte se trouvait sur les rives du Nil près de Fustât<sup>60</sup>. Le texte du *Minhâj* ainsi que d'autres documents signalent que le bois et le fer étaient transférés à l'arsenal de Fustât<sup>61</sup>.

Les sommes et les matériaux indispensables à la construction navale que la ville fournissait aux Fatimides contribuèrent largement à faire de la cité portuaire un centre stratégique dont la dynastie ne pouvait se passer. Il leur était donc nécessaire de tenir le plus fermement possible la ville entre leurs mains.

## **2. Alexandrie : une ville entre les mains du pouvoir central.**

### **2.1 ALEXANDRIE UNE VILLE SOUS CONTRÔLE.**

L'importance que les Fatimides accordèrent au contrôle d'Alexandrie se perçoit à travers la personnalité des gouverneurs, des administrateurs, qui se virent confier la responsabilité de la sécurité ou de la gestion de la cité portuaire par les autorités centrales. Plusieurs exemples illustrent ce lien privilégié entre les plus hautes instances gouvernementales et Alexandrie. Ainsi, Nāṣir al-Dawla Aḫḫar al-Turkî (m. 1095), était un affranchi (*ghulâm*) du vizir Badr al-Jamâlî à qui ce dernier confia des missions en Syrie avant de le nommer gouverneur d'Alexandrie dans les années 1090<sup>62</sup>. Il se pourrait également qu'un des fils de Badr, al-Awhad, ait occupé la fonction vers 1084-1085<sup>63</sup>. Avant d'accéder au vizirat sous al-Zâfir (1149-1154), 'Alî ibn Sallâr (m. 1153), se vit confier la responsabilité d'Alexandrie parce qu'il était le plus doué des militaires dans l'entourage du calife<sup>64</sup>. Ainsi, lorsque le nom de l'un des gouverneurs apparaît et que les biographies fournissent quelques renseignements sur leur vie, les hommes choisis pour exercer

---

<sup>59</sup> PELLAT 1986, p. 92.

<sup>60</sup> Pour plus d'explications voir le dernier chapitre de cet article.

<sup>61</sup> CAHEN 1964, p. 303.

<sup>62</sup> MAQRÎZÎ, *Khitat*, II, p. 393-395 ; *id.*, *Muqaffâ*, II, p. 130, 230 ;

<sup>63</sup> SAWÎRUS IBN AL-MUQAFFA', *Patriarches*, vol. II, partie 3 (1046-1102), Le Caire, 1943. IBN MUYASSAR, *Akhbâr Misr*, p. 46-47.

<sup>64</sup> IBN KHALLIKÂN, *Kitâb wafayât al-A'yân*, II, tr. ang., Mac Guckin De Slane, Londres, 1882, p. 350-353.

de hautes fonctions à Alexandrie sont le plus souvent proches du pouvoir central. Il s'agissait d'ailleurs d'une marque d'estime et de confiance que d'être nommé à Alexandrie.

Il existe évidemment d'autres indices de l'implication directe du pouvoir central fatimide dans l'administration d'Alexandrie. Suivant les propos d'Ibn Mammātī, il se trouvait à Alexandrie « [...] des fonctions gouvernementales que l'on ne trouve pas ailleurs comme tout ce qui concerne le commerce avec l'extérieur (*al-khums*) et le *matjar* »<sup>65</sup>. Les textes laissent en effet l'impression qu'Alexandrie constituait en quelque sorte le siège du *khums* et du *matjar*, dont il ne fait aucun doute, centralisation fatimide oblige, qu'ils étaient eux-mêmes sous la dépendance d'un *dīwān* localisé dans la capitale égyptienne. Les fonctionnaires principaux des services commerciaux et douaniers d'Alexandrie étaient, à l'instar des gouverneurs, nommés par le calife ou le vizir. Certains d'entre eux exercèrent parfois des fonctions très importantes. Abū 'Abd Allah Husayn b. 'Alī Muhammad al-Māshīlī (m. 1094), fut en effet vizir en 1062-1063 puis en poste à Tyr avant d'être nommé inspecteur des comptes (*mushārif*) à Alexandrie<sup>66</sup>. D'après al-Makhzūmī, quatre hauts fonctionnaires se partageaient la direction du *khūms* et du *matjar* à Alexandrie : le *nāzir*, le *mushārif*, le *shāhid* et le 'āmil. Il est difficile de bien distinguer les fonctions précises des uns et des autres, mais il semble que le *nāzir* et le *mushārif* étaient tous deux des inspecteurs ou des contrôleurs des comptes et des actes passés. Le *shāhid* ou témoin vérifiait la régularité des actes. Enfin, le 'āmil était un sorte de directeur financier. Si le *matjar* avait une administration théoriquement autonome, il était cependant dirigé par ces mêmes quatre hommes. Ils avaient chacun leur secrétaire et d'autres fonctionnaires sous leur contrôle. Sous leur responsabilité collégiale étaient rédigés les divers comptes ensuite envoyés à l'Administration centrale<sup>67</sup>. Il était bien entendu nécessaire que les comptes dressés par chaque fonctionnaire se recourent. La dynastie, dont le besoin en numéraire ne cessât d'augmenter, se devait de pratiquer des contrôles financiers rigoureux des comptes de chaque *dīwān* et des services qui les composaient. La tentation était grande pour celui en charge des douanes de ne pas respecter scrupuleusement ses engagements. Il semble ainsi que pour des fonctions sensibles comme celle d'inspecteur des comptes (*mushārif*), les autorités centrales nommèrent des personnalités

---

<sup>65</sup> IBN MAMMĀTĪ, *Qawānīn wa-l-dawāwīn*, p.325.

<sup>66</sup> IBN MUYASSAR, *Akhbār Misr*, p. 61.

<sup>67</sup> MAKHZŪMĪ, *Minhāj*, p. 45-46. Le document retrouvé dans la Geniza signalant l'arrivée des 5 marchands chrétiens avec du bois est en fait un texte issu de la chancellerie fatimide. Il s'agissait très certainement d'un message adressé au calife al-Amir (1101-1130) par un responsable du *Matjar*. Cela témoigne de tout l'intérêt qu'avaient les califes fatimides dans la question de l'approvisionnement en bois de l'Egypte. STERN 1956, p. 529-538.

connues pour leur intégrité, parfois même contre leur propre gré, ainsi que l'indique la biographie du cadî shafî'ite al-Rashîd Abū-l-Husayn, lequel fut nommé *mushârif* d'Alexandrie en 1163<sup>68</sup>.

La nomination des administrateurs les plus influents de la cité ne suffisait cependant pas aux Fatimides qui durent déployer d'autres moyens pour s'assurer d'un contrôle plus étroit d'Alexandrie.

## 2.2. DES RELATIONS PRIVILEGIÉES AVEC LA COMMUNAUTÉ JUIVE LOCALE.

Contrôler les plus hautes sphères de l'administration locale ne fut en effet qu'un moyen dont les Fatimides disposaient pour garder une influence sur la ville. Il fallait également avoir des appuis dans la population locale composée de plusieurs communautés. Aussi, la communauté juive put-elle apparaître comme l'une des clefs de la maîtrise de la cité et surtout du trafic commercial qui s'y déroulait.

Les rapports relativement privilégiés entre les Fatimides et la communauté juive d'Égypte sont à replacer dans un contexte plus large de l'expansion seldjoukide en Syrie et de la réorientation de la politique fatimide, à partir du vizirat de Badr al-Jamâlî, vers la mer Rouge<sup>69</sup>. Le XI<sup>e</sup> siècle et le début du XII<sup>e</sup> siècle furent marqués par un soutien de la dynastie aux élites de la communauté juive d'Égypte afin que le gaonat de Palestine, localisé à Jérusalem puis à Tyr après 1071, passât entre les mains des juifs d'Égypte, plus près du pouvoir central et donc plus contrôlables par celui-ci. Les notables de la communauté juive étaient impliqués dans des réseaux informels de relations personnelles et le commerce médiéval, notamment à Alexandrie, se pratiquait grâce à ces réseaux. Le pouvoir fatimide encouragea semble-t-il l'interdépendance de ces réseaux avec les autorités centrales mais aussi locales<sup>70</sup>.

Parmi les *nagîd*, c'est-à-dire les chefs des juifs d'Égypte, qui se succédèrent, se trouvait un certain Mevorakh b. Sa'adya qui tint la charge de 1094 à 1111<sup>71</sup>. Concrètement, avant d'être

---

<sup>68</sup> IBN KHALLIKÂN, *Kitāb wafayât al-A'yân*, I, p. 143-145.

<sup>69</sup> A. R. GIBB, « The caliphate and the Arab States » in Kenneth M. Setton (éd.), *History of the Crusades*, vol. 1, Marshall et W. Baldwin (éd.), Philadelphie, 1955, p. 81-98.

<sup>70</sup> A. L. UDOVITCH, « Formalism and informalism in the social and economic institution in the Medieval Islamic world », in A. Banani et S. Vryonis (éd.), *Individualism and Conformity in Classical Islam*, Wiesbaden, 1977, p. 61-81.

<sup>71</sup> Les lettres de la Geniza montrent que jusqu'au dernier tiers du XI<sup>e</sup> siècle, le gaon de Palestine, c'est-à-dire le chef de la Yeshiva de Jérusalem, représentait l'autorité spirituelle pour les juifs d'Égypte dont il nommait les juges du tribunal rabbinique et les représentants des communautés juives locales. A partir de 1100 environ, cette fonction du

nommé *nagîd*, Mevorakh séjourna quelques temps à Alexandrie où il fut médecin et noua d'étroits contacts avec la communauté locale quasi exclusivement composé de juifs originaires du Maghreb. Il s'adonna également aux affaires en garantissant des lettres de change (*suftaja*) et en aidant les marchands juifs maghrébins et ceux de l'océan Indien dans des opérations fiscales<sup>72</sup>. Le père, Sa'adya, avait été médecin officiel du temps de Badr. Les qualités reconnues du fils, Mevorakh, dans la science d'Hippocrate, l'amènèrent à fréquenter la cour fatimide où il devint peu à peu un proche d'al-Afdal. Le vizir al-Afdal octroya à Mevorakh le titre de *Ra'is al-Yahûd* (Chef des Juifs) ou Prince des Princes (*Sâr ha-Sarîm*). Certains considéraient même Mevorakh comme « l'assistant du maître de l'Égypte », comprenons ici al-Afdal<sup>73</sup>. Le chef de la communauté d'Alexandrie, Benâya b. Mûsâ, fit savoir que depuis le séjour de Mevorakh à Alexandrie, les juifs de la ville le considéraient comme leur protecteur et leur porte parole à la cour. Les juifs d'Alexandrie ne manquèrent de se rappeler au bon souvenir de Mevorakh pour qu'il fasse profiter ses anciens amis de sa position élevée<sup>74</sup>. « Nous, les Maghrébins, éprouvons une joie indescriptible depuis l'arrivée de la nouvelle du statut de notre illustre chef Mevorakh b. Sa'adya, Force de la maison d'Israël » écrivait Nathan b. Nahray à son cousin Nahray b. Nissîm, témoignant ainsi de tout l'intérêt que la communauté d'Alexandrie portait à l'ascension de Mevorakh<sup>75</sup>. Il semble qu'ils ne tardèrent pas à être exaucés. Abraham b. Ya'qub Der'î, autre haut personnage de la communauté d'Alexandrie, écrivit en effet à Mevorakh à propos de certains changements positifs survenus ou en passe de survenir dans leur situation.

« Tu es au courant que lorsque l'émir chargé de la ville (*mutawallî al-balad*) est arrivé nous sommes sortis en groupe à l'extérieur de la ville pour l'accueillir. Il nous a bien reçu. Quelques jours plus tard, Ben Patiakh est allé le voir à propos de problèmes qu'il avait eus dans la location d'un magasin à des *Rûm* qui lui devaient de l'argent et qui sont partis sans payer. Ben Patiakh lui a demandé de l'aide [...] Le chaykh Abû al-Hasan est alors arrivé avec ton message. L'émir m'a fait chercher

---

gaon passa entre les mains du *nagîd*. Les épisodes de cette lutte d'influence sont en fait beaucoup plus compliqués. Un récit complet se trouve notamment dans COHEN 1980, p. 78-85.

<sup>72</sup> TS 10 J 4, f° 1, l. 3-7. GOITEIN 1967, p. 244, note 84. COHEN 1980, p. 154-156.

<sup>73</sup> TS 12.230, l. 13 : « *Mishne melekh Mitsraym* ». Ed. MANN 1970, p. 251.

<sup>74</sup> COHEN 1980, p. 78-85

<sup>75</sup> Bodl. MS Heb. d.66, f° 79, l. 7-10. M. A. MICHAELI (éd.), *The Archives of Nahray b. Nissîm*, lettre 31, p. 275-276.

avec les autres sages de la communauté. Il a renforcé nos espoirs en nous promettant de bonnes choses... »<sup>76</sup>.

On apprend en outre que le gouverneur en question les prit sous sa protection et il semble que les taxes pesant sur eux en tant que non-musulmans, furent également allégées. Mevorakh intervint directement auprès du cadî de la ville pour faire libérer certains marchands emprisonnés. Enfin, suite à une affaire de confiscation des biens d'un marchand mort à Alexandrie sans héritiers, Mevorakh obtint du vizir un rescrit (*sijill*) interdisant ce type de confiscation<sup>77</sup>. Le rôle que nombre de marchands juifs jouaient dans le commerce avec la mer Rouge, c'est-à-dire dans la venue des produits que convoitaient tant les étrangers de passage à Alexandrie, et donc finalement plus ou moins directement dans la quantité de matériaux de construction navale et de taxes que les Fatimides pouvaient prélever à Alexandrie, ne fut sans doute pas étranger à la décision des hautes autorités fatimides de donner aux marchands issus de cette communauté quelques avantages. Les Fatimides avaient tout intérêt à favoriser la communauté dont faisaient partie ceux qui étaient, à ce moment là au moins, peut-être les commerçants les plus actifs dans l'océan Indien. Cette pratique ne constituait en définitive qu'une autre facette du pragmatisme des Fatimides quant il s'agissait de contrôler ici Alexandrie, ailleurs les villes saintes de l'Islam, et à encourager les activités commerciales qui faisaient leur fortune.

### 2.3 LA MARINE DE GUERRE : UN OUTIL AU SERVICE DU COMMERCE.

Les convoitises, les inimitiés politiques et les haines religieuses rendaient le trafic maritime souvent hasardeux au large d'Alexandrie. Si l'esprit n'était pas toujours à la guerre, les pirates, abrités par les côtes des Syrtes ou les îles grecques, infestaient les routes maritimes qui croisaient les frontières changeantes de ces eaux levantines. La prospérité du commerce allait de la sécurité des routes empruntées par les navires marchands naviguant en convois pour plus de sûreté. À la tête de l'une des plus puissantes flottes de la Méditerranée, les Fatimides ne pouvaient que contribuer à la sécurisation des voies maritimes en faisant accompagner les convois qui quittaient le port par des bâtiments armés. Des marins des flottes de guerre (*nawâtiya*) et des lanceurs de naphte (*mashâ'ilîya*) stationnaient dans le port sous le règne du

---

<sup>76</sup> TS 20 177. M. FRENKEL (éd.), *The Compassionate and the Benevolent, Jérusalem*, 2006, p. 394-395.

<sup>77</sup> COHEN 1980, p. 261-262.

calife al-Hâkim (996-1021) et peut-être avant lui<sup>78</sup>. Une flotte, ou au moins des navires de guerre se trouvaient donc à Alexandrie. Deux lettres de la Geniza viennent confirmer le fait. Il s'agit de deux allusions qui datent des années 1023 à 1027 environ. Dans l'une, Ephraïm b. Ismâ'îl al-Jawharî signale à Joseph Ibn 'Awkal, puissant marchand résidant à Fustât, les derniers arrangements avant le départ d'un convoi à destination du Maghreb et de la Sicile : « Les navires, mon maître, ont presque fini leurs préparatifs. Pas un soldat chargé de leur protection n'est demeuré à terre. Ils ont déjà chargé leur eau et leurs viatiques et n'attendent plus que l'achèvement (des réparations) et la mise à l'eau de la flotte (*al-ustûl*) pour partir. Les navires (marchands) navigueront alors avec eux. Un jour après la rédaction de ce message, les réparations des unités (*al-qitâ'î*) furent achevées et elles furent mises à la mer [...] »<sup>79</sup>. Dans une autre lettre, Sedaqa b. 'Ayyash relate lui aussi l'avancée du chargement des marchandises, toujours à destination du Maghreb et de la Sicile. Il précise qu'il « ne reste plus rien à faire si ce n'est de réparer le gros navire de guerre (*al-ustûl*) »<sup>80</sup>. La lenteur des réparations entraîna d'ailleurs un retard dans le départ du convoi<sup>81</sup>.

Il n'existe aucune autre lettre attestant de ces escortes avant ou après les années 1020-1030. Cela pose alors la question de la pérennité de cette pratique tout au long de la période fatimide. En fait, il semble que si les Fatimides ordonnèrent parfois à leur flotte d'accompagner certains convois, ces missions furent sans doute étroitement liées à un contexte méditerranéen particulièrement agité. La décennie 1020-1030 fut notamment marquée par une révolte généralisée des tribus bédouines palestiniennes d'un côté, et par le développement, sur les côtes libyennes, d'un nœud de pirates dont le plus célèbre était l'émir de Barqa ; Jabbâra. Si ce dernier

<sup>78</sup> MAQRÎZÎ, *Itti'âz al-hunafa' bi-akhbâr al-a'imma al-Fatimiyyî al-Khulafa'*, I, J. Al-Shayyal (éd.), Le Caire, 1967, p. 312-313. Sur le terme *nawâtiya* et son rapport avec la marine de guerre professionnelle par opposition aux marins recrutés de force pour les galères voir D. BRAMOULLÉ, « Composing and recruiting the crew in the Fatimid navy (909-1171) », *Medieval Encounter* 13/1, 2007, p. 4-31. Pour un avis différent voir également C. PICARD, « Bahriyyûn, émirs et califes : l'origine des équipages des flottes musulmanes en Méditerranée occidentale », *Medieval Encounters* 13.3, 2007, p. 413-431.

<sup>79</sup> TS 13 J 17, f°3, l. 10-13. S. D. GOITEIN (éd.), « The Jewish Trade in the Mediterranean at the beginning of the 11th century, from archives of Ibn 'Awkal », *Tarbîz* 36, 1967, p. 372-374.

<sup>80</sup> Les termes *ustûl* et *qitâ'î* ont des sens qui varient selon les phrases. *Ustûl* désigne généralement une flotte de guerre, traduction qui nous semblait la mieux convenir pour la première lettre car on y évoque des unités (*qitâ'î*) dont nous supposons qu'elles appartiennent à cette flotte. Le même mot peut aussi se traduire par gros navire de combat, ce qui semble la meilleure traduction pour la deuxième lettre bien qu'il soit difficile d'imaginer qu'un seul navire puisse assurer la protection de tout un convoi. Sur les termes *ustûl* et *qitâ'î* voir: R. DOZY, *Supplément aux dictionnaires arabes*, I, Leyde, 1881, p. 22. W. DIEM, H.-P. RADENBERG, *A dictionary of the arabic material of S. D. Goitein' A Mediterranean Society*, Wiesbaden, 1994, p. 3, p. 176. Voir aussi J. BLAU, *A Dictionary of Mediaeval Judeaean-Arabic Texts*, Jérusalem, 2006, p. 11, p. 556.

<sup>81</sup> Bodl Ms heb d 66, f° 15 v°, l. 12. M. GIL (éd.), *In the Kingdom of Yishmael*, II, p. 462-466.

se rendit d'abord célèbre par ses attaques contre les bateaux naviguant sous pavillon byzantin, répondant en cela à la demande fatimide, lui et ses hommes n'hésitèrent pas, piraterie oblige, à s'emparer de navires musulmans et à capturer leurs occupants et leurs biens qu'ils venaient revendre à Alexandrie<sup>82</sup>. Les rachats de captifs coûtaient particulièrement cher, un peu plus 33 dinars par individus en moyenne, et les communautés de marchands d'Alexandrie voyaient leurs capitaux nettement grevés si les achats venaient à être nombreux<sup>83</sup>. Trop de captifs à racheter constituait en quelque sorte une entrave au bon fonctionnement du commerce et il fallait faire en sorte que la piraterie s'exerçât dans la limite du raisonnable.

On peut donc inférer des lettres signalant les escortes militaires que, lorsque les dangers en mer se faisaient trop nombreux et menaçaient le trafic commercial au point que les marchands hésitent à prendre la mer, comme ce fut peut-être le cas durant les années 1020, les Fatimides prirent les mesures nécessaires. Il faut pourtant reconnaître que la décennie en question ne fut pas la seule à être agitée, mais aucun autre témoignage ne prouve que ces mesures de protection furent appliquées durablement. Au XII<sup>e</sup> siècle, l'île de Djerba, refuge de nombreux pirates, constituait également une source de perturbations pour le trafic maritime entre le bassin occidental de la Méditerranée et Alexandrie. Il semble bien que les Fatimides n'assuraient pas, à ce moment là, la protection des convois. Il est vrai que la marine fatimide était plus qu'occupée avec les croisades et c'est peut-être entre autre pour cela que les Normands, alors en bons termes avec l'Égypte, s'occupèrent eux-mêmes du problème<sup>84</sup>. Il se pourrait en fait que cette absence de trace d'implication durable de la marine fatimide, notamment dans les lettres de la Geniza, témoigne en fait de la fragilité de la réalité de la main mise de la dynastie fatimide sur Alexandrie.

### **3. Une main mise à relativiser.**

#### **3.1 UNE CITÉ REBELLE.**

---

<sup>82</sup> TS 13 J 14. Ed. J. MANN, *The Jews of Egypt*, II, p. 90-92. L'importance de ce pirate était telle qu'il se faisait ouvertement payer un tribut à Guizèh même par les marchands victimes de ses exactions qui souhaitaient récupérer leurs marchandises. PER H 136, l. 5-12. Trad. S. D. GOITEIN 1967, p. 327.

<sup>83</sup> *ibid.*, p. 329-330.

<sup>84</sup> M. CANARD, « Une lettre du calife fatimite al-Hafiz à Roger II », in *Atti del Convegno Internazionale di Studi Ruggeriani*, Palerme, 1955, p.125-146. J. JOHNS, «The Norman Kings of Sicily and the Fatimid Caliphate», in M. Chibnall (éd.), *Anglo-Normand Studies, Proceedings of the XV battle conference and of the XI Colloquio Medievale of the Officina di Studi medievali*, Woodbrige, 1993, p. 133-159.

Tout semble en effet montrer qu'Alexandrie était sous le contrôle de la dynastie fatimide et qu'il ne se passait pas une chose sans que les autorités centrales ne soient au courant. A regarder de plus près, l'image d'un strict contrôle exercé par la dynastie sur une ville qui peut apparaître aussi stratégique qu'Alexandrie se fissure quelque peu.

L'histoire d'Alexandrie sous la tutelle fatimide n'est rien moins que paradoxale. Principal port fatimide en Méditerranée, elle ne constituait que le second port fatimide par le trafic et par la richesse de son marché derrière Fustât pourtant située à presque une semaine de la côte. Les Fatimides y nommaient le plus souvent des hommes de confiance et proches du pouvoir central, la ville fut pourtant un foyer de révolte récurrent et elle échappa fréquemment au contrôle fatimide. Dès le règne d'al-Hâkim (996-1021) les matelots et les lanceurs de naphthes se soulevèrent et, à l'aide du clan des Banû Qurrâ, s'emparèrent de la ville et de son district<sup>85</sup>. La situation fut reprise en main par les troupes califales, mais la révolte ne constituait qu'un signe de ce qui allait se produire dans les décennies à venir. La plupart des mouvements séditieux qui touchèrent Alexandrie se déroulèrent en fait entre 1068 et 1095. En 1068-1069, Alexandrie et toute la façade littorale de l'Égypte échappèrent à la tutelle fatimide. La dynastie était alors en pleine crise et l'Égypte toute entière ne consistait plus qu'en un immense terrain de jeu pour les ambitions des chefs des divers corps de troupe. Parmi eux, Nâsir al-Dawla ibn Ḥamdân, général en chef des armées fatimides (*sultân al-juyûsh*) et surtout à la tête d'un des plus puissants corps d'armée, celui des Turcs. Lui et ses hommes prirent position sur la côte méditerranéenne, d'où il chassèrent les berbères Lawâta, plus ou moins maîtres de la zone du delta depuis l'arrivée des Fatimides en Égypte. Installé à Alexandrie, Nâsir al-Dawla ibn Ḥamdân rejeta peu à peu la tutelle fatimide et fit faire la prière au nom des Abbasides dans toutes les grandes cités du delta<sup>86</sup>. La région toute entière ne revint véritablement dans le giron fatimide que lorsque le nouveau vizir Badr al-Jamâlî, appelé pour ramener l'ordre fatimide en Égypte, assiégea Alexandrie et les autres cités du delta vers 1074-1075<sup>87</sup>. Alexandrie resta entre les mains fatimides jusqu'à ce que le propre fils de Badr, al-Awhad, se révoltât à son tour depuis Alexandrie où son père, cherchant des hommes fidèles pour tenir la ville, l'avait semble-t-il nommé à un poste de responsabilité,

---

<sup>85</sup> MAQRĪZĪ, *Itti'āz*, I, p. 316-317.

<sup>86</sup> NUWAYRĪ, *Nihāyat*, vol. 28, p. 230. MAQRĪZĪ, *Muqaffâ*, III, p. 500-505.

<sup>87</sup> SAWĪRUS IBN AL-MUQAFFA', *Patriarches*, vol. II, part. III, éd. p. 203-204, tr. p. 313-316. IBN MUYASSAR, *Akhhbār Miṣr*, p. 41. MAQRĪZĪ, *Itti'āz*, II, p. 314.

sans doute gouverneur<sup>88</sup>. Le vizir attaqua la cité qui finit par se rendre après deux mois de siège. La population fut sommée de payer la somme énorme, mais certainement significative des ressources de la cité, de 120 000 dinars, afin de se faire pardonner le soutien qu'elle avait apporté aux rebelles<sup>89</sup>. Enfin, comme s'il fallait dix années pour faire oublier aux vivants les souvenirs des malheurs d'un siège, en 1095, Alexandrie devint pour ainsi dire la capitale provisoire d'un anti-calife en la personne de Nizâr, héritier apparemment écarté du trône du calife al-Mustanşir par al-Afdal afin d'y placer un homme plus jeune et plus malléable; al-Musta'li (1094-1101). Nizâr avait convaincu le gouverneur Nâsir al-Dawla Alftakîn, nommé par Badr, de l'aider, en lui promettant une haute fonction sous son califat<sup>90</sup>. Nizâr, paré du titre califal d'al-Mustafâ li-Dîn Allâh, parada dans les rues d'Alexandrie affublé de tous les attributs du calife et il se fit acclamer par la population toujours prête à narguer le pouvoir central. Il ne fallut pas moins de neuf mois d'un siège acharné avant que la ville ne retombât entre les mains du pouvoir officiel<sup>91</sup>. La facilité avec laquelle les opposants au régime parvenaient à s'enfermer dans la ville ne s'explique que parce que la population locale participait et acceptait de soutenir les mutins.

Cette population, cosmopolite et multiconfessionnelle, semblait prête à accueillir en son sein les rebelles de tout bord. À la moindre occasion, la rue alexandrine, particulièrement frondeuse, manifestait avec plus ou moins de violence son mécontentement, que la tradition ne fut pas respectée dans la diffusion de telle ou telle nouvelle, comme ce fut le cas au début du XII<sup>e</sup> siècle lorsqu'un rescrit concernant la communauté juive fut rendu public dans les rues de la cité avant que d'être lu à la synagogue comme c'était la coutume, qu'un éminent membre de la communauté juive soit arrêté injustement ou que le gouverneur local se montre un peu trop oppressif, comme ce fut le cas d'un certain Ibn al-Hâjib qui vit ses esclaves et son secrétaire tués, sa demeure pillée et ses biens emportés<sup>92</sup>. De telles actions d'éclat renforçaient ainsi la réputation de la cité auprès des opposants aux régimes. Durant toutes les années fatimides, Alexandrie apparut assez largement comme le refuge des exilés, les opposants au régime, et de tous ceux qui

---

<sup>88</sup> NUWAYRĪ, *o. l.*, p. 238-239. SAWĪRUS IBN AL-MUQAFFA', *o. l.*, éd. p. 217, tr. p. 341. MAQRĪZĪ, *o. l.*, p. 321.

<sup>89</sup> SAWĪRUS IBN AL-MUQAFFA', *o. l.*, éd. p. 217, tr. p. 341.

<sup>90</sup> SAWĪRUS IBN AL-MUQAFFA', *o. l.*, éd. p. 243-246, tr. p. 390-392.

<sup>91</sup> 'A. M. MĀJĪD (éd.), *Sijillât al-Mustansirîyya*, Le Caire, 1954, lettre 35, p. 111-118. IBN MUYASSAR, *o. l.*, p. 60-62. IBN ZĀFIR, *Akhhâr al-duwal al-munqati'a*, A. Ferré (éd.), Le Caire, 1972, p. 83-85. NUWAYRĪ, *o. l.*, p. 244-245. IBN TAGRĪ BIRDĪ, *Al-Nujûm al-Zâhira fî Mulûk Misr wa-l-Qâhira*, V, Le Caire, 1935, p. 144.

<sup>92</sup> TS 20.177, TS NS J 24 et TS 12.290. M. FRENKEL (éd.), *The Compassionate and the Benevolent*, p. 394-397, p. 598-602, p. 316-323. C. CAHEN, « Un récit inédit du vizirat de Dirghâm », *AnIsl* 8, 1969, p. 27-46.

attendaient leur retour en grâce à la capitale. Suite à quelques intrigues de cours, Mevorakh lui-même dut s'y replier quelques années avant de pouvoir regagner la capitale et connaître l'ascension que l'on sait. Les docteurs de la foi sunnites s'y installèrent massivement à la suite de l'arrivée dans la ville, en 1118, du grand lettré shafi'ite al-Hâfiz al-Silâfi (m. 1180). Si les révoltes ouvertes y furent moins nombreuses qu'au siècle précédent, la ville devint au XII<sup>e</sup> siècle un grand centre d'enseignement du sunnisme shafi'ite. Cela ne manqua pas d'attirer dans les rues de la cité nombre d'individus qui ne voyaient en la religion officielle de l'Etat fatimide qu'une hérésie qu'ils étaient prêts à combattre par les armes. Dans les dernières années, particulièrement agitées, de la souveraineté fatimide en Egypte, Usâma ibn Munqidh (1095-1187) résumait bien la situation en indiquant que, pour un prétendant au poste de vizir, Alexandrie était le lieu rêvé pour recruter des hommes prêts à tenter le coup de main. Il n'était pas nécessaire de se réfugier en Syrie pour se mettre à l'abri du pouvoir central. À Alexandrie, les représentants du pouvoir central n'étaient finalement pas toujours à la hauteur de leur tâche, peut-être plus occupés à tenter de faire des bénéfices dans les opérations commerciales auxquels ils participaient presque tous<sup>93</sup>.

### 3.2 L'AFFERMAGE DES TAXES : UNE PRATIQUE PROBLEMATIQUE.

Alexandrie n'était pas seulement une source de rentrées fiscales importantes pour la dynastie, elle constituait pour une série d'administrateurs locaux, à commencer par le gouverneur, leur principale source de revenu. Une partie des taxes perçues sur les étrangers ; la taxe d'entrée et départ des navires dans le port notamment, était en effet prélevée pour le gouvernement local<sup>94</sup>. La fonction de gouverneur de la ville était susceptible de rapporter beaucoup d'argent. Les textes de la Geniza témoignent de l'implication des autorités locales dans le commerce maritime. Une série de lettres signale en effet qu'un *amîr*, donc un représentant de l'autorité centrale, peut-être même le gouverneur, était également un armateur et, à ce titre, se trouvait en relation encore plus étroite avec les marchands de la ville, tentant notamment de leur imposer ses propres prix pour la location de son ou ses navires<sup>95</sup>. Ce type de confusion entre les

---

<sup>93</sup> USÂMA IBN MUNQIDH, *Kitâb al-'I'tibâr*, H. Derenbourg (éd.), Paris, 1882, p. 352. Trad. A. Miquel, *Des enseignements de la vie, Souvenirs d'un gentilhomme syrien du temps des Croisades*, Paris, 1983, p. 125.

<sup>94</sup> MAKHZÛMÎ, *Minhâj*, p. 10-11.

<sup>95</sup> A. L. UDOVITCH, « Merchants and Amirs: government and trade in Eleventh-century Egypt », *Asian and African Studies* 22, 1988, p. 53-72.

affaires privées et l'autorité officielle dont le gouverneur était le représentant n'était pas pour accroître la confiance que les habitants pouvaient avoir dans le pouvoir central. D'autre part, afin de faire face à un besoin de numéraire toujours plus important, la dynastie pratiqua beaucoup le système de la ferme des taxes. En échange du paiement d'une forte somme d'argent, un individu, il prenait alors le nom de *dâmin* ou fermier, affermait le recouvrement d'une taxe. Il était en fait possible d'affermier une taxe sur un produit précis tel le lin, sur un lieu précis tel un marché (*sûq*) ou un *funduq*, et Alexandrie d'en manquait pas<sup>96</sup>. Charge à ce *dâmin* de se rembourser avec évidemment un profit pour lui. Ainsi, il semble bien que la plupart des représentants de l'État au niveau local étaient en fait des agents agréés par l'État, qui étaient payés à la commission ou par des taxes diverses et variées. Le fait que la grande saison du commerce ne dure que quelques mois explique peut-être que les Fatimides n'eurent pas ou peu recours localement à de véritables fonctionnaires, ou uniquement pour des fonctions sensibles, comme celle de *mushârif* ou de *'âmil*<sup>97</sup>. Les Fatimides préféraient confier la perception des taxes à des agents semi-officiels qui avaient donc affermé la charge. La dynastie leur laissait le soin de régler les problèmes locaux. Elle leur donnait pour cela un modeste pouvoir de police sans lequel les fermiers n'auraient jamais pu récupérer quoi que ce soit<sup>98</sup>. Du point de vue du pouvoir central, un tel système garantissait à l'État des revenus élevés tout en économisant sur le nombre de véritables fonctionnaires. Cela lui permettait aussi, indirectement, de conserver une maîtrise relativement satisfaisante des hommes et des lieux où se déroulaient les échanges. Cependant, une telle pratique ne put qu'entraîner des abus de la part de ceux qui souhaitaient faire un profit plus élevé que raison. Un tel système expliquerait, au moins partiellement, la propension de la population d'Alexandrie à se soulever et donc la défiance du pouvoir central à l'égard de la cité. Cette défiance put se manifester dans le rôle naval que la dynastie octroya à la cité portuaire entre 969 et 1171.

---

<sup>96</sup> Parmi les lieux du commerce à Alexandrie, les lettres de la Geniza citent notamment le *sûq al-sâjah*, *sûq al-'atârîn*, *sûq al-saraf*, *sûq al-asâkafa*, ainsi que des *dâr-s*, c'est-à-dire des entrepôts ou des bourses destinées à la vente de telle ou telle marchandises : *dâr al-jahwar*, *al-qatân*, *al-lûz*, *dâr al-jadîd*, *al-mubâraka*. M. FRENKEL, *o. l.*, p. 37-38.

<sup>97</sup> La gestion de certains ministères ayant un rapport avec la perception des taxes fut affermée à certains riches individus qui s'engageaient sur leur fortune à améliorer les rentrées fiscales. Il est donc tout à fait possible d'imaginer la même chose pour la gestion des taxes perçues sur le commerce à Alexandrie. T. BIANQUIS, « Le fonctionnement des diwans financiers d'après al-Musabbihî », *AnIsl* 26, 1992, p. 47-61.

<sup>98</sup> Sur ces aspects voir notamment D. BRAMOULLÉ, « Espaces et structures de l'échange sur les littoraux orientaux du monde fatimide », in P. Sénac et N. Prouteau (éd.) *Civilisation Médiévale: Chrétiens et musulmans en Méditerranée médiévale : contacts et échanges*, Poitiers, 2003, p. 79-92.

### 3.3 UN RÔLE NAVAL AMBIGU.

Il convient maintenant de s'interroger sur le poids d'Alexandrie dans le dispositif naval fatimide. Les textes, en dépit de lacunes des sources dès qu'il s'agit de traiter des aspects maritimes, ne mettent pas en évidence un soin particulier pris par les Fatimides à entretenir ou développer ce qui pouvait faire d'Alexandrie une base navale de première importance. Il existe, selon nous, au moins deux critères qui contribuent à définir ce qu'est une base navale d'importance. En premier lieu, il faut que cela constitue un site où se trouve une flotte de guerre conséquente. Il faut également que la ville possède un arsenal maritime utilisé pour la construction des navires de guerre. Or, ces conditions ne furent pas clairement réunies à Alexandrie, en tout cas durant l'essentiel de la présence fatimide en Égypte.

Avant tout chose, précisons qu'Alexandrie ne fut pas le siège de l'Amirauté fatimide. Si l'on en croit les textes, l'Amirauté se trouvait au Caire, ou plutôt à Fustāṭ qui accueillait le bureau des Flottes alors qualifié de *Dîwân al-'Amâ'îr* ou *Dîwân al-Jihâd*, signe du lien que la dynastie avait établi entre la guerre sainte et la puissance navale<sup>99</sup>. Là, le calife ou son vizir décidaient qui partait en expédition, avec combien de bateaux et combien d'hommes<sup>100</sup>. Concernant la présence d'un arsenal maritime, la chose paraît plus complexe du fait de l'ambiguïté du terme arabe *dâr al-sinâ'a*<sup>101</sup>. Généralement traduit par arsenal avec un sens très européen, le vocable arabe désignait en fait une réalité difficile à appréhender mais qui semble en fait plus large que la seule construction de navires à vocation militaire<sup>102</sup>. L'expression en question servait en effet à définir une vaste zone artisanale où se trouvait entre autre chose un chantier de construction navale plus ou moins contrôlé par l'Etat. Dans l'État fatimide, fortement centralisé depuis sa période maghrébine (909-973), tout ce qui touchait à la marine de guerre semble avoir été sous la coupe du *Dîwân al-'Amâ'îr* et tout ce qui était sous la coupe de ce *Dîwân* se situait apparemment dans

---

<sup>99</sup> IBN AL-TUWAYR, *Nuzhat*, p. 94-95.

<sup>100</sup> IBN MA'MÛN, *Akhbâr Misr*, p. 61-62.

<sup>101</sup> PICARD 2004, p. 693-710.

<sup>102</sup> Cf. Cahen le premier a émis l'hypothèse que le vocable *sinâ'a*, utilisé par Makhzūmī à propos d'Alexandrie, ne paraissait pas désigner le chantier de construction navale au sens classique du terme mais bien une zone artisanale et aussi douanière. Le terme *sinâ'a* seul peut d'ailleurs se traduire par atelier. CAHEN 1964, p. 243, note 1.

la zone de Fustât<sup>103</sup>. Les chantiers destinées à la construction des navires de guerre fatimides se situaient apparemment tous à Fustāṭ vers où était acheminé le bois tant en provenance du sud du pays que d'Alexandrie<sup>104</sup>. La documentation n'offre en fait que très peu de témoignages relatifs à la construction navale fatimide sur les littoraux méditerranéens. Ibn al-Ma'mūn précise d'ailleurs qu'au début du vizirat de son père, tous les navires de la flotte sans exception étaient construits dans l'arsenal de l'île de Rawdā<sup>105</sup>. Une telle affirmation ne manque évidemment pas de soulever quelques interrogations quant à la stratégie navale déployée par les Fatimides. Au total, seuls cinq passages mentionnent, le plus souvent de manière équivoque, des chantiers de construction hors de Fustāt<sup>106</sup>. Parmi ces extraits, les témoignages les plus anciens évoquant de possibles chantiers à Alexandrie consistent en deux passages déjà mentionnés de la Geniza relatifs au départ de convois de navires marchands d'Alexandrie vers l'ouest. Le terme même de *sinā'a* n'apparaît en fait pas dans les lettres et la logique seule incite à penser que le grand navire ou la flotte auxquels les auteurs font allusion se trouvaient en réparation dans le chantier d'Alexandrie<sup>107</sup>. Notons au passage que les lettres évoquent la réparation et non la construction de navires de guerre<sup>108</sup>. Aucun autre document issu de la Geniza ne se réfère à l'arsenal d'Alexandrie ni d'ailleurs à aucune autre ville côtière égyptienne. Il faut alors chercher les renseignements dans les ouvrages issus de la plume des administrateurs de l'Etat : Makhzûmî (1118-1189), Ibn Mammâtî (m. 606/1209) et Ibn al-Tuwayr (1130-1220), tous fonctionnaires au temps de la transition entre les Fatimides et les Ayyoubides<sup>109</sup>. Le terme de *sinā'a* y apparaît, le plus souvent sans le vocable *dâr* d'ailleurs, lorsque les auteurs abordent les villes côtières d'Alexandrie et de Damiette, suggérant ainsi l'existence d'arsenaux ou de chantiers de construction navale à Alexandrie. Les informations posent néanmoins quelques questions car ces documents s'inscrivent dans un contexte de transition entre deux dynastie qui n'avaient que peu à voir l'une avec l'autre. De plus, la période de rédaction de ces documents correspond à l'effort

<sup>103</sup> MAQRÎZÎ, *Khitat*, III, p. 618-624. Le récit de Maqrîzî concernant les arsenaux de Fustāṭ et du Caire ne doit, à notre sens, pas être accepté tel quel. Nombre d'éléments fournis par l'auteur ne correspondent ni à ce que lui-même écrit ailleurs dans ses *Khiṭaṭ* ni à plusieurs autres sources.

<sup>104</sup> MAKHZÛMÎ, *o. l.*, p. 49, p.57. PELLAT 1986, p. 110-111.

<sup>105</sup> IBN MA'MÛN, *o. l.*, p. 100-101.

<sup>106</sup> Il s'agit de deux lettres de la Geniza, et de passages se trouvant chez Ibn al-Tuwayr, Makhzûmî et Ibn Mammâtî, passages largement recopiés par la suite par Maqrîzî et Qalqashandî.

<sup>107</sup> TS 13 J 17, F° 3, l. 10-13. M. GIL (éd.), *In the Kingdom of Yishmael*, II, p. 528-532.

<sup>108</sup> Respectivement *islâhuhum* et *islâh al-ustûl*.

<sup>109</sup> Ces ouvrages furent rédigés sous les Ayyoubides et ils peuvent se référer, à partir de souvenirs personnels ou de documents d'archives conservés par les auteurs, au règne des Fatimides.

naval entrepris par Saladin pour reconstituer une marine égyptienne susceptible de défendre l'Égypte contre les multiples incursions ennemies<sup>110</sup>. Il semble ainsi que la situation décrite corresponde aux derniers temps de la dynastie fatimide, voire peut-être ne la concerne pas et se rapporte à la seule période ayyoubide. Aucun de ces auteurs n'a pu connaître l'administration fatimide du XI<sup>e</sup> siècle, profondément modifiée suite à l'arrivée au pouvoir du vizir Badr al-Jamâlî<sup>111</sup>. C'est en étant conscient de ces éléments qu'il faut analyser les informations fournies par les trois fonctionnaires.

Ibn Mammâtî et Ibn al-Tuwayr s'accordent ainsi à écrire que les villes de Fustat, d'Alexandrie et de Damiette possédaient des arsenaux. Le premier signale en des termes lapidaires la « *sinâ'a al-'amâ'îr* que l'on appelle *sinâ'a al-inshâ'* [...]», et de poursuivre en écrivant que les « *sinâ'a* étaient au nombre de trois ; à Misr, Alexandrie et Damiette »<sup>112</sup>. Le second ne parle pas de *sinâ'a* mais consacre tout un chapitre à « l'activité du Bureau de la Guerre Sainte (*Dîwân al-Jihâd*) encore appelé Bureau des constructions (navales) (*Dîwân al-'Amâ'îr*) »<sup>113</sup>. Cette seconde appellation semble davantage correspondre à celle de la période fatimide car on sait qu'en 1137 ce service existait déjà sous ce nom et les multiples allusions au calife (*al-khalîfa*) situent bien le texte sous les Fatimides sans apporter cependant de détails qui permettraient de dater avec plus de précision l'utilisation du chantier d'Alexandrie<sup>114</sup>. Enfin, il est connu que Saladin créa le *Dîwân al-ustûl* ou Ministère de la Flotte vers les années 1180, mettant ainsi un terme à l'appellation précédente<sup>115</sup>. Les propos d'Ibn al-Tuwayr peuvent ainsi être placés dans une fourchette chronologique d'environ cinquante ou soixante ans (1130-1180) qui correspondent à une période d'affrontements maritimes particulièrement intenses entre les flottes fatimides puis ayyoubides et les diverses marines européennes<sup>116</sup>. Makhzûmî, de son côté, tente de recenser les taxes à payer dans les ports du delta et, concernant Alexandrie, il en vient à citer de manière équivoque le terme de *sinâ'a*, là encore seul. Ainsi, l'auteur fait allusion au « porteur des clés de la *sinâ'a* », au « gardien de la *sinâ'a* » ou bien encore aux « jeunes hommes

<sup>110</sup> A.S. EHRENKREUTZ, « The place of Saladin in the naval history of the Mediterranean Sea in the Middle Ages », *JAOS* 75, 1956, p. 100-116.

<sup>111</sup> Concernant les difficultés de datation des informations voir notamment l'introduction de CAHEN 1964, p. 220-221.

<sup>112</sup> IBN MAMMÂTÎ, *Qawānīn al-dawāwīn*, p. 340.

<sup>113</sup> IBN AL-TUWAYR, *Nuzhat*, p. 94-100.

<sup>114</sup> IBN MUYASSAR, *Akhbâr Misr*, p. 178-179. MAQRÎZÎ, *It'âz*, III, p. 163. Les deux auteurs signalent l'épuration confessionnelle qui toucha les chrétiens qui travaillaient dans ce service sensible.

<sup>115</sup> MAQRÎZÎ, *Khitat*, III, p. 614-615.

<sup>116</sup> *ibid.*, p. 224, 230, 233, 236, 283, 320.

qui transportent en barque des marchandises depuis les navires jusqu'à la *sinâ'a* »<sup>117</sup>. A aucun moment il ne fait allusion à la construction de navires pour la flotte. La *sinâ'a* apparaît davantage comme le lieu de stockage, de vente et de prélèvement des taxes sur toutes de marchandises apportées par les marchands. La signification du mot se rapproche alors beaucoup plus de l'utilisation que font du même terme les documents de la Geniza. Il semble ainsi évident que les activités qui se tenaient dans la *sinâ'a* d'Alexandrie dépassaient largement le cadre de la simple construction navale qui, répétons-le, n'est jamais attestée de manière claire dans les textes de la période fatimide. Aussi, en prolongeant les remarques de Claude Cahen, semble-t-il possible de traduire *sinâ'a* par *-Zone d'activité sous contrôle étatique-* plus que par arsenal maritime ou par atelier car, tel que l'indique le *Minhâj*, tout ce qui se pratiquait dans la *sinâ'a* se faisait au nom de l'État fatimide et ne s'apparentait pas uniquement à de la fabrication<sup>118</sup>. La construction navale, lorsqu'elle avait lieu, se pratiquait certainement dans une partie de cet zone d'activité, peut-être avec des matériaux stockés dans « les magasins de la *sinâ'a* Protégée (*makhâzin bi-l-sinâ'at al-Mahrûsa*) »<sup>119</sup>. Il semble ainsi possible et nécessaire d'établir une différence entre les arsenaux maritimes dans lesquels la marine fatimide était mise en chantier et les ports où se trouvaient des chantiers où l'on pouvait construire des navires. Durant la majeure partie du règne des Fatimides, Alexandrie appartient selon nous à la deuxième catégorie. Elle possédait évidemment un chantier naval, sans doute situé dans le périmètre délimité par la *sinâ'a*, mais les navires de la flotte de guerre n'y étaient pas construits mais seulement entretenus lorsque la flotte s'y trouvait. Les trois auteurs qui évoquent une *dâr al-sinâ'a* à Alexandrie concernent la fin de la dynastie fatimide. À ce moment là, l'activité de la marine de guerre fatimide était si intense qu'il est bien possible que, pour répondre aux besoins importants de navires militaires, les derniers Fatimides aient encouragé la construction de bâtiments de guerre dans les ports du delta. La chose n'est toutefois pas certaine et il se pourrait que les auteurs fassent référence par là à des sites où se trouvaient des flottes de guerre qu'il était nécessaire d'entretenir mais pas forcément de construire. Au-delà de ces questions, il n'existe à notre connaissance aucune description quant à la localisation de la *sinâ'a* dans la ville. Tout laisse croire qu'il s'agissait d'un lieu fermé qui communiquait à la fois avec le port et la ville. Il existait

<sup>117</sup> MAKHZÛMÎ, *Minhâj*, p. 10. Il évoque les: « *hâmil miftâh al-sinâ'a* », « *subyân al-qârib al-ladhîn yutraddadûn fî-l-qârib li-i'hdâr al-badâ'i' min al-marâkib ilâ-l-sinâ'a* », « *al-hurrâs bi-l-sinâ'a* ».

<sup>118</sup> Claude Cahen proposait en effet de traduire *sinâ'a* par atelier plus que par arsenal. Voir note 97.

<sup>119</sup> MAKHZÛMÎ, *Minhaj*, p. 46.

une porte, la porte de la mer (*bâb al-bahr*), qui donnait sur le port et par laquelle les marchands n'avaient d'autre choix que de passer lorsqu'ils entraient ou sortaient de la ville vers la mer. Un préposé à la porte de la mer (*sâhib al-bâb*), assisté d'un secrétaire (*kâtib bâb al-bahr*) étaient d'ailleurs chargés de contrôler tous ceux qui passaient par là afin qu'ils n'oublient pas de payer les taxes. Il n'était d'ailleurs pas possible de sortir de la ville vers le port sans leur autorisation<sup>120</sup>. Cela laisse supposer que la porte en question se trouvait à proximité immédiate de la *šinā'a* où avaient lieu l'essentiel des opérations de douanes. Ces connaissances sommaires sont à rapprocher de la plus ancienne représentation connue de la ville qui date des années 1470. À ce moment là, la *douana* et l'arsenal, qualifié d'*arsenale* sur la représentation, sont clairement localisés dans le même bâtiment à ciel ouvert et fermé par des murs (Annexe 4). L'édifice est percé de plusieurs portes dont deux donnent directement sur le port oriental et deux dans la ville. Une dernière porte, plus importante que les autres, semble permettre l'accès à la fois à la ville, au port, ainsi qu'à l'intérieur de l'arsenal. Elle est surmontée d'une grande tour et elle pourrait correspondre à la porte de la mer. En l'état actuel de la documentation, et particulièrement de l'archéologie, il n'est cependant pas possible de savoir si cette représentation tardive peut être un écho de ce qui existait sous les Fatimides.

Les interrogations qui existent quant à la présence ou à l'absence d'un arsenal maritime à Alexandrie amènent à parler de la présence d'une flotte de guerre à Alexandrie. Les textes laissent là encore planer un doute étonnant. Il faut attendre le règne du calife al-Ḥākim (996-1021) pour attendre parler d'une révolte de matelots et des lanceurs de naphte à Alexandrie, signe qu'il devait s'y trouver des navires de guerre<sup>121</sup>. Durant la décennie 1020-1030, nous l'avons vu, une flotte ou des navires de guerre s'y trouvaient pour assurer la protection des navires de commerce. Cependant, dans les années 1050, le pirate-émir de Barqa, Jabbâra, alors au faîte de sa capacité de nuisance, porta un siège naval et terrestre à la ville. « Personne ne peut ni rentrer ni sortir » signale ainsi Nahray b. Nissîm, résumant assez bien l'incapacité dans laquelle se trouvait tant la garnison que les navires de guerre d'Alexandrie à libérer la ville<sup>122</sup>. Qu'une telle action fut réalisable par un simple pirate, aussi important soit-il, témoigne bien de la faiblesse de la flotte, si jamais il y en eut une à ce moment là à Alexandrie, incapable de briser le blocus<sup>123</sup>. Pour le reste,

<sup>120</sup> Bodl MS Heb c 28.35, l. 25-27. éd. MANN 1970, p. 273-274. TS 24.29 citée par M. FRENKEL, *The Compassionate and the Benevolent*, p. 33.

<sup>121</sup> Cf. note 80.

<sup>122</sup> TS 13 J 19, f° 27 v°, l. 6. M. GIL (éd.), *In the Kingdom of Yishmael*, II, p. 702-707.

<sup>123</sup> Au-delà de l'aspect purement naval, cela pose tout simplement la question de la réalité et de l'importance de la garnison qui se trouvait à Alexandrie et plus largement dans les villes côtières fatimides. Tout porte à croire que le

lorsque la dynastie fut vraiment active au niveau maritime, c'est-à-dire contre les croisés au XII<sup>e</sup> siècle, les flottes partaient quasiment toutes de Fustât et passaient par Damiette ou bien Tinnîs avant de rejoindre le théâtre de leurs opérations, généralement bien plus à l'est<sup>124</sup>. Il n'y a guère qu'en mai 1158, année durant laquelle les flottes fatimides furent particulièrement actives contre les Francs, que la flotte d'Alexandrie (*ustûl al-Iskandarîyya*) est mentionnée, au retour d'une expédition victorieuse contre les Francs<sup>125</sup>. Cette présence à Alexandrie d'une flotte, correspond relativement bien à la période à laquelle se réfèrent les trois auteurs mentionnés plus haut lorsqu'ils évoquent la *sinâ'a*. Tout ceci ne dit cependant pas à quel moment cette flotte fut mise en place. Or, il existe certains éléments qui, à défaut d'apporter des réponses définitives, l'état de la documentation ne permet que de dresser des hypothèses et nous présentons celles qui nous paraissent les plus probables, ces éléments permettent donc d'affiner quelque peu notre compréhension des événements. En 1153, une flotte normande en provenance de Sicile vint en effet piller Tinnîs<sup>126</sup>. Les Normands connaissaient bien Alexandrie pour la fréquenter depuis longtemps déjà. Ils étaient donc au courant de l'état des défenses de la cité. A l'instar de Jabbâra qui, près d'un siècle avant, s'était jugé capable d'assiéger la ville car celle-ci était sans doute mal défendue, les Normands ne s'en prirent pas à cette dernière pour les raisons inverses. Elle était cette fois trop bien protégées pour eux, entre autre sans doute par une flotte, et ils ne se jugèrent pas capables de l'attaquer. Il est peut-être même possible de faire remonter la présence d'une flotte à Alexandrie un peu plus tôt dans le siècle en analysant son statut au regard de l'administration fatimide.

Il existait en effet une catégorie particulière de cités portuaires qualifiées de postes frontières de l'islâm (*thaghr*, pl. : *thughûr*). Ces postes frontières jouaient un rôle particulier dans la défense des territoires musulmans. Or, à regarder où se trouvaient les différents *thughûr* fatimides, on note que les textes issus de la chancellerie ne citent Alexandrie dans les postes frontières qu'à partir du XII<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire à partir du moment où la menace croisée se fait

---

pouvoir fatimide se déchargea largement de sa responsabilité de défense des cités portuaires sur les populations locales à qui revenaient donc finalement l'essentiel de la tâche militaire. Cela expliquerait d'ailleurs la relative facilité avec laquelle, à chaque fois qu'une population de cité littorale se révolta contre le pouvoir central fatimide, celle-ci put éliminer la garnison fatimide qui ne devait le plus souvent être réduite qu'à quelques dizaines d'hommes.

<sup>124</sup> Cette option de faire partir les flottes de la capitale égyptienne entraîna des délais considérables, largement plus d'un mois, entre le départ de la flotte du Caire et son arrivée sur les lieux d'opération. Voir W. HAMBLIN, « The Fatimid navy during the early crusades: 1099-1124 », *The American Neptune* 46, 1986, p.77-83.

<sup>125</sup> IBN MUYASSAR, *Akhbâr Misr*, p. 156. MAQRĪZĪ, *Itt'âz*, III, p. 233.

<sup>126</sup> IBN AL-ATHĪR, *Al-kâmil fî-l-Ta'rikh*, 11, Beyrouth, 1979, p. 190. MAQRĪZĪ, *Itt'âz*, III, p. 207.

plus pressante sur l'Égypte<sup>127</sup>. Auparavant, les postes frontières fatimides se trouvaient uniquement sur les côtes syro-palestiniennes exposées aux raids byzantins. Maqrîzî signale que Damiette et Tinnîs virent leurs enceintes reconstruites ou restaurées « après la chute des villes frontières (*thughūr*) de Syrie aux mains des Francs »<sup>128</sup>. Il fallut donc attendre les croisades et vraisemblablement le vizirat d'al-Ma'mûn al-Batâ'ihî (1121-1128), qui vit la chute de Tyr aux mains des Francs (1124), pour que les ports égyptiens subissent réellement la menace des troupes croisées et rentrent dans la catégorie des postes frontières<sup>129</sup>. Une administration particulière, différente de celle dont ils dépendaient jusqu'alors, leur fut alors appliquée<sup>130</sup>. Ce nouveau statut impliquait que la ville fut défendue plus efficacement contre les possibles attaques. Cela exigeait sans doute la présence d'une flotte capable d'intervenir afin d'empêcher un débarquement ennemi. Les calendriers arabes du XII<sup>e</sup> siècle signalent justement que lorsque la Méditerranée était ouverte, à partir du mois d'avril, les troupes et les navires étaient acheminés vers les postes frontières, parmi lesquels figuraient Alexandrie<sup>131</sup>. Les années 1120 pourraient ainsi correspondre à la fois à l'octroi du statut administratif de *thaghr* à Alexandrie et à la présence d'une flotte conséquente dans la ville. Il faut en outre noter que c'est à partir des années 1120, en 1123 pour être précis, que les sources attestent de travaux de restauration sur la muraille de la cité<sup>132</sup>. Des travaux sur les portes furent également fait en 1129 et 1155-1156<sup>133</sup>. En 1162 le vizir Dirghâm construisit enfin une tour sur la porte de la mer<sup>134</sup>.

---

<sup>127</sup> Du fait des attaques fréquentes dont elle était l'objet de la part des Byzantins, les Abbasides donnèrent assez tôt le statut de *thaghr* à Alexandrie. Voir IBN KHALDÛN, *Al-Muqaddima*, trad. V. Monteil, Arles, 1997, p. 553. Les Fatimides ne paraissent pas avoir gardé officiellement ce statut, ce qui n'empêche que la population locale a très bien pu continuer, notamment dans certaines lettres de la Geniza, à qualifier la ville de *thaghr*. Voir S. D. GOITEIN, « Cairo : an Islamic City in the Light of the Geniza documents », in I. M. Lapidus (éd.) *Middle Eastern Cities*, Los Angeles, 1969, p. 82. Voir également DÉCOBERT 1988, p. 71-100. Au plus haut niveau, la mère du calife al-Musta'îf utilise à une reprise l'expression en mentionnant « les gens de ce *thaghr* (*ahl dhalika thaghr*) », dans une lettre à son fils lui relatant la révolte de Nizâr. Voir *Sijillât al-Mustansirîyya*, p. 116. Il nous semble malgré tout nécessaire d'établir une distinction entre l'habitude populaire et le statut administratif réel d'Alexandrie.

<sup>128</sup> MAQRÎZÎ, *Itti'âz*, I, p. 317. L'historien chrétien Sawîrus Ibn al-Muqaffâ' indique qu'un membre éminent de la communauté chrétienne de Tinnîs écrivit au calife al-Mu'izz pour lui demander d'envoyer un gouverneur et des troupes car de jeunes musulmans terrorisaient la population locale composée majoritairement de chrétiens. Le calife envoya des hommes qui assiégèrent la ville et, une fois à l'intérieur, tuèrent les rebelles. L'auteur finit en indiquant que le gouverneur détruisit les murs de la cité. SAWÎRUS IBN L-MUQAFFA', *Patriarches*, vol. II, partie 2 (880-1066), Le Caire, 1943, éd. p. 131-132 ; tr. p. 88-89.

<sup>129</sup> Le vizirat d'al-Ma'mûn est connu par le récit qu'en fit son fils, Ibn al-Ma'mûn (m. 1193) qui s'appuya sur des pièces d'archives. Il s'agit ainsi du premier texte relativement contemporain des événements dans lequel Alexandrie est qualifié de *thaghr*. IBN AL-MA'MÛN, *Akhbâr Misr*, p. 65.

<sup>130</sup> IBN AL-TUWAYR, *Nuzhat*, p. 92.

<sup>131</sup> PELLAT 1986, p. 52, 118.

<sup>132</sup> MAQRÎZÎ, *Itti'âz*, III, p. 106.

<sup>133</sup> Evliya Çelebi cité par D. BEHRENS-ABOUSEIF 2002, p. 113-125, 119.

<sup>134</sup> MAQRÎZÎ, *o.l.*, p. 256.

Le rôle relativement modeste donné au port d'Alexandrie par les Fatimides s'explique selon nous par plusieurs facteurs. Il existe d'abord une très forte tradition de centralisation des décisions dans la dynastie fatimide, notamment en matière maritime<sup>135</sup>. D'autres part, dès l'installation des Fatimides en Egypte et au Bilâd al-Shâm, plusieurs villes côtières se révoltèrent. Les Fatimides éprouvèrent le plus grand mal à reprendre en main ces cités. Cela put annihiler quelque peu la volonté des Fatimides de trop développer les forces militaires présentes dans ces ports. En outre, les Fatimides semblent avoir été clairement conscients que leurs arsenaux et leurs flottes constituaient leurs principaux atouts et que disperser en des lieux susceptibles d'échapper à leur contrôle ces éléments pouvait s'avérer dangereux pour leur avenir. Cela explique selon nous qu'Alexandrie fut reléguée au rang de base navale secondaire durant la majeure partie du règne des Fatimides en Égypte.

### **Conclusion :**

Au terme de ce travail, il apparaît que le rôle d'Alexandrie dans la relation que les Fatimides entretenirent avec la mer ne fut pas celui que l'on croit de prime abord. Loin d'avoir utilisés les potentialités navales permises par la cité portuaire, la dynastie parait s'être essentiellement limitée aux seuls avantages fiscaux qu'offrait Alexandrie. C'est loin en amont du Nil, à Fustât, que les Fatimides établirent l'essentiel de leur puissance navale. Alexandrie ne constitua qu'un centre d'approvisionnement, certes essentiel, de la flotte, mais ce ne fut pas là que les Fatimides établirent leurs flottes. Les califes Fatimides, ou ceux qui les représentèrent, furent en cela fidèles à une politique établie dès le X<sup>e</sup> siècle. Ils évitèrent autant que possible de donner trop de pouvoir à un individu, un ministère, ou ici, une cité, et firent en sorte de toujours partager les attributions.

Alexandrie présentait selon nous un double défaut aux yeux des Fatimides, l'éloignement de la capitale et une propension à l'agitation. Cela faisait beaucoup trop pour une dynastie habituée à la centralisation des décisions. Durant l'essentiel du XI<sup>e</sup> siècle, les Fatimides n'utilisèrent que peu leur marine de guerre, leurs objectifs politiques étant essentiellement continentaux, dirigés vers la Syrie et l'Irak. Dans cette situation, Alexandrie se trouvait finalement presque inutile d'un point de vue purement naval. Seul le contexte particulièrement

---

<sup>135</sup> Au Maghreb, les califes fatimides s'occupaient personnellement de tout et particulièrement de la construction navale et des lieux où stocker les matériaux. Voir JAWDHARÎ, *Sirat ustadh Jawdhar*, éd. M. K. Husayn, Le Caire, 1954, p. 98, 119. Trad. M. Canard, *Vie de l'Ustadh Jawdhar*, Alger, 1958, p. 146, 180.

agité des croisades correspondant à un changement progressif de la pratique du pouvoir et à l'arrivée au vizirat, après al-Afdâl, d'hommes finalement de plus en plus étrangers au shiisme et à l'Égypte, entraînèrent une modification de cette pratique qui faisait de la capitale la base navale principale du monde fatimide, statut qu'elle ne perdit d'ailleurs jamais. Il faut reconnaître qu'une telle tactique contribua à préserver les forces navales fatimides qui, basées loin à l'intérieur de l'Égypte, étaient pratiquement inattaquables par les forces ennemies. Cela explique que la marine égyptienne put longtemps résister aux flottes occidentales, flottes largement composées de navires provenant des cités italiennes, cités dont les marchands se pressaient à Alexandrie, rendons lui son dû, les cales pleines de fer et de bois d'œuvre essentiels aux flottes fatimides.

