



HAL
open science

L'émirat de Barqa et les Fatimides : les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale au XIe siècle

David Bramoullé

► **To cite this version:**

David Bramoullé. L'émirat de Barqa et les Fatimides : les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale au XIe siècle. *Revue des Mondes Musulmans et de la Méditerranée*, 2016, Les Fatimides et la Méditerranée centrale, 139, pp.73-92. 10.4000/remmm.9445 . hal-01536392

HAL Id: hal-01536392

<https://hal.science/hal-01536392>

Submitted on 11 Jun 2017

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

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

David Bramoullé*

L'émirat de Barqa et les Fatimides : les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale au XI^e siècle

Résumé. En dépit de leur tropisme oriental et de leur installation en Égypte en 973, les Fatimides ne se désintéressèrent pas du sort de l'Ifriqiya, de la Sicile. Les lettres de la Geniza apportent des informations inédites sur la région de Barqa en Cyrénaïque au début du XI^e siècle. Incapables d'y assurer eux-mêmes l'ordre, les Fatimides s'accommodèrent de l'installation dans cette zone d'un clan de bédouins incontrôlables, les Banū Qurrā' et leurs chefs. Ils prirent la tête d'un véritable émirat corsaire chargé de la sécurisation des routes maritimes pour le compte des Fatimides. Dotés d'une liberté d'action surprenante, ils jouèrent un rôle majeur dans la navigation entre les territoires fatimides et permirent à la dynastie de conserver son image de puissance navale active alors que la flotte officielle ne sortait plus que rarement. Les actions des émirs de Barqa répondaient à des enjeux majeurs pour une dynastie califale en quête de légitimité et prête à tout pour servir ses objectifs.

Mots-clefs : Barqa, Fatimides, Navigation, Geniza, Commerce, Jihad, Méditerranée, Banū Qurrā', Tribus arabes

Abstract. *The Emirate of Barqa and the Fatimids : the stakes of the navigation in the central Mediterranean (11th century A. D.)* In spite of their oriental attraction and their installation in Egypt in 973, the Fatimids never lost their interests for Ifriqiya and Sicily. The Geniza letters give new informations concerning the Barqa's area in modern Libya in the beginning of the XIth century. Unable to ensure the order themselves, the Fatimids had to put up with the settlement in the area of an uncontrollable Bedouins clan: the Banū Qurrā' and their chiefs.

* Université Toulouse-Jean Jaurès. Laboratoire Framespa. UMR 5136



They created a corsary emirate in charge of the security of the shipping lanes in the name of the Fatimids. These emirs used to get from the Fatimids caliphate an astonishing freedom of action and they played a major part in the navigation between Egypt, Ifriqiya and Sicily. They helped the Fatimids to keep their image and reputation of naval strength whereas the official fleet was quite inactive. The Barqa's emirate actions in the central Mediterranean respond to key stakes for a caliphal dynasty in search for legitimacy and ready for everything to serve its goals.

Keywords: Barqa, Fatimids, Navigation, Geniza, Shipping, Jihad, Mediterranean, Banū Qurrā', Arab Tribes

« Cette année-là [i.e. 443/1051-1052], une lettre de l'émir de Barqa Jabbāra b. Mukhtār al-'Arabī parvint à Kairouan. Il faisait savoir qu'il se soumettait à Mu'izz b. Bādīs et que les gens de Barqa avaient incendié les minbars depuis lesquels on prononçait les prêches pour les Fatimides ainsi que leurs étendards. Les Fatimides avaient été maudits en chaire et on appelait désormais à la prière au nom de l'Abbasside al-Qā'im bi-Amr Allāh (Ibn 'Idhārī, *K. Bayān al-Mughrib* : 1, 388). Par ces quelques mots, Ibn 'Idhārī rapporte la manière dont l'émir de Barqa mit un terme à la tutelle fatimide sur sa cité et se rallia à Mu'izz b. Bādīs, l'émir d'Ifriqiya. L'incendie des minbars depuis lesquels le prêche en faveur des califes du Caire était prononcé, constituait un événement qui signifiait la rupture officielle du véritable maître de la ville de Cyrénaïque avec le calife al-Mustanşir (1036-1094). Nul besoin pour Jabbāra de massacrer la garnison égyptienne ou d'incendier le palais du gouverneur fatimide local, cela faisait longtemps qu'il n'y en avait plus. Les minbars représentaient finalement les seuls éléments témoignant de la souveraineté des Fatimides sur cette zone.

Depuis 1014, Barqa se trouvait sous le contrôle d'un clan de bédouins arabes, celui des Banū Qurrā', et plus particulièrement sous l'autorité de Mukhtār al-'Arab et de son fils Jabbāra b. Mukhtār. Ils exerçaient le pouvoir sur la cité et son district au nom des Fatimides, mais ils se contentaient de faire procéder à la prière au nom des imams-califes égyptiens et jouissaient pour le reste d'une autonomie qui, à bien des égards, semblait supérieure à celle dont bénéficiait les Zirides d'Ifriqiya ou les Banū Kalbī de Sicile. Le vaste corpus des lettres commerciales de la Geniza apporte des informations d'autant plus précieuses que les chroniques historiques ne disent rien ou presque de cette cité. L'influence des Fatimides sur ces espaces essentiels pour la navigation constituait un atout majeur pour faciliter le commerce maritime entre l'Ifriqiya, la Sicile et l'Égypte alors que le projet fatimide visait à faire de Fuṣṭāṭ l'entrepôt du monde musulman en lieu et place de Bagdad.

Couvrant une période qui va des années 1020 aux années 1050 environ, ces lettres permettent ainsi de mieux comprendre les relations qui se développèrent entre l'émirat de Barqa et les Fatimides. Au-delà de cet apport ponctuel, elles offrent un exemple du pragmatisme des Fatimides dans la gestion de leur empire et témoignent de la manière dont ils s'efforcèrent de maintenir leur ordre, même théorique, sur des espaces stratégiques de la Méditerranée centrale alors que, au même moment, ils se tournaient vers l'Orient. À mi-chemin entre l'Égypte et l'Ifriqiya, Barqa fait partie de ces espaces qui, trop éloignés des palais où se

rédiageaient les chroniques, n'apparaissent guère dans ces dernières. La cité et son district n'en jouèrent pas moins un rôle essentiel dans les relations commerciales entre l'Égypte, l'Ifrīqiya et la Sicile durant le XI^e siècle. L'étude des relations entre l'émirat de Barqa et les Fatimides permet de s'interroger à la fois sur l'organisation de la navigation en Méditerranée centrale et sur la manière dont les Fatimides, réputés être à la tête d'une puissance navale, s'accordèrent avec de tels émirats. Le rôle de l'émir de Barqa en Méditerranée centrale vers le milieu du XI^e siècle peut ainsi être perçu à la fois comme le symptôme de l'incapacité des Fatimides à maîtriser les littoraux libyens, ou un habile moyen pour faciliter le commerce maritime le long de littoraux supposés sous leur contrôle. Une telle étude permet également de mieux comprendre l'organisation des réseaux marchands et leurs rapports avec les autorités censées assurer leur protection.

Le district de Barqa, un espace riche, stratégique et convoité

Située à près de 900 kilomètres d'Alexandrie par voie de terre, Barqa se trouve presque à mi-chemin entre Le Caire et Kairouan¹. Elle constituait une étape majeure du commerce pour les caravanes et les navires reliant les deux espaces. Les géographes arabes du X^e siècle et des siècles postérieurs l'évoquent souvent comme la première véritable ville après Alexandrie. Idrīsī parle même du « premier minbar » sur la route de l'Égypte vers Kairouan pour signifier qu'il s'y trouvait une grande mosquée dans laquelle le prêche officiel (*khuṭba*) était prononcé (Al-Idrīsī, *Nuzhat al-Mushtaq*: 310; Ibn Ḥawqal, *K. Ṣurat al-arḍ*: éd. 66-67; trad. 63). Elle faisait partie de ces villes clés sur la route caravanière en provenance du « *bilād al-Sudan* », c'est-à-dire le sud. Plus qu'une simple étape, les géographes insistent sur sa position de point de rupture de charge, de plaque tournante pour les commerçants originaires de l'Orient musulman et ceux en provenance du Maghreb. Ils y importaient les produits spécifiques de leurs territoires respectifs, se les échangeaient et s'y procuraient un certain nombre de productions locales réputées.

Ainsi, aux X^e et XI^e siècles, les dattes, le miel mais aussi les cuirs issus des élevages locaux représentaient quelques-uns des produits réputés de Barqa et de ses environs (Ibn Ḥawqal, *K. Ṣurat al-arḍ*: éd. 66-67, trad. 63; Al-Muqaddasī, *Aḥsan al-Taqāsīm*: 224). Le territoire de Barqa constituait clairement une zone d'élevage pour du bétail de bouche, notamment des ovins, destiné à approvisionner l'Égypte en viande (Al-Bakrī, *K. al-Masālik*: éd. 12, trad. 14-15; Al-Muhallabī cité par Abū al-Fidā', *K. Taqwīm al-Buldān*: 127-128). Toutefois, le produit phare de l'artisanat local était le *qaṭrān* qui était semble-t-il principalement exporté vers l'Égypte (Ibn Ḥawqal, *K. Ṣurat al-arḍ*: éd. 67, trad. 63; Al-Idrīsī, *Nuzhat al-Mushtaq*:

¹ Barqa correspond à l'actuelle al-Marj en Libye. Elle fut détruite au XII^e siècle et al-Marj construite à son emplacement (Thiry, 1995 : 304).



1, 316 ; Abū al-Fidā', *K. Taqwīm al-Buldān* : 127). Généralement traduit par goudron, ce terme pouvait également désigner une huile essentielle produite à partir du genévrier cade (*al-ārār*) qui poussait en quantité dans les environs de la cité et sur toute la côte (Al-Bakrī, *K. al-Masālik* : éd. 12, trad. 15). Il s'agissait d'une substance médicinale qui servait à traiter les maladies de peau. Al-Idrīsī signale également une sorte de terre dite « terre de Barqa » dont il n'est pas impossible qu'elle fût également tirée de la dessiccation de l'huile ou du goudron et qui servait là encore à soigner la gale, la teigne et la « maladie du serpent » » (Al-Idrīsī, *Nuzhat al-Mushtaq* : 310)².

Les géographes attestent que de nombreux navires mouillaient dans le port de Barqa, ville qui, selon divers auteurs, se situait pourtant à quelque six milles de la mer (Al-Ya'qūbī, *K. al-Buldān* : 343 ; trad. 202)³. Il est généralement admis que c'est l'antique Ptolémaïs, la Ṭulmaytha des textes arabes, aujourd'hui al-Dirsiya, qui servit de port principal à Barqa. L'auteur anonyme du *Kitāb Gharā'ib al-funūn*, ouvrage vraisemblablement composé à la cour des califes fatimides au début du XI^e siècle, rapporte que le port (*minā'*), pouvait accueillir cent navires (*K. Gharā'ib* : notices 108, 150). Le terme *minā'* n'est pas anodin, car il désigne généralement un type de port très particulier, construit et fermé par une chaîne⁴. Aucun autre document n'utilise ce vocable particulier à propos de Barqa et la capacité d'accueil mentionnée classerait ce site parmi les principaux havres de la côte entre Alexandrie et Tunis. Il faut toutefois prendre avec précaution les diverses données sur Barqa évoquées dans la légende de cette carte, car l'auteur ajoute que Barqa se trouvait seulement à un jour de mer d'Alexandrie (*K. Gharā'ib* : notices 108, 150). Il ne cite en outre aucun port de la côte de Cyrénaïque à part Barqa et Syrte (Surt) alors que la documentation atteste clairement qu'il en existait d'autres dans cet espace qui correspond à l'antique Pentapole de Libye⁵.

Al-Ya'qūbī est en tout cas moins expansif à propos de Ṭulmaytha que pour Barnīq-Bérénice qui, selon lui, offrait un port très sûr aux navires (*minā' 'ajīb fī l-ittifāq wa-l-jūda taḥawwaz fīhi al-marākib*) (Al-Ya'qūbī, *K. al-Buldān* : éd. 343, trad. 202-203)⁶. Il précise ainsi qu'à Ṭulmaytha les bateaux ne pouvaient mouiller qu'à certaines périodes de l'année (Al-Ya'qūbī, *K. al-Buldān* : éd. 343, trad. 202). Le

2 Sur l'utilisation pharmaceutique de cette substance voir Antognalli, Faure, 1996 : 352-355.

3 Al-Marj se situe à 17 kilomètres de la mer.

4 Cf. Naṣīr-ī Khusraw (*Sefer Nameh*, 1881 : 49) pour une description de ce type de port en Palestine. Sur les ports construits voir Picard, 2009 : 213-224.

5 L'ouvrage évoque Alexandrie puis Barqa et Syrte (*K. Gharā'ib*, 2014 : notices 107-109, 150). Cette Pentapole se composait d'Apollonia (Sūsa), Cyrène, Ptolémaïs (Ṭulmaytha), Bérénice (Benghazi) et Arsinoé (Tūkra). Sur le port de Syrte voir notamment : Mouton, 2008 : 4-5 et Mouton et alii, 2010 : 58-71.

6 Précisons à propos de Barnīq qu'al-Bakrī (m. 1094), qui établit la liste des ports de Mahdiya à Alexandrie, ne cite aucun port connu le long de cette partie de la côte de Cyrénaïque mais seulement quelques amers. Ainsi, après Ajdābiya, il évoque le rocher de 'Abdūn (*ḥajjar 'Abdūn*) puis la source d'Abū Ziyād (*'ayn Abū Ziyād*). Il passe ensuite au Rā's Awtān (le Rā's A'amer moderne), puis à ce qu'il nomme le « port aux galères » (*qālat al-shīnī*) et enfin à la « Sousa de Barqa » (Sūsa Barqa) qui est le port d'Apollonia (Al-Bakrī, *Kitāb al-Masālik* : éd. 85, trad. 173).

site n'offrait donc pas une protection maximale face aux vents. Durant l'Antiquité, la ville était pourtant dotée d'un port fermé et protégé à la fois par une protection naturelle et par une digue artificielle aujourd'hui disparue, mais dont certains vestiges étaient apparemment toujours visibles en 1828, à l'est du phare actuel (Beechey et Beechey, 1828 : 357, 377). S'il est impossible de savoir ce qu'il demeurerait exactement de ces éléments de protection à la période médiévale, alors que le niveau de la mer était inférieur à celui d'aujourd'hui, il est malgré tout possible de dire que les navires pouvaient trouver là un abri relativement sûr⁷. La baie occidentale offrait également une autre possibilité de mouillage, mais uniquement par temps calme. Sans préciser où exactement se positionnaient les navires, al-Idrīsī (*Nuzhat al-Mushtaq* : 1, 315, 316) indique que les vaisseaux en provenance d'Alexandrie y apportaient les étoffes et embarquaient les produits locaux. Le rôle de la cité comme port de commerce est confirmé par Ibn Sa'īd al-Maghribī (m. 1286) qui indique qu'il s'y trouvait un fort. Il précise également que la ville était très peuplée et qu'il y vivait une communauté juive (Ibn Sa'īd, *K. Baṣṭ al-ard* : 80). Abū al-Fidā' parle également de la ville comme d'un port célèbre (*furḍa mashhūra*). Le vocable *furḍa* désigne à la fois un port et, plus spécifiquement, un site servant de point de rupture de charge et de douane pour l'ensemble d'une région ou parfois d'une ville⁸. Cette dénomination pourrait confirmer le rôle de la cité comme port de Barqa et de son district. Il signale en outre que les navires mouillaient devant la forteresse dans laquelle se trouvaient des juifs (*al-marākib tursā qubāla qaṣr al-yahūd*) (Abū al-Fidā', *K. Taqwīm al-Buldān* : 149).

Si ces divers témoignages tendent tous à établir l'activité assez importante qui régnait à Ṭulmaytha, il est cependant difficile de dire si la situation décrite par des auteurs qui écrivaient tous après l'invasion des Banū Hilāl et des Banū Sulaym reflète ce qui se passait au début du XI^e siècle. Paradoxalement, le nom *Ṭulmaytha* n'apparaît jamais dans la documentation de la Geniza, mais ce silence constitue selon nous le signe que, pour les marchands, il s'agissait bien du port de Barqa et qu'il n'était nul besoin de le préciser. À quatre-vingt kilomètres au sud-est de Barqa et dépendant d'elle administrativement, Barnīq-Bérénice, la Benghazi moderne, put sans doute recevoir des vaisseaux pour le compte de Barqa même si les géographes des X^e-XI^e siècles n'en disent rien. Seul al-Idrīsī (*Nuzhat al-Mushtaq* : éd. 313, trad. 212) l'inclut clairement comme une étape de l'itinéraire maritime entre le cap Misrata et Ṭulmaytha. Ce silence relatif des ouvrages géographiques est compensé par les lettres de la Geniza puisqu'au moins cinq lettres rédigées semble-t-il entre les années 1050 et 1060, témoignent de l'activité portuaire qui régnait à Barnīq (TS 13 J 23 f. 18, éd. Gil. 1997 : 3, 238-244 ; TS 8 J 26 f. 4, éd. Gil. 1997 : 4, 84-86 ; TS 13 J 15 f. 9, éd. Gil. 1997 : 3, 814-818 ; ENA NS 2 f. 16, éd. Frenkel, 2006, 275-279)⁹.

7 Le niveau de la mer était inférieur d'un mètre cinquante environ durant l'Antiquité (Blackman, Rankov, 2013 : 496 ; Hardy-Guilbert, Lebrun-Protière, 2010 : 65-125.

8 Sur cette signification voir notamment Vallet, 2010 : 121.

9 Les initiales (TS, ENA, Bodl. ou encore PER et AIU) qui apparaissent dans les références aux lettres de



Al-Ya'qūbī (*K. al-Buldān* : éd. 343, trad. 202-203) évoque un autre site qu'il qualifie clairement de port de Barqa. Il s'agit de la localité qu'il nomme Ajiya. Il la situe à six milles de Barqa, au bord de la mer. Il indique que s'y trouvaient « des marchés, des fortins (*maḥāris*) et une grande mosquée ». Cette ville est totalement inconnue par ailleurs. Seul un passage d'Abū al-Fidā' (*K. Taqwīm al-Buldān* : note 1, 227) attribué au géographe des Fatimides, al-Muhallabī (m. 990), signale également cette localité¹⁰. Il n'est pas impossible que le géographe fatimide, qui travaillait pour le compte d'al-'Azīz (975-996), ait lui-même recopié al-Ya'qūbī sans chercher à vérifier l'information qui semble en fait procéder d'une erreur. En effet, dans la graphie arabe manuscrite, la proximité entre Ajiya et Ajdābiya, ville également située en Cyrénaïque, à quatre étapes au sud de Barqa, dont la description par al-Ya'qūbī est quasiment identique à celle d'Ajiya, et qu'il place également à six milles de la mer, pourrait laisser penser à une confusion de l'auteur qui ne vint jamais en personne dans les parages.

En dépit des quelques incertitudes qui demeurent, Ṭulmaytha semble malgré tout avoir été, si ce n'est le port unique au moins le port principal de Barqa qui à la fois représentait un carrefour commercial et se trouvait dans une situation de marche, à la limite de deux zones d'influence, celles de l'Égypte et de l'Ifrīqiya. Une telle position pouvait favoriser la naissance de pouvoirs semi-autonomes. La richesse du territoire de la cité, unanimement soulignée par les divers voyageurs et géographes, avait sans doute convaincu le calife al-Mu'izz de conserver le district directement entre ses mains lorsqu'il avait quitté le Maghreb pour l'Égypte en 973. À ce moment, alors que l'Ifrīqiya était confiée aux Zirides et la Sicile aux Banū Kalbī, les ports de Libye, notamment Tripoli et Barqa, furent placés entre les mains de gouverneurs directement responsables devant le calife. Si Tripoli fut peut-être un temps placée sous l'administration du gouverneur de Sicile Ḥasan b. 'Alī b. Abī al-Ḥusayn, il semble qu'elle revint assez vite à un gouverneur issu des Kutāma, 'Abd Allāh b. Yakhlūf al-Kutāmī¹¹.

la Geniza désignent les fonds documentaires dans lesquels sont conservées ces lettres. Ainsi, TS vaut pour le fond Taylor-Schechter de l'université de Cambridge, ENA pour le fond Elkan Nathan Adler du Jewish Theological Seminary de New York, Bodl pour la collection de la Bodleian Library à Oxford, PER pour la collection de papyri Herzog Rainier de la Bibliothèque Nationale d'Autriche à Vienne et enfin AIU pour le fond des archives de l'Alliance Israélite Universelle de Strasbourg.

¹⁰ L'extrait relatif à cette localité ne se trouve pas dans le corps du texte mais dans une note de bas de page. Les éditeurs précisent que le passage figure dans le manuscrit autographe mis à profit pour compléter la version du manuscrit utilisé pour établir l'édition.

¹¹ Seul al-Maqrīzī signale que la Sicile et Tripoli furent confiées aux Banū Kalbī. Il s'agit peut-être d'une confusion avec l'époque de la conquête de l'Égypte ; Tripoli servait alors de base avancée pour la flotte fatimide placée sous le commandement d'Aḥmad b. al-Ḥasan al-Kalbī qui y décéda et fut remplacé par son cousin, al-Ḥasan b. Abū Muḥammad. Le gouverneur de Tripoli était alors un certain Nuṣayr al-Ṣaqlabī, ancien adjoint de Jawdhar à Mahdiya, et auquel succéda probablement 'Abd Allāh b. Yakhlūf lors du départ d'al-Mu'izz pour l'Égypte (*Al-Jawdhārī, Sīrat al-Ustādh Jawdhar* : 132 ; *Al-Maqrīzī, K. al-Muqaffā' al-kabīr* : 3, 244-245 ; *Ibn 'Idhārī, Kitāb Bayān al-Mughrib* : 1, 221, 228.

Barqa fut laissée à Aflaḥ al-Ṣaqlabī al-Nāshib qui y avait été nommé gouverneur quelque temps avant l'expédition de Jawhar¹². Un épisode au moins illustre la fortune qu'il était possible d'accumuler à la tête de Barqa. Fier de ses prérogatives et ne souhaitant pas se rabaisser devant Jawhar dont il se sentait l'égal, Aflaḥ al-Nāshib aurait proposé entre 50 000 et 100 000 dinars à al-Mu'izz afin de ne pas avoir à descendre de son cheval pour accueillir Jawhar en marche vers l'Égypte (Ibn Khalliḡān, *K. wafayāt*: 1, 377; Al-Maqrīzī, *K. al-Muqaffā'*: 2, 131). Aflaḥ était, à n'en pas douter, une des personnalités du régime fatimide, car lorsqu'il fut rappelé auprès du calife et qu'il arriva à Gizeh en septembre-octobre 974, il fut accueilli en grande pompe par les élites du régime (Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 1, 216). Sa proximité avec le calife est attestée par sa présence, avec Jawhar et Ya'qūb b. Killis, au chevet d'al-Mu'izz mourant (Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 1, 229). Il semble que le nouveau calife ait jugé la présence d'Aflaḥ plus utile à Barqa qu'en Égypte alors que le reste du territoire libyen était désormais laissé aux Zirides. En 978, l'émir Buluggīn b. Zīrī avait en effet obtenu du calife le gouvernement de Tripoli, Syrte et Ajdābiya (Ibn 'Idhārī, *K. Bayān al-Mughrib*: 1, 230; Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 1, 248). Le district de Barqa demeurait entre les mains du calife qui ne comptait pas renoncer à un espace aussi utile à l'Égypte. En 979-980, Aflaḥ, de retour en Cyrénaïque, expédia d'ailleurs au calife un cadeau comprenant des centaines de chevaux, de mulets, de chameaux et cent coffres remplis d'argent (Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 1, 249). L'importance du district impliquait que son gouvernement soit confié seulement à des hommes sûrs. Après Aflaḥ, plusieurs autres affranchis furent nommés gouverneur par le calife. Certains, comme Ṣandal al-Aswād, qui exerça la charge de gouverneur durant les années 990 et de 1003 à 1006, sont peu connus, d'autres exercèrent des charges prestigieuses (Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 1, 281; Id., *Itti'āz*: 2, 48, 61). Ainsi Yānis al-Ṣaqlabī al-'Azīzī, nommé gouverneur en 998, était l'ancien chef de la police de Fustāṭ et avait été à la tête d'un corps de troupe qui laissa son nom à un quartier du Caire (*Harat al-yanīsiya*) (Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 1, 267, 269, 290; Id., 2002: 3, 46-47). Raydān al-Ṣaqlabī, nommé en 1000, était quant à lui le responsable du parasol califal (*sāhib al-mizalla*) d'al-'Azīz et d'al-Ḥākīm (Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 1, 291; 2, 9, 25, 34; Ibn 'Idhārī, *K. Bayān al-Mughrib*: 1, 256). Tous ces hommes étaient des généraux aguerris, condition nécessaire pour prendre la responsabilité de la région où se trouvaient de nombreuses tribus berbères et arabes turbulentes qu'il fallait parfois contenir.

C'était notamment le cas des Banū Qurrā', clan arabe qui nomadisait entre le delta du Nil et la Tripolitaine et fournissait parfois des forces supplétives aux Fatimides (Saleh, 1980: 53-54). En 1002, un groupe de Banū Qurrā' fut envoyé pour aider le général Yaḥyā b. 'Alī b. Ḥamdūn à reprendre le contrôle de Tripoli au nom d'al-Ḥākīm (Idris, 1962: 1, 98-102; Al-Musabbihī, *Al-juz al-arba'ūn*: 23).

12 Le gouverneur reçut notamment la mission de faire creuser des puits sur la route terrestre vers l'Égypte. Cf. Ibn Khaldūn, *Kitāb al-'Ibār*: 4, 61; Ibn Khalliḡān, *K. wafayāt*: 1, 377; Al-Jawdhārī, *Sīrat al-Ustādh Jawdhar*: 94; Al-Maqrīzī, *K. al-Muqaffā' al-kabīr*: 2, 131.



L'opération fut un échec et les Banū Qurrā' se virent accuser d'avoir abandonné le général au moment du combat. Yaḥyā trouva grâce aux yeux du calife mais pas les Banū Qurrā', qui furent massacrés près d'Alexandrie à la fin de 1003 (Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 2, 34-35, 51-52; Ibn 'Idhārī, *K. Bayān al-Mughrib*: 1, 256). Les survivants se réfugièrent alors dans le riche district de Barqa où Ṣandal al-Aswād venait d'être de nouveau nommé gouverneur en octobre 1003. Malgré son expérience, Ṣandal fut impuissant lorsqu'éclata la révolte de l'anti-calife Abū Rakwa en 1004 (Ibn al-Athīr, *Al-Kāmil*: 9, 197-198; Ibn 'Idhārī, *K. Bayān al-Mughrib*: 1, 257-258; Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 2, 60-61; Al-Anṭākī, *Histoire de Yahya*: 23, 470-477 et Al-Nuwayrī, *Nihāyat al-Arab*: 28, 180-181). Plusieurs groupes berbères de Cyrénaïque ainsi que les Banū Qurrā', qui nourrissaient désormais quelques rancœurs à l'égard des Fatimides, se rallièrent à lui. Ṣandal et plusieurs autres personnalités furent Barqa qui devint la capitale du rebelle qui avança alors vers l'Égypte (Ibn al-Athīr, *Al-Kāmil*: 9, 199-202; Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 2, 60-68 et Al-Nuwayrī, *Nihāyat al-Arab*: 28, 181-184).

Commandés par Mukhtār b. Qāsim, les Banū Qurrā' s'emparèrent d'une grande partie du delta du Nil, dont Damiette et Tinnīs qu'ils tinrent jusqu'en 1006 avant de se réfugier de nouveau près de Barqa. Si Abū Rakwa fut finalement capturé puis tué en 1007, sa révolte avait montré la faiblesse des Fatimides et avait durablement affaibli leur pouvoir en Cyrénaïque à propos de laquelle les sources demeurent silencieuses pour la période qui va de 1006 à 1011. À cette date, si Barqa était de nouveau dirigée par un gouverneur fatimide, ce dernier n'est évoqué que lors de sa fuite devant les Banū Qurrā' qui investirent la cité après avoir intercepté le cadeau expédié par l'émir Bādīs à al-Ḥākīm (Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 2, 92). Les Fatimides semblaient à peu près incapables de contrôler la Cyrénaïque et ce n'est sans doute pas un hasard si à la fin de l'année 1012, al-Ḥākīm envoya à Bādīs un rescrit qui en faisait le maître officiel de Barqa. Ainsi, en 1013, le gouverneur nommé par Bādīs vint prendre officiellement le pouvoir à Barqa alors dirigée par un ancien chef de la police de Fuṣṭāṭ, Khūd al-Ṣaqlabī (Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 2, 104; Ibn 'Idhārī, *K. Bayān al-Mughrib*: 1, 259-260). Il s'agissait peut-être pour le calife de se séparer d'un territoire devenu trop incontrôlable alors qu'au même moment l'agitation bédouine de Palestine mobilisait toutes les forces militaires du califat (Bianquis, 1986-1989: 1, 296-308).

À Barqa, le changement de tutelle ne modifia en rien l'attitude des Banū Qurrā' à l'égard de l'autorité officielle. En 1014, Mukhtār b. Qāsim s'empara de nouveau d'un cadeau très conséquent adressé par le Ziride à al-Ḥākīm. Le cortège qui transportait ce cadeau arriva à Barqa vers le 10 janvier 1014 pour n'en repartir qu'en mars. Il est difficile d'expliquer un séjour aussi long dans la cité si ce n'est par le danger que faisaient régner les Banū Qurrā' à l'extérieur. Dans tous les cas, une fois le cortège de nouveau hors de Barqa, il fut attaqué et le cadeau volé par les bédouins qui provoquèrent également la fuite du nouveau gouverneur. Les accès de folie d'al-Ḥākīm pourraient expliquer qu'il n'ait pris aucune mesure à l'encontre des bédouins et qu'il les ait même récompensés. En 1015, alors que les Banū

Qurrā' venaient semble-t-il d'attaquer Alexandrie, le calife décida de leur octroyer la cité et la Buḥayra en *iqṭā'a* (Al-Maqrīzī, *Itti'āz* : 2, 109-110). Après cette date, les références à Barqa, à Mukhtār et à son fils Jabbāra disparaissent des textes. Seul al-Musabbiḥī signale un conflit entre Mukhtār et Shibl al-Qurrī, une autre personnalité du clan, pour l'année 1024 (Al-Musabbiḥī, *Al-juz al-arba'ūn* : 28). La suite de l'histoire semble attester que Mukhtār remporta le conflit et permit l'établissement dans la ville d'un prédicateur officiel de la *da'wa* ismaélienne au mois d'octobre de la même année (Al-Maqrīzī, *Itti'āz* : 2, 157 ; Al-Musabbiḥī, *Al-juz al-arba'ūn* : 57 et Al-Nuwayrī, *Nihāyat al-Arab* : 28, 205-206). Le silence de la documentation ne laisse la place qu'à des hypothèses, mais il semble bien qu'il y eut des négociations entre Mukhtār et Le Caire. Ces pourparlers pourraient justement avoir eu pour objet d'essayer de trouver un compromis acceptable entre les Banū Qurrā' et les Fatimides. Al-Ḥākīm pourrait avoir acheté le calme et la tranquillité de Mukhtār en lui laissant la maîtrise de Barqa et des districts qui en dépendaient à condition que ce dernier accepte la tutelle, très nominale, des Fatimides sur le district. De fait, ni Bādīs, le maître officiel de la cité, ni al-Ḥākīm puis son successeur al-Zāḥir ne nommèrent le moindre gouverneur pour Barqa après 1015. Ce type d'accord n'avait rien d'exceptionnel notamment dans certains ports de Syrie-Palestine (Bramoullé, 2011 : 169-170).

Les lettres de la Geniza semblent témoigner que l'accord pourrait ne pas s'être limité à la simple maîtrise de la ville par les Banū Qurrā', et que ces derniers, après avoir été les hommes du désert, se tournèrent résolument vers la mer à un moment où le commerce maritime était en plein essor entre la Sicile, l'Ifrīqiya et l'Égypte fatimide.

Les Banū Qurrā' de Barqa, agents d'un ordre fatimide en Méditerranée ?

Les Fatimides souhaitaient concurrencer Bagdad comme entrepôt du monde connu. Il s'agissait donc d'attirer à Fustāṭ les marchandises les plus diverses possibles. Tous les territoires sous l'influence de la dynastie, notamment l'Ifrīqiya et la Sicile, devaient participer à ce vaste mouvement de concentration des produits artisanaux et agricoles. La documentation des lettres commerciales de la Geniza atteste de l'augmentation du trafic commercial entre ces différents territoires à un moment où, paradoxalement, la flotte fatimide était moins active en Méditerranée (Bramoullé, 2009 : 254-256). La dernière opération fatimide d'envergure datait de 998 et la paix régnait à peu près avec les Byzantins avec lesquels plusieurs trêves furent signées entre 1024 et 1054 (Al-Maqrīzī, *Itti'āz* : 2, 176, 187, 194, 202 ; Al-Aṅṅākī, *Histoire de Yahya* : 47, 469-471). Si, en 1024, le calife inaugura un nouveau navire de guerre, la marine ne semblait plus être la préoccupation principale des autorités du Caire (Al-Maqrīzī, *Itti'āz* : 2, 148-149). D'ailleurs, en 1025, lorsqu'une opération fut organisée pour ravitailler les cités littorales syro-palestiniennes assiégées par



des bédouins, les Fatimides ne disposaient plus d'assez de marins et forcèrent les matelots des vaisseaux de commerce à embarquer (TS 13 J 19 f. 29, l. 17 ; éd. Gil, 1997 : 2, doc. 182, p. 533).

Le recul de l'activité navale fatimide, même s'il était partiellement compensé par une présence navale plus intense de la part des Zirides et des Kalbides, laissa malgré tout plus de liberté à la flotte byzantine, qui défit d'ailleurs la flotte kalbide en 1025-1026, ainsi qu'à une piraterie de plus en plus active de la part des chrétiens mais aussi des musulmans (Jean Skylitzès, *Empereurs* : 330 ; Ibn al-Athīr, *Al-Kāmil* : 9, 348-349 et Idris, 1962 : 1, 123-126, 167-169). Le contrôle de Tripoli, l'autre grande cité portuaire de la côte libyenne, alors aux mains du clan Zenata des Banū Khazrūn, n'était pas fermement assuré. En 1026-1027, leur shaykh, Khalīfa b. Warrū se vit confirmer par le calife son contrôle de la ville qu'il avait prise de force aux Zirides vers 1023. Il s'engagea à obéir à Mu'izz b. Bādīs et à al-Zāhir, tout en garantissant la sécurité des routes et en escortant les caravanes (Ibn al-Athīr, *Al-Kāmil* : 9, 355 et Ibn Khaldūn, 2000 : 7, 58). L'objectif du Caire était clairement de tout faire pour protéger les échanges commerciaux. Si rien ne concerne directement le commerce maritime, dont Tripoli constituait une étape majeure, il est fort probable que, par cet accord, Khalifa s'engageait sinon à protéger les navires marchands, au moins à ne pas les attaquer alors qu'il en avait clairement les moyens comme en atteste l'opération navale qu'il mit sur pied en 1024 contre les Zirides (Ibn 'Idhārī, *K. Bayān al-Mughrib* : 1, 270). Une lettre de la Geniza datée du 4 mai 1027 confirme indirectement que les troubles de Tripoli avaient provoqué une réorganisation du trafic maritime entre l'Égypte, l'Ifrīqiya et la Sicile. Les navires qui quittaient Alexandrie devaient naviguer plus au nord afin d'éviter Tripoli, pour couper directement vers la Sicile alors que la marchandise était pourtant destinée à l'Ifrīqiya (Bodl. Ms. Heb. D. 66, f. 15, recto, marge droite ; éd. Gil, 1997 : 2, 464). Un tel détour vers le nord rendait les navires marchands plus vulnérables aux attaques chrétiennes. Cela impliquait aussi la mise en place d'une escorte navale (Bodl. Ms. Heb. D. 66, f. 15, verso, l. 11-12 ; éd. Gil, 1997 : 2, 465). Le point de départ de cette navigation hauturière se faisait dans la région de Barqa dont le port constituait le dernier havre possible avant la véritable traversée vers l'ouest. Al-Idrīsī signale d'ailleurs un « cap de la traversée » (*Rā's ta'diyya*) à deux jours de mer à l'ouest de l'actuel Cap al-Hillal (Al-Idrīsī, *Nuzhat al-Mushtaq* : 1, 318).

La perte définitive du contrôle de Barqa et la mise en place d'un pouvoir hostile au Caire pouvaient s'avérer catastrophiques pour le bon développement du commerce maritime entre les territoires fatimides. L'essor de la navigation commerciale est pourtant bien réel entre la Sicile, l'Ifrīqiya et l'Égypte. Les lettres se multiplient au fil des décennies et la quantité de marchandises échangées augmente, aiguisant sans aucun doute l'appétit des pirates (Nef, 2007 : 278). La sécurité des routes maritimes était une condition essentielle à la réalisation du projet fatimide. Or, il faut déduire de cette croissance continue du trafic maritime que les Fatimides trouvèrent un moyen pour que ce commerce prospère alors même que leur propre flotte était

moins active. L'hypothèse qu'il est donc possible de formuler consiste à penser qu'à partir de 1024, les Fatimides utilisèrent l'émir de Barqa pour sécuriser à leur place la route maritime longeant les côtes de l'Afrique du Nord.

À plusieurs reprises, à partir des années 1020-1030, les documents de la Geniza signalent l'arrivée à Alexandrie de bâtiments armés par Mukhtār, afin de négocier la libération de marchands juifs pris sur des bâtiments chrétiens (Goitein, 1999 : 1, 327-328 et Mann, 1970 : 1, 87-95). Ainsi, vers 1029, Mukhtār libéra cinq captifs contre 166 dinars deux tiers¹³. Dans une autre lettre, l'auteur évoque des négociations engagées entre les pirates et les élites juives d'Alexandrie afin de fixer le prix de rachat des captifs. Devant la difficulté de trouver un accord, Jabbāra envoya ses prisonniers juifs à Barqa (TS 13 J 20 f. 25, recto, l. 15-16; éd. Mann, 1970 : 2, 88). Enfin, un autre document rapporte l'arrivée à Alexandrie d'un navire de Jabbāra avec à son bord dix juifs originaires d'Antalya (TS 13 J 14 f. 20, recto, l. 15-16; éd. Mann, 1970 : 2, 87). Ces mentions permettent de comprendre que les navires de l'émir de Barqa montaient assez au nord des routes de navigation traditionnellement empruntées par les bâtiments des domaines fatimides pour intercepter des vaisseaux chrétiens sur lesquels il pouvait capturer d'autres marchands, en l'occurrence ici des juifs. Alexandrie constituait le port de débarquement de ces malheureux dont la liberté était rachetée, parfois difficilement, par la communauté juive locale (Goitein, 1999 : 1, 328-329). Les bâtiments de Mukhtār et de Jabbāra n'éprouvaient aucune difficulté à accoster à Alexandrie afin d'y régler leurs affaires. L'activité de Mukhtār et de son fils constituait en quelque sorte le pendant maritime de l'alliance conclue avec Khalīfa en 1027. Grâce à leurs navires, l'émir de Barqa et son fils contribuaient à empêcher les vaisseaux chrétiens de naviguer trop près des côtes de l'Afrique. Cela permettait le bon déroulement du commerce maritime entre des territoires essentiels pour l'économie du monde fatimide et sans doute aussi de protéger Alexandrie des attaques grecques. En outre, cette activité navale, soutenue, facilitée, approuvée sans doute par les autorités égyptiennes participait également du jihad dont les Fatimides se prétendaient les champions afin de justifier leurs prétentions universalistes.

Au tout début des années 1030, le contexte méditerranéen prit un tour moins favorable aux intérêts fatimides (Idris, 1962 : 1, 163, 174 ; Nef, 2013 : 49-51 et Thiry, 1995 : 192-193). Rebelle dans l'âme, Khalīfa paraît s'être affranchi de son engagement au début de la décennie comme semble l'indiquer un dinar nettement anti-fatimide frappé à Tripoli et daté de 425/1033-1034 (Idris, 1962 : 1, 163). Au-delà de cette désaffection interne, en 1032 les Zirides et les Kalbides subirent quelques échecs maritimes dans les expéditions menées en mer Ionienne (Jean Skylitzès, *Empereurs* : 319-320). L'année suivante, aux dires du seul Jean Skylitzès (id. : 322) une flotte grecque aurait attaqué le delta du Nil et se serait emparée de nombreux

13 Bodl. MS Heb. a 3, f. 28, verso, l. 27-28 ; éd. Cowley, 1907 : 250-256. Le prix de 33 dinars 1/3 par captif est relativement proche de celui donné par al-Muqaddasī à propos du rachat de captifs musulmans aux chrétiens : al-Muqaddasī, *Aḥsan al-Taqāsīm* : 177.



navires à Alexandrie. Ce dernier récit n'est malheureusement confirmé par aucune source arabe, mais dans tous les cas, il semble bien que la flotte fatimide n'était pas en mesure de riposter. Le calife préférait apporter une assistance sur laquelle aucun renseignement n'est donné. Engagé dans un véritable cycle de négociations avec Constantinople à propos de la Syrie du Nord, il semble qu'al-Zāhir encourageait ses lieutenants d'Ifrīqiya et de Sicile à poursuivre des opérations navales en mer Ionienne (Al-Anṭākī, *Histoire de Yahya* : 47, 469-471, 495, 501, 507-509, 511, 523, 529-531 ; Bianquis, 1986-1989 : 2, 472-510). Jean Skylitzès évoque la présence de troupes africaines et siciliennes dans les Cyclades en 1035 et Yaḥyā al-Anṭākī (*Histoire* : 532-533) précise que Romain III fixa comme condition de la trêve, la fin des aides du Caire aux Zirides et aux Kalbides dans leurs attaques contre les territoires grecs. L'expédition de 1035 n'est en tout cas pas étrangère à la venue d'un émissaire byzantin, Georges Probatas, en Sicile afin de négocier une paix avec l'émir (Jean Skylitzès, *Empereurs* : 329-330). La même année, le Ziride reçut des cadeaux de l'empereur et al-Zāhir signa une trêve de dix années avec Constantinople (Ibn 'Idhārī, *K. Bayān al-Mughrib* : 1, 275 ; Al-Maqrīzī, *Itti'āz* : 2, 186).

Durant cette période pour le moins agitée, le trafic commercial continua de croître tandis que les pirates poursuivaient leurs activités comme le suggère une *fatwa* du juriste de Kairouan Abū 'Imrān al-Fāsī (m. 1038) qui rapporte l'attaque, par des Rūm, et au large de la « montagne de Barqa » (*jabal Barqa*), d'un convoi de navires marchands partis d'Alexandrie (Al-Wansharīsī, *Mi'yār* : 8, 302-303). Les bateaux de guerre utilisés pour escorter paraissent également avoir transporté des marchandises. Plusieurs lettres évoquent des navires de guerre (*markab ḥarbī*) chargés de marchandises. Ainsi, en avril 1030 ou, plus tard, en 1037, les marchands purent embarquer leurs marchandises dans les navires de guerre au départ d'Alexandrie vers Mahdiya (TS 13 J 17, f. 3, recto, l. 12 ; éd. Gil, 1997 : 2, 530. TS 13 J 9, f. 19, recto, l. 17-18 ; éd. Gil, 1997 : 2, 534. Bodl. Ms. Heb. a 3, f. 26, verso, l. 56-57 ; éd. Gil, 1997 : 4, 100). L'émir de Barqa pourrait avoir joué un nouveau rôle car une lettre de 1038 rapporte que Abū al-Faraj Ya'qūb b. 'Allān expédia quinze sacs de lin à al-Majjanī sur le bateau de Mukhtār, depuis Barqa jusqu'à Mahdiya (Bodl. Ms. Heb. a 3, f. 26, verso, l. 28 ; éd. Gil, 1997 : 4, 102). L'émir de Barqa apparaît désormais non plus comme uniquement un acteur de la sécurité des routes maritimes, mais également comme un armateur louant des emplacements sur ses navires aux marchands. Les lettres témoignent que son rôle était plus complexe, car il apparaît également comme une sorte de protecteur du trafic commercial et des intérêts des marchands. Ce dernier aspect de son activité est toutefois le moins clair. À partir des années 1040 jusqu'à sa rupture officielle avec les Fatimides, plusieurs lettres signalent l'émir de Barqa comme ayant une attitude pour le moins ambiguë à l'égard des commerçants. Au moins trois lettres, qui semblent toutes dater des années 1040, mettent en évidence la manière dont Jabbāra exerça un véritable racket sur les marchands. L'analyse des lettres met en évidence que le danger duquel Jabbāra était censé protéger les marchands n'était en réalité pas tant exercé par les chrétiens que par lui-même et ses collègues tels Mahdī al-Rā'iḍ ou encore Ibn Abī

Yidū (TS 16.13, verso, l. 17; éd Gil, 1997: 4, 171 et TS 13 J 19, f. 27, l. 6; éd Gil, 1997: 2, 707). Tous paraissent alors profiter de l'accroissement du trafic commercial et peut-être aussi de l'affaiblissement des flottes officielles au moment où l'émirat kalbide est en crise.

Les lettres signalent de quelle manière Jabbāra interceptait certains navires ou certains convois commerciaux. Ainsi, dans sa lettre écrite à Yōsef b. Musa al-Tahertī, Abraham b. Yōsef al-Sabbāgh relate l'arrivée à Fuṣṭāṭ de marchands qui s'étaient rendus à Barqa. Il précise qu'ils furent dépouillés de tout et que pour récupérer leurs biens, ils payèrent quelque 1300 dinars au représentant de Jabbāra venu chercher l'argent à Gizeh. L'émissaire repartit pour Abyar Qaṣr al-'Atash, en plein désert libyen, où attendaient les ballots qui furent alors transférés à Gizeh. Ce passage témoigne à quel point l'intérieur de la Libye était sous le contrôle des hommes de Jabbāra et que sans son aval, aucun convoi maritime ni même sans doute aucune caravane ne pouvaient passer. Abraham poursuit son récit en indiquant qu'il venait d'être informé que le navire en provenance de Sicile qui convoyait ses biens avait également été intercepté par Jabbāra et que les ballots se trouvaient désormais à Barqa (PER H 136, recto, l. 5-12; éd. Gil, 1997: 2, 611-612). L'auteur suggère à son associé de se rendre au port d'Alexandrie lors du déchargement du navire en question et de racheter à n'importe quel prix les marchandises. Dans un autre document, qui date à peu près de la même période, l'auteur s'adresse à Nahray b. Nissim et lui rapporte un fait du même ordre de la part de « l'émir Jabbāra » (AIU VII E, f. 5, recto, l. 19-20; éd. Princeton Genizah Project).

Ces documents témoignent sans ambiguïté du rôle plutôt négatif que Jabbāra jouait désormais sur le trafic maritime le long de la côte libyenne sans que les Fatimides ne s'opposent véritablement à cette activité puisque les agents de l'émir de Barqa pouvaient venir à Gizeh et ses navires pouvaient toujours pénétrer à Alexandrie. Cette passivité des autorités égyptiennes s'explique peut-être par l'intérêt que représentait malgré tout la présence de Jabbāra à Barqa, mais également par leur incapacité à agir de manière efficace pour évincer Jabbāra de ce district qui était malgré tout revenu au calme depuis que Mukhtār avait fait proclamer la prière au nom des califes du Caire. Compte tenu du rôle de Barqa dans la navigation, il eut été de toute façon risqué de chasser Jabbāra de cet espace stratégique en ne sachant pas qui mettre à sa place au moment même où à Tripoli la situation était encore confuse. L'ancien maître de la cité, Khalīfa b. Warrū, mort semble-t-il peu de temps après l'émission de la pièce, avait été remplacé par ses cousins, Sa'īd b. Khazrūn (m. 1038) et al-Muntaṣir (m. 1067-1068). Ces derniers étaient certes d'anciens familiers de la cour fatimide, où ils avaient passé leur jeunesse, mais l'éloignement aidant, leurs sympathies envers Le Caire, pouvaient très vite s'effacer (Ibn 'Idhārī, *K. Bayān al-Mughrib*: 1, 251-252). Enfin, les Fatimides n'avaient peut-être rien à redire de l'activité à laquelle se livrait Jabbāra puisque finalement, les produits dérobés retournaient à Alexandrie, permettant aux autorités douanières de collecter de nouveaux droits de douane. Un autre document, rédigé cette fois à Palerme, sans doute à la fin des années 1040, fournit selon nous une explication à ces agissements.



En effet, la lettre se fait l'écho d'une attaque pirate dans les environs des îles de Crète (*jazā'ir al-Iqrīṭish*) par Mahdī al-Rā'id, sans doute un associé de Jabbāra. L'auteur précise qu'il possédait deux bales de lin à bord d'un des navires et qu'il dut payer à Jabbāra un droit de protection (*al-ghifāra*) afin de récupérer son bien (TS 16. 13, verso, l. 17-24; éd. Gil, 1997: 4, 171).

L'intérêt des Fatimides pour le commerce, la forte présence de l'administration à tous les moments de l'activité commerciale et le développement des services de renseignement impliquent qu'ils étaient forcément au courant de ces actions (Goldberg, 2012: 164-177). L'hypothèse que l'on peut formuler ici est que Jabbāra faisait désormais payer un droit de protection aux marchands contre les dangers qui menaçaient le trafic maritime en Méditerranée centrale, dangers auxquels il contribuait lui-même largement. Le non-paiement de ce droit l'autorisait en quelque sorte à arraisonner certains navires et à en séquestrer les marchandises. Cela expliquerait que les Fatimides aient laissé les bateaux de Jabbāra pénétrer librement dans le port d'Alexandrie. La séquestration de marchandises n'était de toute façon en rien exceptionnelle. Plusieurs références à des navires empêchés de partir par tel ou tel émir d'Ifriqiya ou de Sicile apparaissent dans le corpus de la Geniza (Goitein, 1999: 1, 268-269). Jabbāra poussa l'interventionnisme plus loin puisqu'il les interceptait en pleine mer. La relation ambiguë entre les marchands, Jabbāra et les autorités fatimides explique peut-être aussi pourquoi de nombreux marchands plaçaient leurs biens à bord de navires qui appartenaient à des détenteurs de l'autorité publique. Les navires du sultan, de l'émir, du cadī, du vizir, ou encore du calife apparaissent là aussi à de nombreuses reprises, car tous ces bateaux étaient sans doute moins victimes que les autres des actions de Jabbāra (Bramoullé, 2011-a: 498-507). Il n'est donc pas impossible que l'activité maritime de Jabbāra ait présenté un certain intérêt pour l'élite des armateurs qui faisaient partie de la caste dirigeante d'Égypte, de Sicile et d'Ifriqiya. L'activité de Jabbāra témoigne toutefois de la relative faiblesse de la marine des Fatimides dans ces années-là et des limites du mode de gestion de leurs territoires. La faiblesse de la flotte égyptienne, et plus largement de la dynastie, la moindre peur qu'elle inspirait à un homme comme l'émir Jabbāra, transparait dans un dernier document rédigé par le marchand Nahray b. Nissīm sans doute au milieu du XI^e siècle. Nahray y relate la situation catastrophique d'Alexandrie, soumise par Jabbāra et Ibn Abī Yidū à un blocus terrestre et maritime (TS 13 J 19, f. 27, verso, l. 6-7; éd. Gil, 1997: 2, 705) qui n'est mentionné dans aucune chronique. Il faut donc s'interroger sur les raisons qui poussèrent l'émir de Barqa à entreprendre une telle opération.

La réponse se trouve selon nous dans le contexte particulier des années 1051-1052 marquées par l'arrivée des tribus Riyāḍ et Zughba en Cyrénaïque, mais aussi par un épisode de révolte des Banū Qurrā' dans le district égyptien de la Buḥayra et notamment à Kūm Sharīk, près d'Alexandrie (Ibn al-Ṣayrafī, *Al-Ishāra*: 77; Ibn Muyassar, *Al-Muntaqa min Akhbār Miṣr*: 12-13; Al-Maqrīzī, *Itti'āz*: 2, 218-221 et Al-Nuwayrī, *Nihāyat al-Arab*: 28, 219). Ibn al-Ṣayrafī, repris par al-Maqrīzī, rapporte le soulèvement des Banū Qurrā' de la Buḥayra à partir de février 1052.

Al-Maqrīzī rappelle que non seulement la Buḥayra était toujours un *iqṭā'* des Banū Qurrā' depuis le règne d'al-Ḥākīm mais qu'ils bénéficiaient en plus d'autres avantages de la part de la dynastie. Il ne dit rien de précis sur ces avantages, mais il semble bien que leur remise en cause provoqua un soulèvement des Banū Qurrā'. Ibn Muyassar et al-Nuwayrī expliquent que cette révolte éclata en mars 1052. Leurs récits diffèrent légèrement de celui d'Ibn al-Ṣayrafī puisqu'ils expliquent que cette révolte trouvait son origine dans un désaccord entre un certain Muqarrīb ou Muqrab, un Qurrā' nommé par le vizir al-Yazūrī (1050-1058) à la tête des « Banū Qurrā' de la Buḥayra », et les autres membres de la tribu qui « se mirent à le détester et s'en détachèrent » (Al-Nuwayrī, *Nihāyat al-Arab*: 28, 219 et Ibn Muyassar, *Al-Muntaqa min Akhbār Miṣr*: 12-13). Si l'on ne sait rien à propos de ce Muqrab, sinon qu'il était un des Qurrā', son fils, Māḍī b. Muqrab, est considéré par Ibn Khaldūn comme une des principaux chefs des Banū Qurrā' qui pénétrèrent en Ifrīqiya (Ibn Khaldūn, *K. al-'Ibār*: 4, 6, 31). On ne comprend pas pourquoi le vizir avait fait de Muqrab le chef des Banū Qurrā' à moins de considérer qu'il ne reconnaissait plus Jabbāra comme le chef de cette tribu et qu'il souhaitait trouver un autre interlocuteur parmi les Qurrā'. Il est donc possible et même probable que la décision de Jabbāra de rejeter la tutelle égyptienne soit antérieure à ce soulèvement du début de l'année 1052. Comme le siège d'Alexandrie évoqué par Nahray se déroule au mois de *tishri* du calendrier hébraïque, soit le mois septembre, il faut peut-être considérer que ce blocus se déroula en septembre 1051 et vint comme une conséquence de la rupture politique de Jabbāra et d'al-Mustanṣir, rupture qu'il faudrait dès lors placer entre le début de l'année 443, soit le 15 mai 1051 et la fin septembre (TS 13 J 19, f. 27, recto, l. 1-2; éd. Gil, 1997: 2, 703). Une autre lettre de la Geniza ne comportant cependant aucune marque de datation ni même de lieu, signale l'arrivée dans un port, peut-être Alexandrie, de dix navires (*qiṭā'i*) portant chacun cent personnes et qui incendièrent les bâtiments au mouillage (TS 8 J 24, f. 21, verso, l. 6-10; éd. Gil, 1997: 4, 196). La taille relativement modeste des embarcations de guerre mentionnées laisse penser non pas à une flotte officielle comme pourraient en avoir eu les Byzantins mais à des navires armés par un émir comme Jabbāra. L'absence de donnée précise interdit néanmoins d'en dire plus.

Quoi qu'il en soit, que l'émir de Barqa, qui connaissait l'état de la marine fatimide et la situation précise d'Alexandrie, ait eu l'audace de défier les Fatimides dans leur principal port témoigne que l'opération avait des chances de réussir parce que les Fatimides ne tenaient finalement que très superficiellement cette zone et que, dans leur obsession de la conquête de l'Orient abbasside, ils avaient clairement beaucoup trop délégué leurs capacités d'actions en Méditerranée et à l'ouest du Nil, et peut-être à Alexandrie même, à des hommes qui pouvaient se juger capables de se passer d'eux. L'action de Jabbāra contre Alexandrie pourrait avoir renforcé al-Yazūrī dans son idée de lancer les Hilāliens, dont les Banū Qurrā' étaient pourtant une composante. La rébellion de février-mars 1052, soit au même moment que la célèbre défaite de Mu'izz b. Bādīs à Ḥaydaran, pourrait constituer le dernier sursaut d'orgueil de l'émir de Barqa dont tous les chroniqueurs s'accordent à dire qu'elle



fut conquise par les Riyāḍ et Zughba (Idris, 1962 : 1, 213-220). Aucun document ne permet de savoir comment finit Jabbāra, mais force est de constater qu'il n'apparaît plus dans les chroniques qui relatent les déprédations des Hilāl et des Sulaym à Barqa et au-delà.

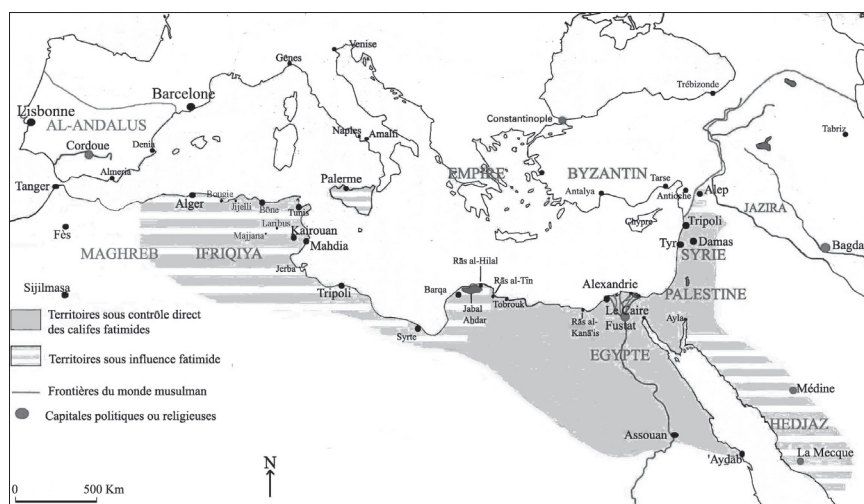
Conclusion

La première moitié du XI^e siècle correspond à une augmentation constante du trafic maritime en Méditerranée centrale. Cela correspond également à un net ralentissement de l'activité navale fatimide alors que la dynastie est tournée vers la conquête et le maintien de l'ordre à l'intérieur de la Syrie. Pour autant, la réalisation du grand projet fatimide de faire de Fustāṭ et du Caire le nouveau carrefour commercial du monde musulman afin d'éclipser Bagdad, rendait impossible de laisser la place libre aux marines chrétiennes ou même d'abandonner des territoires productifs à des ennemis de la dynastie. L'activité navale de Mukhtār et de Jabbāra et, plus à l'ouest celles des Zirides et des Kalbides fut très certainement encouragée par les Fatimides qui voyaient d'un bon œil que des émirs qui reconnaissent leur autorité agissent de la sorte en leur nom. Les califes du Caire étaient prêts à donner une très grande liberté de manœuvre à de tels acteurs du commerce et de la guerre pourvu, encore une fois, que ces hommes préservent un verni de reconnaissance envers eux. La décision d'envoyer les Banū Hilāl et Banū Sulaym au Maghreb témoigne à quel point les Fatimides souhaitaient à n'importe quel prix que ces espaces demeurent sous leur tutelle, car les enjeux étaient importants pour la dynastie.

Il s'agissait d'un enjeu politique et militaire. Focalisés par la conquête de la Syrie-Palestine, les Fatimides n'avaient pas les moyens de contrôler durablement les Banū Qurrā' qui ne cessaient de perturber les espaces dans lesquels ils se trouvaient, et particulièrement le delta du Nil qui constituait une zone agricole essentielle pour l'Égypte et un espace de transit majeur entre les ports de la façade méditerranéenne et Le Caire. De plus, les échecs répétés des Fatimides contre les Qurrā' au début du XI^e siècle pouvaient ternir leur image et peser défavorablement dans leur guerre idéologique contre les Abbassides. Cet enjeu idéologique était particulièrement important pour les Fatimides, en plein ralentissement d'activité et alors qu'ils semblaient moins engagés dans leurs actions contre les Grecs. Ainsi, avoir des émirs qui poursuivaient une activité militaire victorieuse contre des navires ou des espaces chrétiens au nom des califes du Caire constituaient un aspect important de la politique extérieure de ces derniers à condition que ces opérations navales soient menées par des pouvoirs qui se réclamaient d'eux. L'enjeu maritime de la maîtrise de Barqa, et plus largement des ports de la côte de Cyrénaïque et de Tripolitaine, s'avérait évidemment essentiel. Barqa, ou plus sûrement Ptolémaïs, formait un port dont la perte pouvait s'avérer catastrophique pour la sécurité de route maritime entre les territoires fatimides. On comprend dès lors que les Fatimides aient toléré dans le

district de Barqa, mais également plus loin à Tripoli, de la part des émirs locaux des opérations qui reflétaient une grande autonomie. La volonté très clairement affichée après le règne d'al-Ḥākīm de ne pas laisser la tutelle sur Barqa aux Zirides et même de reprendre une forme de contrôle sur Tripoli témoigne de la prise de conscience de l'importance de ces espaces pour le commerce maritime à destination de l'Égypte, et donc pour l'économie égyptienne, à un moment où le système de surveillance du trafic portuaire se met plus clairement en place. La décision d'envoyer des tribus arabes souvent turbulentes pour perpétuer cet ordre fatimide sur des territoires qui semblaient en passe de leur échapper témoigne à la fois de l'importance majeure de ces espaces pour la dynastie et son incapacité à agir directement alors que leurs forces étaient mobilisées pour maintenir son contrôle sur cet Orient tant désiré.

Fig. 1 – Le monde fatimide vers l'an mille



RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Sources

- AL-ANTĀKĪ, *Histoire de Yahya Ibn Sa'id d'Antioche*, éd. et trad. Ignati KRATCHKOVSKY, Alexander VASILIEV, *Patrologie Orientale*, xxiii, Paris, Firmin-Didot, 1932.
- *Histoire de Yahya Ibn Sa'id d'Antioche*, éd. et trad. *Patrologie Orientale*, éd. et trad. Ignati KRATCHKOVSKY, trad. Françoise MICHEAU et Gérard TROUPEAU, *Patrologie Orientale*, xxxvii, Turnhout, Brepols, 1997.
- ABŪ AL-FIDĀ', *Kitāb Taqwīm al-Buldān*, éd. Joseph TOUSSAINT REYNAUD, Mac GUCKIN De SLANE, Paris, Société Asiatique, 1840.



- AL-BAKRĪ, *Kitāb al-Masālik wa-l-Mamālik, Description de l'Afrique septentrionale*, ed. et trad. MAC GUCKIN DE SLANE, Paris, P. Geuthner, 1965.
- ANONYME, *Kitāb Gharā'ib al-funūn wa mulaḥ al-'uyūn, An Eleventh Century Egyptian Guide to the Universe*, éd. Yosef RAPOPORT, Elizabeth SAVAGE-SMITH, Leyde, Brill, 2014.
- BEECHEY Frederick William, BEECHEY Henry William, *Proceedings of the Expedition to Explore the Northern Coast of Africa*, Londres, John Murray, 1828.
- COWLEY Arthur Ernst (ed.), « Bodleian Geniza Fragments », *The Jewish Quarterly Review*, 19 (1907), p. 250-256.
- FRENKEL Miriam (ed.), 2006 *The Compassionate and Benevolent: The Leading Elite in the Jewish Community of Alexandria in the Middle Ages*, Jérusalem, Ben Zvi Institute.
- GIL Moshe (ed.), *Be-Malḥūt Yishma'el. In the Kingdom of Ishmael, Texts from the Cairo Geniza*, Tel Aviv, Tel-Aviv University, 4 vol., 1997.
- IBN AL-ATHĪR, *Al-Kāmil fī-l-Ta'rikh*, IX, ed. Carl Johannes TORNBERG, Beyrouth, Dār Ṣādir, 1979.
- IBN ḤAWQAL, *Kitāb Ṣurat al-arḍ*, éd. Johannes Hendrik KRAMERS, *Viae et regna. Descriptio ditionis moslemicae*, Leyde, Brill, 1938-1939.
- IBN ḤAWQAL, *Configuration de la Terre*, trad. Johannes Hendrik KRAMERS, Gaston WIET, Paris-Beyrouth, Maisonneuve et Larose, 1964.
- IBN 'IDHĀRĪ, *Kitāb Bayān al-Mughrib fī akhbār muluk al-Andalus wa-l-maghrib*, éd. Georges Séraphin COLIN, Évariste LÉVI-PROVENÇAL, Leyde, Brill, 1948.
- IBN MUYASSAR, *Al-Muntaqa min Akhbār Misr*, éd. Ayman Fuad SAYYID, La Caire, Ifao, 1981.
- IBN SA'ĪD, *Kitāb Baṣṭ al-arḍ fī al-tūl wa al-'arḍ*, éd. Juan Vernet, TETOUAN, Institut Mawlay al-Ḥasan, 1958.
- IBN AL-ṢAYRAFĪ, *Al-Ishāra ilā man nāla al-wazāra*, éd. A. FU'AD SAYYID, Le Caire, Al-Dār al-miṣriyya al-lubnāniyya, 1990.
- IBN KHALDŪN, *Kitāb al-'Ibār*, 4eme éd. Khalil Shahada, Suhil Zakkar, Beyrouth, Dar al-Fikr, 2000.
- IBN KHALLIQĀN, *Kitāb wafayāt al-a'yan*, Iḥsān 'Abbās, Beyrouth, Dār Ṣādir, 1978.
- AL-IDRĪSĪ, *Nuzhat al-Mushtaq fī iktirāq al-Afāq*, Port Saïd, Maktabat al-thaqafa, 2 vol., 1999.
- AL-IDRĪSĪ, *Première géographie de l'Occident*, trad. Annliese NEF, Henri BRESC, Paris, Flammarion, 1999.
- AL-JAWDHARĪ, *Sīrat al-Uṣṭadh Jawdhar, Inside the Immaculate Portal*, éd. et trad. Hamid HAJI, I. B. Tauris, Londres, 2012.
- JEAN SKYLITZES, *Empereurs de Constantinople*, trad. Bernard FLUSIN, Jean-Claude CHEYNET, éd. P. Lethielleux, Paris, 2003.

- AL-MAQRĪZĪ, *Kitāb al-Mawā'iz wa al-I'tibār fī dhikr al-khiṭaṭ wa-l-Athār*, éd. Amin Fu'ad SAYYID, Londres, Al-Furqan Islamic Heritage Foundation, 5 vol., 2002-2004.
- *Itti'āz al-ḥunafā' bi-Akhbār al-A'imma al-Faṭimiyyūn al-Khulafa'*, Jamal al-Dīn al-Shayyal, Le Caire, al-Majlis al-a'ali li al-shi'un al-islāmiyya; 1967, 2 et 3, éd. Muḥammad Hilmī Muḥammad Aḥmad, Le Caire, al-Majlis al-a'ali li al-shi'un al-islamiya, 1971 et 1973.
- *Kitāb al-Muqaffā' al-kabīr*, éd. Muhammad Yalawi, Beyrouth, Dār al-Gharb al-islāmi, 1991.
- « Nuṣūṣ al-dā'i'a min Akhbār Miṣr », éd. Amin Fu'ad Sayyid, *Annales Islamologiques*, 17, p. 1-54, 1981.
- AL-MUQADDASĪ, *Aḥsan al-Taqāsīm fī ma'arifāt al-aqālīm*, éd. Michael Jan de Goeje, Leyde, Brill, 1967.
- AL-MUSABBIḤĪ, *Al-juz al-arba'un min Akhbār Miṣr, Tome 40^e de la Chronique d'Égypte d'al-Musabbiḥī (366-420/997-1029)*, éd. Thierry BIANQUIS, Amin Fu'ad Sayyid, Ifao, Le Caire, 1978.
- NAṢĪR-Ī KHUSRAW, *Sefer Nameh*, éd. et trad. fr. Charles SCHEFER, Paris, Ernest Leroux, 1881.
- AL-NUWAYRĪ, *Nihāyat al-Arab fī funūn al-adab*, 28, éd. Muḥammad Muḥammad Amin, Muḥammad Hilmī Muḥammad Aḥmad, Le Caire, Dār al-Kutub, 1992.
- AL-WANSHARISĪ, *Mi'yār al-mu'rib*, 8, éd. Muḥammad Ḥajjī, Beyrouth-Rabat, Dār al-Gharb al-islāmī, 1981.
- AL-YA'QŪBĪ, *Kitāb al-Buldān*, éd. Michael Jan De Goeje, Leyde, Brill; trad. 1937, Gaston Wiet, *Les Pays*, Le Caire, Ifao, 1892.
- <http://etc.princeton.edu/genizaproject/>

Références

- ANTOGNALLI Caroline, FAURE Pierre, 1996, « Traitement du psoriasis par les goudrons : passé et présent », *Revue d'histoire de la Pharmacie*, 84, p. 352-355.
- BIANQUIS Thierry, 1986-1989, *Damas et la Syrie sous la domination fatimide*, Institut français d'études arabes de Damas, Damas, 2 vol.
- BLACKMAN David, RANKOV Boris, 2013, *Shipsheds of the ancient Mediterranean*, Cambridge University Press, Cambridge.
- BRAMOULLÉ David, 2011-a, *Les Fatimides et la mer : du rêve mystique à l'empire du large*, thèse de doctorat, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- 2011-b, « Tyr dans les sources de la période fatimide (969-1171) », in Pierre-Louis GATIER, Julien ALIQUOT, Levon NORDIGUIAN (dirs.), *Sources de l'histoire de Tyr, textes de l'Antiquité et du Moyen Âge*, Presses de l'Ifpo, Presses de l'Université Saint-Joseph, Beyrouth, p. 157-177.
- 2009, « Activités navales et infrastructures maritimes ; les éléments du pouvoir fatimide en Méditerranée orientale (969-1171) », in FABRE Ghislaine,



- LE BLEVEC Daniel, MENJOT Denis (dirs.), Ports et navigation en Méditerranée au Moyen Âge, *Actes du Colloque de Lattes*, novembre 2004, Montpellier, Association pour la connaissance du Languedoc-Roussillon, p. 253-270.
- GIL Moshe, 2008, « Shipping in the Mediterranean in the Eleventh century A. D. as reflected in documents from the Cairo Geniza », *Journal of Near Eastern Studies*, 67/4, p. 247-292.
- GOITEIN Shlomo Dov, *A Mediterranean Society*, I, University of California Press, Berkeley, 1^{ère} éd. 1967, rééd. 1999.
- GOLDBERG Jessica, 2012, *Trade and Institutions in the Medieval Mediterranean*, Cambridge, Cambridge University Press.
- HARDY-GUILBERT Claire, Lebrun-Protière, Geneviève, 2010, « Les ports de Libye à la période islamique », *Annales islamologiques*, 44, p. 65-125.
- IDRIS Hady Roger, 1962, *La Berbérie orientale sous les Zirides*, Paris, Maisonneuve.
- MANN Jacob, 1920-22, *The Jews in Egypt and in Palestine under the Fatimid caliphs: a contribution to their political and communal history*, Londres, Oxford University Press, vol. 2; rééd. 1970, New York, Ktav Publication House.
- MOUTON Jean-Michel, 2008, « La ville de Syrte (Libye) au Moyen Âge : histoire et archéologie », *Bulletin de la fondation Max Van Berchem*, 22, p. 4-5.
- Jean-Olivier GUILHOT, Philippe RACINET, Anne SCHMITT, 2010, « Syrte, cité éphémère des Fatimides », *Archéologia*, 478, p. 58-71.
- NEF Annliese, « La Sicile dans la documentation de la Geniza cairote (fin ^{x^e}-^{xiii^e} siècle) : les réseaux attestés et leur nature », in COULON Damien, PICARD Christophe, VALÉRIAN Dominique (dirs.), 2007, *Espaces et réseaux en Méditerranée, VI^e-XVI^e siècle, I, La configuration des réseaux*, Paris, Bouchène, p. 273-292.
- 2013, « Islamic Palermo and the Dār al-Islām : Politics, Society and the Economy », in Annliese Nef (éd.), *A Companion to Medieval Palermo, The History of the Mediterranean City from 600 to 1500*, Brill, Leyde, p. 39-60.
- PICARD Christophe, 2009, « Le port “ construit ” sur les littoraux du monde musulman méditerranéen et atlantique (VIII^e-XV^e siècles), d’après les sources arabes », in FABRE, Ghislaine, LE BLEVEC, Daniel, MENJOT, Denis (dirs.), *Ports et navigation en Méditerranée au Moyen Âge (Actes du Colloque de Lattes, novembre 2004)*, Montpellier, Association pour la connaissance du Languedoc-Roussillon, p. 213-224.
- SALEH Abd al-Hamid, 1980, « Le rôle des bédouins d’Égypte à l’époque fatimide », *Rivista degli Studi Orientali*, 54, p. 51-66.
- THIRY Jacques, 1995, *Le Sahara libyen dans l’Afrique du nord médiévale*, Louvain, Peeters.
- VALLET Eric, 2010, *L’Arabie marchande. État et commerce sous les sultans rasūlides du Yémen (626-858/1229-1454)*, Paris, Presses de la Sorbonne.