



HAL
open science

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

David Bramoullé

► **To cite this version:**

David Bramoullé. Alexandrie, les Fatimides et la mer (969-1171). Études alexandrines, 2011, Alexandrie Médiévale 4, 24. hal-01536393

HAL Id: hal-01536393

<https://hal.science/hal-01536393>

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.

Alexandrie médiévale 4

édité par Christian Décobert,
Jean-Yves Empeur et Christophe Picard

Ⓒ Alexandria citta grandissima in Egypto.



Centre d'Études Alexandrines

Alexandrie médiévale 4

Comité de lecture

Ghislaine Alleaume, Directeur de Recherche au CNRS

Marianne Bergmann, Professeur honoraire à l'Université de Tübingen

Christian Décobert, Directeur de Recherche au CNRS

Jean-Yves Empereur, Directeur de Recherche au CNRS

Paolo Gallo, Professeur à l'Université de Turin

Marie-Dominique Nenna, Directeur de Recherche au CNRS

Mervat Seif el-Din, Directrice Générale de la Recherche Scientifique à Alexandrie, Conseil Suprême des Antiquités

Michel Tuchscherer, Professeur à l'Université de Provence

© Centre d'Études Alexandrines, USR 3134 du CNRS, Alexandrie, 2011

ISBN : 978-2-11-128614-6

ISSN : 1110-6441

Maquette : Fatiha Bouzidi

Imprimé en Égypte par Sahara

Diffusion et distribution : De Boccard

Pour les ventes en Égypte : Centre d'Études Alexandrines, 50 rue Soliman Yousri, 21131 Alexandrie, Égypte

Pour les autres pays : De Boccard *Édition-Diffusion*, 11 rue de Médicis, 75006 Paris, France – www.deboccard.com

Études Alexandrines 24 – 2011

Directeur de la collection: Jean-Yves Empereur

Alexandrie médiévale 4

édité par Christian Décobert,
Jean-Yves Empereur et Christophe Picard



Centre d'Études Alexandrines

Sommaire

Christian Décobert et Jean-Yves Empereur Alexandrie médiévale. L'économie florissante d'une ville endormie ?	9
Christophe Picard Alexandrie et le commerce de la Méditerranée médiévale. Le contexte historiographique	15
Alexandrie et le commerce de la Méditerranée de la fin de l'Antiquité	37
Mieczyslaw D. Rodziewicz Wine Production and Trade in Late Roman Alexandria	39
Elzbieta Rodziewicz Alexandria and Trade in Late Antiquity: the Testimony of Bone and Ivory Production	57
Alexandrie, place de commerce médiévale	81
David Bramoullé Alexandrie, les Fatimides et la mer (969-1171)	83
Oueded Sennoune Le commerce dans les témoignages des récits de voyageurs	109

Michel Balard	
Le commerce génois à Alexandrie (XI ^e -XIV ^e siècle)	125
Anika Kniestedt	
Marchands et commerce à Alexandrie au XII ^e et XIII ^e siècle	135
Alessio Sopracasa	
Les marchands vénitiens et la douane d'Alexandrie à la fin du xv ^e siècle d'après le témoignage des « tariffé »	143
Damien Coulon	
Alexandrie, pôle du grand commerce médiéval au miroir des archives barcelonaises (XIII ^e -XV ^e siècle)	167
Georg Christ	
Contrebande, vin et révolte : lecture critique d'un conflit interculturel à Alexandrie	185
Francisco Apellániz	
Alexandrie, l'évolution d'une ville-port (1360-1450)	195
Éric Vallet	
Le marché des épices d'Alexandrie et les mutations du grand commerce de la mer Rouge (XIV ^e -XV ^e siècle)	213
Dominique Valérian	
Les relations commerciales entre Alexandrie et le Maghreb, XI ^e -XII ^e siècle : de l'unité à la rupture ?	229
Résumés	239
Abbréviations	255
Bibliographie	257

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

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-Basâsirî qui, pendant quelques semaines seulement en 1058-1059, s'empara de Bagdad au nom du calife fatimide al-Mustansir (1036-1094), la guerre civile (1065-1072), l'arrivée aux affaires du vizir Badr al-Jamâlî (1073), la perte définitive de Damas (1076) et finalement le développement de la Croisade consacreront 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 le rôle véritable de l'antique cité portuaire dans la constitution des Fatimides en tant que puissance navale et, peut-être, maritime¹.

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 Fustât-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. À 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.

Alexandrie : des activités économiques essentielles à la dynastie et à la flotte

Principale porte de l'Égypte 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 Méditerranée². 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, Nastaraw, Damiette ou encore Tinnîs se trouvaient à plusieurs milles 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 (*taht al-manâra*)³.

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

1. 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'État 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 Chr. Picard, « L'échec maritime musulman ? », p. 123-141.
2. UDOVITCH 1977, p. 143-162 ; *id.*, « Medieval Alexandria : some evidences from the Cairo Genizah documents », in *Alexandria and Alexandrianism*, Malibu, 1996, p. 273-284 ; *id.*, 1987, p. 71-80 ; *id.* 2002, p. 99-112.
3. 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.

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 Indien⁴. 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 Delta⁵. 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 Alexandrie⁶. 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 Fustât⁷. 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 qui lui permettaient d’entretenir une troupe particulièrement coûteuse et prompte à se soulever dès que la solde n’arrivait pas⁸.

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.

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

4. Je remercie particulièrement 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.
5. 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). 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.
6. BM Or 5566 D, f. 6. Trad. GOITEIN 1973, p. 197-201.
7. ULC Or. 1080 J 92. M. GIL (éd.), *o. l.*, II, p. 797-798. Trad. GOITEIN, FRIEDMAN 2008, p. 256.
8. Sur le système fiscal fatimide voir H. RABIE, *The Financial system of Egypt, A.H. 564-741/1169-1341*, Londres, 1972, p. 92-93.

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 fatimide⁹. 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 prix aux polythéistes par la force mais quel que gain que ce soit »¹⁰. 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 Delta¹¹. Signalant le fait, le géographe Ibn Hawqal ne mentionne pas Alexandrie, mais seulement Tinnîs et peut-être également Damiette¹². Si l'idéologie eut peut-être à voir avec la révision du système fiscal, le géographe n'évoque 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 religieux¹³. Ibn Hawqal se borne à signaler que les taxes s'en trouvèrent bien plus élevées. Après cette allusion, seuls des documents du XII^e siècle permettent d'avoir une idée du système fiscal fatimide appliqué au commerce maritime et mentionnent à leur tour le quint¹⁴. À la fin du XII^e siècle Ibn Mammâtî indiquait en effet que le *khums* était le nom d'une taxe collectée sur les importations des marchands dits *Rûm* dans le port d'Alexandrie, Damiette et Tinnîs, que cette taxe soit équivalente à ce quint ou pas¹⁵. 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 Rûm*¹⁶.

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*)¹⁷. Toutes les taxes étaient fixées *ad valorem* et celles perçues à l'importation semblaient groupées dans deux concepts généraux ; le *qûf* (15 1/8 %) et la *'arda* (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. Les deux taxes se décomposaient en fait en une série de rétributions pour

9. Le terme de *khums* signifie avant tout quint, mais ce vocable prit en Égypte un sens plus complexe que nous allons voir.
10. AL-NU'MÂN, *Da'â'im al-Islâm*, éd. A. FYZEE, 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.
11. 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 dittonis moslemicae*, Leyde, 1938-1939, p. 163 ; trad. G.H. KRAMERS, G. WIET, *Configuration de la terre*, vol. 1, Paris-Beyrouth, 1964, p. 161.
12. IBN HAWQAL, *o. l.*, éd. p. 163, tr. p. 161.
13. 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.
14. 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.
15. IBN MAMMÂTÎ, *Kitâb qawânîn al-dawâwîn*, éd. A. S. Atiya, 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.
16. MAKHZÛMÎ, *Kitâb al-Minhâj fî 'ilm kharâj Misr*, C. CAHEN (éd.), Le Caire, 1986.
17. CAHEN 1964, p. 217-314.

salaires ou droits à verser pour tel ou tel service (Annexe 1, 2 et 3)¹⁸. 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 fourni par 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 fatimide¹⁹. 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 an²⁰. Tant le *Minhâj* que les 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 quint²¹. Le fait que le *Minhâj* évoque à Alexandrie un *khums rûmî*, donc spécifique aux marchands *Rûm*, 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, lacunaire²². 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 quint²³. 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) sunnite²⁴.

Les lettres de la *Geniza* évoquent assez largement la rigueur, voire la rigidité du système douanier créé par les Fatimides à Alexandrie. En juillet 1049, un associé de Nahray b. Nissîm 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 »²⁵. 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 »²⁶. Très concrètement, lorsqu'un navire pénétrait dans le port d'Alexandrie, un inspecteur (*mushârif*) 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

18. MAKHZŪMĪ, *o. l.*, p. 12, 45, 55-56.

19. MAQRĪZĪ, *Kitâb al-Mawâ'iz wa al-i'tibâr fî dhikr al-khitat wa-l-athâr* I, A. F. SAYYID (éd.), Londres, 2002, p. 294.

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

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

22. MAKHZŪMĪ, *Minhâj*, p. 45.

23. CAHEN 1964, p. 270-271.

24. Les seules taxes légales du point de vue du *fiqh* étaient en fait la *zakât* ou aumône, que les musulmans devaient payer sur leurs biens et qui équivalait à 1/40^e, ainsi qu'une dîme (*'ushr*). Maqrîzî 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.

25. TS 20.69, l. 40. Ed., M. GIL, *In the Kingdom of Ishmael*, III, p. 281-293.

26. TS 12.371, l. 20-22. Ed. M. GIL., *o. l.*, IV, p. 535.

le navire en trois catégories : selon qu'il devait être taxé au complet (*bi-l-kâmil*) ; soit sur 1000 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)²⁷. 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'importation²⁸. 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 précédente²⁹.

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 fer³⁰. Les contacts se maintinrent après l'installation de la dynastie sur les rives orientales de la Méditerranée³¹. Vers 1060, une lettre signale ainsi l'arrivée à Alexandrie d'un navire avec des marchands d'Amalfi³². 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 Gênes³³. Enfin, Benjamin de Tudèle (m. 1173) signale encore les Amalfitains à Alexandrie vers 1169-1170³⁴. Ils n'étaient cependant pas les seuls. C'est qu'au XI^e et surtout au XII^e 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^e siècle, mais dont les rapports avec ces

27. MAKHZŪMĪ, *o. l.*, p. 45-46.

28. Sur de tels épisodes voir: TS 8 J 27 f^o 2 et Or 1080 J f^o 167. Ed. M. GIL, *o. l.*, III, p. 484-488, p. 489-492. Trad. UDOVITCH 2002, p. 106-110.

29. IBN JUBAYR, *Rihla, Travels of Ibn Jubayr*, éd. W. WRIGHT, M. DE GOEJE, Leyde, Londres, 1907, p. 39-40. Trad. CHARLES-DOMINIQUE 1995, p. 75.

30. HEYD 1885-1886, reprint 1967, p. 99-100.

31. CAHEN 1953-54, 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.

32. « Miskharey Malaf » : TS 12.338, l. 18-19. Ed. M. GIL, *o. l.*, IV, p. 235-237.

33. STERN 1956, p. 529-538.

34. BENJAMIN DE TUDELE, *The Itinerary of Rabbi Benjamin of Tudela*, vol. 1, éd. A. ASHER, Londres-Berlin, 1841, p. 157 et vol. 2, note 374, p. 218-220.

derniers s'étaient officiellement arrêtés à partir de 971, renouèrent les fils du commerce³⁵. Leur présence est en effet explicitement signalée dans le port par les sources de la cité de Saint Marc en 1039 puis en 1072³⁶. Au XII^e 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 1160³⁷. Les Génois et les Pisans ne demeurèrent pas en reste et les croisades marquèrent véritablement l'essor de leur navigation régulière vers Alexandrie³⁸. 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 les plus nombreux dans la cité, leur cales remplies de bois d'œuvre, faisant ainsi de la cité italienne la principale pourvoyeuse de bois des arsenaux fatimides³⁹. Au XII^e 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 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 apportée⁴⁰. 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*⁴¹. La chose n'est cependant confirmée par aucune autre source et paraît quelque peu exagérée.

35. 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, *Traités de paix et de commerce et document divers concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Âge*, vol. 1, Paris, 1866, *Introduction*, p. 11-12 ; HEYD 1885-1886, p. 113 ; SCHAUBE 1906, p. 23-24.
36. 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*, Gräsenharnischen, 1973, p. 97-101 ; *id.*, *Orient et Occident au temps des croisades*, Paris, 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 Égypte aux XII^e et XIII^e siècles : du comptoir à la colonie ? » in BALARD, DUCELLIER 1995, p. 76-89.
37. BALARD 1999, p. 627-633.
38. KRUEGER 1933, p. 377-395 ; KRUEGER 1937, p. 57-71 ; KEDAR 1983, p. 21-30.
39. Al-Zuhrî, « *Kitâb al-jaghârâfiyya*, Mappemonde du calife al-Ma'mûn, reproduite par al-Fâzarî (III^e/IX^e), rééditée et commentée par Zuhrî (VI^e/XII^e) », éd. M. HADJ-SADOK, *Bulletin d'Études Orientales* 21, 1968, p. 229.
40. M. AMARI, *I diplomi arabi del R. archivio Fiorentino*, Florence, 1863, p. 241
41. *fundak* dans le texte. Benjamin DE TUDELE, *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 (*Sikilyah*), Raguse (?) (*Rakufiyah*), la Catalogne (*Kartuyah*), l'Espagne (*Spaniyah*), 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 (*Burgundiyyah*), Medianah (?), la Provence (*Provintsiyyah*), Gênes, (*Ginoah*), Pise (*Pisha*), la Gascogne (*Gashkuniyyah*), l'Aragon (*Aragon*), la Navarre (*Navarah*).

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 comp- taient parmi les cités exemptées du *qûf* à Alexandrie⁴². La correspondance entre Roger II de Sicile et le calife fatimide al-Hâfiz (1131-1149) confirme que, jusqu'au milieu du XII^e 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^e siècle. Il s'agis- sait 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 trouve- raient un intérêt à venir en Égypte, principale terre de transit de ces marchandises orientales si recherchées en Europe⁴³. Ces divers avantages accordés aux Européens apparaissent comme les prodromes de la disparition d'une dynastie de plus en plus 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'exis- tence et le fonctionnement sont révélés par les ouvrages de Makhzûmî et d'Ibn Mammâtî. Le *Minhâj* évoque ainsi le *matjar* qu'Ibn Mammâtî décrit comme étant « le Bureau du commerce particulier »⁴⁴. Ce bureau était apparemment rattaché au service du *khums*, mais il deme- rait indépendant de ce dernier. La mise en place du *matjar* fut apparemment l'oeuvre du vizir al-Yâzûrî (442-450/1050-1058)⁴⁵. Cet organisme fut chargé d'acheter à prix fixe certaines mar- chandises 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 consti- tuaient 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 produits⁴⁶. Le *matjar* achetait et par- fois revendait ces marchandises lorsque ses fonctionnaires estimaient que les quantités entre les mains de l'État étaient suffisantes. Alexandrie était le plus grand port dans lequel le *mat- jar* exerçait son monopole sur les matières stratégiques qui manquaient tant aux Fatimides

42. MAKHZÛMÎ, *Minhâj*, p. 9.

43. 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 arabo-persique. 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. 'UMĀRA AL-YAMĀNĪ, *'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.

44. IBN MAMMĀTĪ, *Kitâb qawânîn al-dawâwîn*, p. 327.

45. MAQRĪZĪ, *Khitat*, I, p. 294 ; II, p. 561-562 ; *Id. Kitâb al-Muqaffâ*, II, éd. M. AL-YA'ĪWĪ, Beyrouth, 2006, p. 211-230.

46. Ces lettres attestent en effet que lorsque le cours de certaines marchandises était particulièrement bas, le marchand pouvait vendre à l'État, à un taux fixe mais évidemment supérieur au prix du marché. D'autre part, lorsque le besoin s'en faisait sentir l'État pouvait obliger les marchands à lui vendre leurs produits, les lettres évoquent de la cire, du lin, de l'huile d'olive ; GOTTEN 1967, p. 266-268.

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 dîwânî al-sa'îd*) » dont il est question, alors que pour Damiette, il parle d'un « *matjar* sultanien Bienheureux (*matjar sultânî al-sa'îd*) »⁴⁷. Ces deux appellations distinctes ne semblent pas avoir attiré l'attention de ceux qui se sont intéressés 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 dîwânî* et le *matjar sultânî* pourraient ainsi bien constituer deux services distincts non pas dans leur fonctionnement 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 Tinnîs⁴⁸. 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 réputées⁴⁹. Le continuateur d'Ibn Al-Muqaffa' signale l'existence de navires dits protégés (*marâkib al-muhâmiyya*) dont on ne saisit pas bien la fonction précise mais dont l'auteur indique qu'ils se louaient. Il différencie ces navires d'une autre catégorie qu'il appelle les navires du *Dîwân* (*marâkib al-dîwâniyya*). 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 qui devaient aussi être construits avec les matériaux achetés par le *matjar* d'Alexandrie et de Tinnîs⁵⁰. 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 cérémonies⁵¹. 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 seul le taux d'imposition qu'il allait devoir payer occupait son esprit. Des taux d'importation préférentiels étaient donc appliqués à ces divers

47. MAKHZŪMÎ, *Minhâj*, p. 48, 57, 87-88. L'auteur classe du reste Alexandrie et Tinnîs dans la même catégorie.

48. SAWĪRUS IBN AL-MUQAFFA', *Histoire des patriarches de l'Église égyptienne*, éd. et tr., A. KHATER, O.H.E. BURMESTER, vol. III, partie 2, Le Caire, 1970, éd. p. 64, tr. p. 108.

49. 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.

50. IBN MAMMÂTÎ, *Kitâb qawânîn al-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^e mois rien n'est dû ».

51. IBN AL-TUWAYR, *Nuzhat al-Muqlatayn fî akhbâr al-Dawlatayn*, éd. A. F. SAYYID, Beyrouth, 1992, p. 202.

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 appliqué⁵². Les Fatimides firent preuve d'ingéniosité dans le fonctionnement du *matjar*, 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 monnaie⁵³.

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^e et XII^e siècles. Les besoins de la dynastie en matières stratégiques ne cessèrent de s'accroître pour culminer au XII^e 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'Ifriqiyya, 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 vendu⁵⁴. Ibn Mammâtî confirme l'allusion en signalant la vente de morceaux de navires (*butâm al-marâkib*)⁵⁵. 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 'Aydhâb⁵⁶. 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 XII^e siècle se composaient de vingt à trente navires, au siècle suivant, les flottes mentionnées comptaient entre vingt-cinq et soixante-dix embarcations⁵⁷. 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 ambigu⁵⁸. Les lettres de la *Geniza* et le texte de Makhzûmî paraissent bien plus désigner par là une sorte de vaste zone 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

52. MAKHZÛMÎ, *Minhâj*, p. 9.

53. CAHEN 1964, p. 260.

54. MAKHZÛMÎ, *o. l.*, p. 11.

55. 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, *Kitâb qawânîn al-dawâwîn*, p. 365.

56. 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.

57. D. BRAMOULLÉ, « Activités navales et infrastructures maritimes ; les éléments du pouvoir fatimide en Méditerranée orientale (969-1171) », in G. FABRE, D. LE BLÉVEC, 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.

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

ventes à l'encan des marchandises importées⁵⁹. 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 Fustât⁶⁰. Le texte du *Minhāj* ainsi que d'autres documents signalent que le bois et le fer étaient transférés à l'arsenal de Fustât⁶¹.

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.

Alexandrie : une ville entre les mains du pouvoir central

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, Nâsir al-Dawla Aftakîn 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 1090⁶². Il se pourrait également qu'un des fils de Badr, al-Awhad, ait occupé la fonction vers 1084-1085⁶³. Avant d'accéder au vizirat sous al-Zâfir (1149-1154), 'Alî ibn al-Sallâr (m. 1153), se vit confier la responsabilité d'Alexandrie parce qu'il était le plus doué des militaires dans l'entourage du calife⁶⁴. 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 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 Mammâtî, 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* »⁶⁵. 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 *dîwân* 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.

59. PELLAT 1986, p. 92.

60. Pour plus d'explications voir le dernier chapitre de cet article.

61. CAHEN 1964, p. 303.

62. MAQRÏZÏ, *Khitât*, II, p. 393-395 ; *id.*, *Muqaffâ*, II, p. 130, 230.

63. SAWÏRUS IBN AL-MUQAFFA', *Patriarches*, vol. II, partie 3 (1046-1102), Le Caire, 1943 ; IBN MUYASSAR, *Akhbâr Misr*, p. 46-47.

64. IBN KHALLIKÂN, *Kitâb wafayât al-a'yân*, II, tr. ang. MAC GUCKIN DE SLANE, Londres, 1882, p. 350-353.

65. IBN MAMMÂTÎ, *Kitâb qawânîn al-dawâwîn*, p. 325.

Certains d'entre eux exercèrent parfois des fonctions très importantes. Abû 'Abd Allâh Husayn b. 'Alî Muhammad al-Mâshilî (m. 1094), fut en effet vizir en 1062-1063 puis en poste à Tyr avant d'être nommé inspecteur des comptes (*mushârif*) à Alexandrie⁶⁶. D'après Makhzûmî, quatre hauts fonctionnaires se partageaient la direction du *khums* et du *matjar* à Alexandrie : le *nâzir*, le *mushârif*, le *shâhid* et le '*âmil*. Il est difficile de bien distinguer les fonctions précises des uns et des autres, mais il semble que le *nâzir* et le *mushârif* étaient tous deux des inspecteurs ou des contrôleurs des comptes et des actes passés. Le *shâhid* ou témoin vérifiait la régularité des actes. Enfin, le '*âmil* 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 centrale⁶⁷. Il était bien entendu nécessaire que les comptes dressés par chaque fonctionnaire se recourent. La dynastie, dont le besoin en numéraire ne cessa d'augmenter, se devait de pratiquer des contrôles financiers rigoureux des comptes de chaque *dîwân* 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 (*mushârif*), les autorités centrales nommèrent des personnalités connues pour leur intégrité, parfois même contre leur propre gré, ainsi que l'indique la biographie du cadî shafî'ite al-Rashîd Abû l-Husayn, lequel fut nommé *mushârif* d'Alexandrie en 1163⁶⁸.

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.

Des relations privilégiées 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 Rouge⁶⁹. Le XI^e siècle et le début du XII^e 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

66. IBN MUYASSAR, *Akhbâr Misr*, p. 61.

67. MAKHZÛMÎ, *Minhâj*, 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'Égypte, STERN 1956, p. 529-538.

68. IBN KHALLIKÂN, *Kitâb wafayât al-a'yân*, I, p. 143-145.

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

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 locales⁷⁰.

Parmi les *nagîd*-s, 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 1111⁷¹. Concrètement, avant d'être nommé *nagîd*, Mevorakh séjourna quelques temps à Alexandrie où il fut médecin et noua d'étroits contacts avec la communauté locale quasi exclusivement composée 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 fiscales⁷². 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'îs al-Yabûd* (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-Afdal⁷³. 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 élevée⁷⁴. « 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 Mevorakh⁷⁵. Il semble qu'ils ne tardèrent pas à être exaucés. Abraham b. Ya'qûb Der'î, autre haut personnage de la communauté d'Alexandrie, écrit 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 reçus. 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-s 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 avec les autres sages de la communauté. Il a renforcé nos espoirs en nous promettant de bonnes choses... »⁷⁶.

70. A.L. UDOVITCH, « Formalism and informalism in the social and economic institution in the Medieval Islamic world », in A. BANANI, S. VRYONIS (éd.), *Individualism and Conformity in Classical Islam*, Wiesbaden, 1977, p. 61-81.

71. Les lettres de la *Geniza* montrent que jusqu'au dernier tiers du XI^e 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. À partir de 1100 environ, cette fonction du 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.

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

73. TS 12.230, l. 13 : « *Mishne melekh Mitsraym* », éd. MANN 1970, p. 251.

74. COHEN 1980, p. 78-85.

75. Bodl. MS Heb. d.66, f° 79, l. 7-10. Éd. M.A. MICHAËLI, *The Archives of Nahray b. Nissîm*, lettre 31, p. 275-276.

76. TS 20 177. Éd. M. FRENKEL, *The Compassionate and The Benevolent, 'ilit manhiga be-kerev yehîdei aleksandriya be-yemei ha-benaym, Jérusalem*, 2006, p. 394-395.

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 confiscation⁷⁷. 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.

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 dépendait 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 (*nawâtiyya*) et des lanceurs de naphte (*mashâ'iliyya*) stationnaient dans le port sous le règne du calife al-Hâkim (996-1021) et peut-être avant lui⁷⁸. 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'i*) furent achevées et elles furent

77. COHEN 1980, p. 261-262.

78. MAQRIZI, *Iṭṭi'âz al-hunafa' bi-akhbâr al-a'imma al-Fatîmiyyîn al-Khulafa'*, I, éd. J. AL-SHAYYAL, Le Caire, 1967, p. 312-313. Sur le terme *nawâtiyya* 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 Chr. PICARD, « Bahriyyûn, émirs et califes : l'origine des équipages des flottes musulmanes en Méditerranée occidentale », *Medieval Encounters* 13.3, 2007, p. 413-431.

mises à la mer [...]»⁷⁹. » 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*) »⁸⁰. La lenteur des réparations entraîna d'ailleurs un retard dans le départ du convoi⁸¹.

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 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 Alexandrie⁸². 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 nombreux⁸³. 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^e 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 autres pour cela que les Normands, alors en bons termes avec

79. TS 13 J 17, f^o3, l. 10-13. Éd. S. D. GOITEIN, « The Jewish Trade in the Mediterranean at the beginning of the 11th century, from archives of Ibn 'Awkal », *Tarbiz* 36, 1967, p. 372-374.

80. Les termes *ustûl* et *qitâ'i* 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'i*) 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'i* voir R. DOZY, *Suppléments 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 Judeo-Arabic Texts*, Jérusalem, 2006, p. 11, p. 556.

81. Bodl Ms heb d 66, f^o 15 v^o, l. 12. Éd. M. GIL, *In the Kingdom of Ishmael*, II, p. 462-466.

82. TS 13 J 14, éd. MANN 1970, 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. GOITEIN 1967, p. 327.

83. *Ibid.*, p. 329-330.

l'Égypte, s'occupèrent eux-mêmes du problème⁸⁴. 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 mainmise de la dynastie fatimide sur Alexandrie.

Une main mise à relativiser

Une cité rebelle

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. À 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 district⁸⁵. 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 Hamdân, général en chef des armées fatimides (*sultân al-ju'yûsh*) 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 Hamdân rejeta peu à peu la tutelle fatimide et fit faire la prière au nom des Abbassides dans toutes les grandes cités du delta⁸⁶. 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 1074-1075⁸⁷. Alexandrie resta entre les mains fatimides jusqu'à ce que le propre fils

84. 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-Norman Studies, Proceedings of the XV battle conference and of the XI Colloquio Medievale of the Officina di Studi medievali*, Woodbrige, 1993, p. 133-159.

85. MAQRIZI, *Itti'âz*, I, p. 316-317.

86. NUWAYRÎ, *Nihâyat*, vol. 28, p. 230. MAQRIZI, *Muqaffâ*, III, p. 500-505.

87. SAWÎRUS IBN AL-MUQAFFA', *Patriarches*, vol. II, part. III, éd. p. 203-204, tr. p. 313-316. IBN MUYASSAR, *Akhbâr Misr*, p. 41. MAQRIZI, *Itti'âz*, II, p. 314.

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, sans doute gouverneur⁸⁸. 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 rebelles⁸⁹. 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-Mustansir 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 califat⁹⁰. Nizâr, paré du titre califal d'al-Musta'li 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 officiel⁹¹. 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 fût pas respectée dans la diffusion de telle ou telle nouvelle, comme ce fut le cas au début du XII^e siècle lorsqu'un rescrit concernant la communauté juive fut rendu public dans les rues de la cité avant 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 emportés⁹². 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 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 shaf'ite al-Hâfiz al-Silâfi (m. 1180). Si les révoltes ouvertes y furent moins nombreuses qu'au siècle précédent, la ville devint au XII^e siècle un grand centre d'enseignement du sunnisme shaf'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'État fatimide qu'une hérésie qu'ils étaient prêts à

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

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

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

91. Majīd (éd.), *Sijillât al-Mustansirīyya*, Le Caire, 1954, lettre 35, p. 111-118. IBN MU'YASSAR, *o. l.*, p. 60-62. IBN ZĀFIR, *Akhbâr al-duwal al-munqati'a*, éd. A. FERRÉ, Le Caire, 1972, p. 83-85. NUWAYRĪ, *o. l.*, p. 244-245. IBN TAGRIBIRDĪ, *Al-Nujûm al-Zâhira fî Mulûk Misr wa-l-Qâhira*, V, Le Caire, 1935, p. 144.

92. TS 20.177, TS NS J 24 et TS 12.290. Ed. M. FRENKEL, *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.

combattre par les armes. Dans les dernières années, particulièrement agitées, de la souveraineté fatimide en Égypte, 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 tous⁹³.

L'affermage des taxes : une pratique problématique

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 local⁹⁴. 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 navires⁹⁵. Ce type de confusion entre les 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 n'en manquait pas⁹⁶. 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*⁹⁷. Les Fatimides

93. USÂMA IBN MUNQIDH, *Kitâb al-'itibâr*, éd. H. DERENBOURG, 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.

94. MAKHZÛMÎ, *Minhâj*, p. 10-11.

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

96. Parmi les lieux du commerce à Alexandrie, les lettres de la *Geniza* citent notamment le *sûq al-sâjah*, *sûq al-'attârîn*, *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, *The Compassionate and The Benevolent*, p. 37-38.

97. 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, BIANQUIS 1992, p. 47-61.

préfèrent 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 soit⁹⁸. 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.

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 soit 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 tous cas durant l'essentiel de la présence fatimide en Égypte.

Avant toute 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 Fustât qui accueillait le bureau de la construction navale alors qualifié de *Dîwân al-'Amâ'ir* ou *Dîwân al-ġihâd*, signe du lien que la dynastie avait établi entre la guerre sainte et la puissance navale⁹⁹. Là, le calife ou son vizir décidaient qui partait en expédition, avec combien de bateaux et combien d'hommes¹⁰⁰. Concernant la présence d'un arsenal maritime, la chose paraît plus complexe du fait de l'ambiguïté du terme arabe *dâr al-sinâ'a*¹⁰¹. 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 militaire¹⁰². 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'État. Dans l'État fatimide, fortement centralisé depuis sa période

98. 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.

99. IBN AL-TUWAYR, *Nuzhat*, p. 94-95.

100. IBN MA'MÛN, *Akhbâr Misr*, p. 61-62.

101. PICARD 2004, p. 693-710.

102. Cf. Cahen le premier a émis l'hypothèse que le vocable *sinâ'a*, utilisé par Makhzûmî 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.

maghrébine (909-969), tout ce qui touchait à la marine de guerre semble avoir été sous la coupe du *Dîwân al-'Amâ'ir* et tout ce qui était sous la coupe de ce *Dîwân* se situait apparemment dans la zone de Fustât¹⁰³. Les chantiers destinés à la construction des navires de guerre fatimides se situaient apparemment tous à Fustât vers où était acheminé le bois tant en provenance du sud du pays que d'Alexandrie¹⁰⁴. La documentation n'offre en fait que très peu de témoignages relatifs à la construction navale fatimide sur les littoraux méditerranéens. Ibn al-Ma'mûn 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 Rawdâ¹⁰⁵. 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 Fustât¹⁰⁶. 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 *simâ'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'Alexandrie¹⁰⁷. Notons au passage que les lettres évoquent la réparation et non la construction de navires de guerre¹⁰⁸. 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'État : Makhzûmî (512-585/1118-1189), Ibn Mammâtî (m. 606/1209) et Ibn al-Tuwayr (525-617/1130-1220), tous fonctionnaires au temps de la transition entre les Fatimides et les Ayyoubides¹⁰⁹. Le terme de *simâ'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 dynasties 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 naval entrepris par Saladin pour reconstituer une marine égyptienne susceptible de défendre l'Égypte contre les multiples incursions ennemies¹¹⁰. 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^e siècle, profondément modifiée suite à l'arrivée au

103. MAQRÏZÏ, *Khitat*, III, p. 618-624. Le récit de Maqrîzî concernant les arsenaux de Fustât 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 *Khitat* ni à plusieurs autres sources.

104. MAKHZÛMÎ, *o. l.*, p. 49, p. 57 ; PELLAT 1986, p. 110-111.

105. IBN MA'MÛN, *o. l.*, p. 100-101.

106. 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.

107. TS 13 J 17, f° 3, l. 10-13. Ed. M. GIL, *In the Kingdom of Ishmael*, II, p. 528-532.

108. Respectivement *islâhuhum* et *islâh al-ustûl*.

109. 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.

110. 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.

pouvoir du vizir Badr al-Jamâlî¹¹¹. 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 Fustât, d'Alexandrie et de Damiette possédaient des arsenaux. Le premier signale en des termes lapidaires la « *sinâa al-âmâ'ir* que l'on appelle *sinâa al-insbâ'* [...] », et de poursuivre en écrivant que les « *sinâa* étaient au nombre de trois ; à Misr, Alexandrie et Damiette »¹¹². Le second ne parle pas de *sinâa*, mais consacre tout un chapitre à « l'activité du Bureau de la Guerre Sainte (*Dîwân al-Jihâd*) encore appelé Bureau de la Construction Navale (*Dîwân al-Amâ'ir*) »¹¹³. Cette seconde appellation semble davantage correspondre à celle de la période fatimide car on sait qu'en 1137 ce *Dîwân* 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'Alexandrie¹¹⁴. 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 précédente¹¹⁵. 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 européennes¹¹⁶. 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 *sinâa*, là encore seul. Ainsi, l'auteur fait allusion au « porteur des clés de la *sinâa* », au « gardien de la *sinâa* » ou bien encore aux « jeunes hommes qui transportent en barque des marchandises depuis les navires jusqu'à la *sinâa* »¹¹⁷. À aucun moment il ne fait allusion à la construction de navires pour la flotte. La *sinâa* apparaît davantage comme le lieu de stockage, de vente et de prélèvement des taxes sur toutes sortes 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 *sinâa* 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 *sinâa* 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 *sinâa* se faisait au nom de l'État fatimide et ne s'apparentait pas uniquement à de la fabrication¹¹⁸. La construction navale, lorsqu'elle avait lieu, se pratiquait certainement dans une partie de cette zone d'activité commerciale sous contrôle étatique, peut-être avec des matériaux stockés dans « les magasins de la *sinâa* Protégée (*makhâzin*

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

112. IBN MAMMÂTÎ, *Kitâb qawânîn al-dawâwîn*, Le Caire, p. 340.

113. IBN AL-TUWAYR, *Nuzhat*, p. 94-100.

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

115. MAQRÎZÎ, *Khitat*, III, p. 614-615. Saladin réorganisa d'ailleurs le fonctionnement de ce nouveau *dîwân*.

116. MAQRÎZÎ, *o. l.*, p. 224, 230, 233, 236, 283, 320.

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

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

bi-l-sin'at al-Mabrûsa) »¹¹⁹. 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 *sin'âa*, 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-sin'âa* 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 *sin'âa* 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 une porte, la porte de la mer (*bâb al-babr*), 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-babr*) 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 autorisation¹²⁰. Cela laisse supposer que la porte en question se trouvait à proximité immédiate de la *sin'âa* où avait 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-Hâkim (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 guerre¹²¹. 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

119. MAKHZŪMĪ, *Minhâj*, p. 46.

120. 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.

121. Cf. note 80.

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 ville¹²². Qu'une telle action fût 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 blocus¹²³. Pour le reste, lorsque la dynastie fut vraiment active au niveau maritime, c'est-à-dire contre les croisés au XII^e 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'est¹²⁴. 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-Iskandariyya*) est mentionnée, au retour d'une expédition victorieuse contre les Francs¹²⁵. 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 *sinâa*. 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, ne permettent que de dresser des hypothèses et nous présentons celles qui nous paraissent les plus probables. En 1153, une flotte normande en provenance de Sicile vint en effet piller Tinnîs¹²⁶. Les Normands connaissaient bien Alexandrie pour la fréquenter depuis longtemps déjà. Ils étaient donc au courant de l'état des défenses de la cité. À la différence 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 autres 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^e siècle, c'est-à-dire à partir du moment où la menace croisée se fait plus pressante

122. TS 13 J 19, f^o 27 v^o, l. 6. Ed. M. Gil, *In the Kingdom of Ishmael*, II, p. 702-707.

123. 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 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.

124. 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. HAMBUN, « The Fatimid navy during the early crusades: 1099-1124 », *The American Neptune* 46, 1986, p.77-83.

125. IBN MU'YASSAR, *Akhhâr Misr*, p. 156. MAQRIZI, *Itt'âz*, III, p. 233.

126. IBN AL-ATHÏR, *Al-kâmil fî-Ta'rikh*, 11, Beyrouth, 1979, p. 190. MAQRIZI, *Itt'âz*, III, p. 207.

sur l'Égypte¹²⁷. 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 (*thughûr*) de Syrie aux mains des Francs »¹²⁸. 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 frontières¹²⁹. Une administration particulière, différente de celle dont ils dépendaient jusqu'alors, leur fut alors appliquée¹³⁰. Ce nouveau statut impliquait que la ville fût 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^e 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 Alexandrie¹³¹. Les années 1120 pourraient ainsi correspondre à la fois à l'octroi administratif du statut de *thaghr* à Alexandrie et à la présence d'une flotte conséquente dans la ville.

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 maritime¹³². D'autres part, dès l'installation des Fatimides en Égypte 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.

-
127. 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 1998, p. 71-100. Au plus haut niveau, la mère du calife al-Musta'li utilise à une reprise l'expression, « les gens de ce *thaghr* (*ahl dhalika thaghr*) » dans une lettre à son fils lui relatant la révolte de Nizâr. Voir *Sijillât al-Mustansiryya*, p. 116. Il nous semble malgré tout nécessaire d'établir une distinction entre l'habitude populaire et le statut administratif réel d'Alexandrie.
128. MAQRÎZÎ, *Ithi'âz*, I, p. 317. L'historien chrétien Sawîrus Ibn al-Muqaffa' 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 AL-MUQAFFA', *Patriarches*, vol. II, partie 2 (880-1066), Le Caire, 1943, éd. p. 131-132 ; tr. p. 88-89.
129. 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.
130. IBN AL-TUWAYR, *Nuzhat*, p. 92.
131. PELLAT 1986, p. 52, 118.
132. 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, *Sîrat 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.

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^e 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^e 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 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 pour beaucoup composées de navires provenant des cités italiennes, cités italiennes 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.

Résumés

Anglais, français, arabe

Alexandria, the Fatimids and the Sea (969–1171)

David Bramoullé

Endowed with a huge, well-protected bay, access to which was eased by the famous lighthouse, Alexandria must have appeared as a prosperous and populous city when Fatimid troops seized possession of Egypt in 969. These features might have suggested that the port would become a formidable naval emplacement for a dynasty that had developed a powerful navy in the Maghreb. However, the history of Alexandria under Fatimid rule remains paradoxical. Over the two and a half centuries of Fatimid presence, the sources paint the portrait of a city that maintained often tense relations with the central authorities. These latter were led to limit Alexandria's role in Egypt's naval organisation, and the administration had to adapt its methods of controlling the coastal city, such that it came to play an increasingly important role within the Fatimid customs system and, notably, in the supply of naval construction materials, so indispensable in confronting western crusaders.

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

David Bramoullé

Dotée d'une immense baie bien protégée dont l'accès était facilité par le célèbre phare, Alexandrie faisait figure de cité prospère et peuplée lorsque les troupes fatimides prirent possession de l'Égypte en 969. Ces éléments laissaient augurer que ce port allait constituer une formidable place navale pour une dynastie qui avait développé une puissante marine au Maghreb. Pourtant, l'histoire d'Alexandrie sous la tutelle fatimide est paradoxale. Sur les deux siècles et demi de présence fatimide, les textes dépeignent le portrait d'une cité qui entretint des relations souvent tendues avec les autorités centrales. Ces dernières furent conduites à limiter le rôle d'Alexandrie dans le dispositif naval égyptien et l'Administration dut adapter ses modalités de contrôle sur la cité côtière qui joua un rôle de plus en plus important dans le dispositif douanier fatimide et notamment dans l'approvisionnement de l'Égypte en matériaux de construction navale indispensables face aux croisés.

الإسكندرية والفاطميون والبحر (٩٦٩-١١٧١)

ديفيد برامول

عندما استولى الفاطميون على مصر سنة ٩٦٩ كانت الإسكندرية، ذات المرفأ الكبير المحمي جيدا والذي يسهل دخوله بفضل الفنار المشهور، مدينةً مزدهرة وعامرة. إن ذلك يجعلنا نحس بأن هذا الميناء سيكون مركزا بحريا رائعا لدولة كانت من قبل كونت لنفسها أسطولا قويا في المغرب العربي. غير أن النصوص التاريخية ترسم لنا صورة حاضرة ظلت علاقاتها متوترة، في كثير من الأحيان، مع السلطات المركزية عبر المائتين وخمسين سنة من الوجود الفاطمي. اضطرت هذه السلطات أن تقلص دور الإسكندرية في الأسطول المصري، وكان على الإدارة أن تحكم سيطرتها على المدينة الساحلية التي لعبت دورا ما برح أن تنامي في تحصيل الجمارك للدولة الفاطمية. وتجلى هذا الدور أكثر في تزويد مصر بالمواد اللازمة لصناعة المراكب التي كان لا غنى عنها في مواجهة الصليبيين.

Abréviations bibliographiques

Périodiques

AnIsl : *Annales Islamologiques* (Le Caire)

BCH : *Bulletin de Correspondance Hellénique* (Athènes)

BSRAA : *Bulletin de la Société Royale d'Archéologie d'Alexandrie* (Alexandrie) qui devient en 1952 le

BSAA : *Bulletin de la Société d'Archéologie d'Alexandrie*

BSOS : *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*

CRAI : *Comptes rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres* (Paris)

JAOS : *Journal of the American Oriental Society* (New Haven, Conn.)

JESHO : *Journal of the Economic and Social History of Orient* (Leyde)

MSRev : *Mamluk Studies Review* (Chicago)

MEFRA : *Mélanges de l'École française de Rome* (Rome)

QSA : *Quaderni di Studi Arabi*

ROMM : *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée* (Aix-en-Provence)

Bibliographie

La bibliographie est composée des études qui sont citées plus d'une fois dans un article ou dans le volume. Les sources inédites ou imprimées sont citées au cœur de chaque article.

Sur les quatre journées consacrées à Alexandrie médiévale, voir les actes précédents :

ALEXMÉD 1, 1998

Chr. DÉCOBERT, J.-Y. EMPEREUR (éd.), *Alexandrie médiévale 1, Études Alexandrines 3*, Le Caire, IFAO, 1998.

ALEXMÉD 2, 2002

Chr. DÉCOBERT (éd.), *Alexandrie médiévale 2, Études Alexandrines 8*, Le Caire, IFAO, 2002.

ALEXMÉD 3, 2008

J.-Y. EMPEREUR, Chr. DÉCOBERT (éd.), *Alexandrie médiévale 3, Études Alexandrines 16*, Le Caire, IFAO, 2008.

Et le présent volume, abrégé :

ALEXMÉD 4, 2011

Chr. DÉCOBERT, J.-Y. EMPEREUR, Chr. PICARD (éd.), *Alexandrie médiévale 4, Études Alexandrines 24*, Alexandrie, CEALex, 2011.

ABULAFIA 1977

D. ABULAFIA, *The two Italies. Economic relations between the Norman Kingdom of Sicily and the Northern Communes*, Cambridge U.P., 1977.

AIRALDI, KEDAR 1986

G. AIRALDI, B.Z. KEDAR, *I Comuni italiani nel Regno crociato di Gerusalemme*, Gênes, 1986.

APELLÁNIZ 2009

F.J. APELLÁNIZ RUIZ DE GALARRETA, *Pouvoir et finance en Méditerranée pré-moderne : le deuxième État mamelouk et le commerce des épices (1382-1517)*, Barcelone, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2009.

ARBEL 2004

B. ARBEL, « The Last Decades of Venice's Trade with the Mamluks : Importations into Egypt and Syria », *MSRev* 8.2, 2004, p. 37-86.

ASHTOR 1971

E. ASHTOR, *Les métaux précieux et la balance des paiements du Proche-Orient à la basse époque*, in *Monnaie, prix, conjoncture* 10, Paris, SEVPEN, 1971.

ASHTOR 1973

E. ASHTOR, « La découverte de la voie maritime aux Indes et les prix des épices », *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, I, Toulouse, 1973, p. 31-47, repris

dans *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages*, Londres, Variorum Reprints, 1978.

ASHTOR 1976

E. ASHTOR, « Spice Prices in the Near East in the 15th Century », *Journal of the Royal Asiatic Society*, Londres, 1976, p. 26-41, repris dans *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages*, Londres, Variorum Reprints, 1978.

ASHTOR 1978

E. ASHTOR, « Il volume del commercio levantino di Genova nel secondo Trecento », in *Saggi e Documenti del Civico Istituto Colombiano. Studi e Testi 1*, Gênes, 1978, p. 391-432, repris dans *id.*, *East-West Trade in the Medieval Mediterranean*, Londres, 1986, n° V.

ASHTOR 1983a

E. ASHTOR, *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton, 1983.

ASHTOR 1983b

E. ASHTOR, « The Number of Jews in Medieval Egypt II », in *The Jews and the Mediterranean Economy 10th-15th Centuries*, repris dans Variorum Reprints, Collected Studies, Londres, 1983, non paginé.

ASHTOR 1986a

E. ASHTOR, « Levantine Weights and Standard Parcels : A Contribution to the Metrology of the Later Middle Ages », in *id.*, *East-West Trade in the Medieval Mediterranean*, éd. B.Z. KEDAR, Variorum Reprints, Collected Studies Series, 245, n° II, Londres, 1986.

ASHTOR 1986b

E. ASHTOR, « Pagamento in contanti e baratto nel commercio italiano d'oltremare (secoli XIV-XVI) », in *id.*, *East-West Trade in the Medieval Mediterranean*, éd. B.Z. KEDAR, Variorum Reprints, Collected Studies Series, 245, n° III, Londres, 1986.

AYALON 1996

D. AYALON, *Le phénomène mamelouk dans l'Orient islamique*, coll. *Islamiques*, Paris, PUF, 1996.

BALARD 1966

M. BALARD, « Les Génois en Roumanie entre 1204 et 1261. Recherches dans les minutiers notariaux génois », *MEFRA* 78, 1966, p. 467-502.

BALARD 1978

M. BALARD, *La Roumanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)*, 2 vol., Gênes-Rome, 1978.

BALARD 1999

M. BALARD, « Notes sur le commerce entre l'Italie et l'Égypte sous les Fatimides », in M. BARRUCAND (éd.), *L'Égypte fatimide, son art et son histoire*, Paris, 1999, p. 627-633.

BALARD 2007

M. BALARD, « Les relations économiques entre l'Occident et le monde islamique à la fin du Moyen Âge. Quelques remarques », in S. CAVACIOCCHI (éd.), *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico secc. XIII-XVIII*, 2 vol., *Atti delle «Settimane di Studi» dell'Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini'* 38, Florence, 2007, p. 194-218.

BALARD, DUCELLIER 1995

M. BALARD, A. DUCELLIER (éd.), *Coloniser au Moyen Âge*, Paris, 1995.

BALARD, MÉLANGES 2004

D. COULON, C. OTTEN-FROUX, P. PAGÈS et D. VALÉRIAN (dir.), *Chemins d'outre-mer. Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, préface d'Hélène Ahrweiler, Paris, 2004, 866 p. en deux tomes.

BALOG 1980

P. BALOG, *The Coinage of the Ayyūbids*, *Royal Numismatic Society, Special Publication* 12, Londres, 1980.

BEHRENS-ABOUSEIF 2002

D. BEHRENS-ABOUSEIF, « Topographie d'Alexandrie médiévale », in *ALEXMÉD* 2, 2002, p. 113-126.

BLANCARD 1884-1885

L. BLANCARD, *Documents inédits sur le commerce de Marseille au Moyen Âge*, 2 vol., Marseille, 1884-1885.

BORRUT 2007

A. BORRUT, *Entre mémoire et pouvoir : l'espace syrien sous les derniers Omeyyades et les premiers Abbassides (v. 692-809)*, *Islamic History and Civilization* 81, Leiden, Brill, thèse de doctorat, Université Paris Panthéon-Sorbonne, (dir. Ch. Picard), 2007.

BOUDERBALA 2008

S. BOUDERBALA, *Jund Misr : étude de l'administration militaire dans l'Égypte des débuts de l'Islam (21/642-218/833)*, thèse de doctorat, Université Paris Panthéon-Sorbonne (dir. F. Micheau), 2008.

CAHEN 1964

Cl. CAHEN, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minbādj* d'al-Makhzūmī », *JESHO* 7.3, 1964, p. 217-314.

CAHEN 1977

Cl. CAHEN, *Makhzūmiyyāt. Études sur l'histoire économique et financière de l'Égypte médiévale*, Leyde, 1977.

CAHEN 1977a

Cl. CAHEN, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale d'après le *Minbādj* d'al-Makhzūmī », in CAHEN 1977, p. 57-154.

CAHEN 1977b

Cl. CAHEN, « Contribution à l'étude des impôts dans l'Égypte médiévale », in CAHEN 1977, p. 22-56.

CHARLES-DOMINIQUE 1995

P. CHARLES-DOMINIQUE, *Voyageurs arabes, Ibn Fadlan, Ibn Jubayr, Ibn Battuta et un auteur anonyme, Bibliothèque de la Pléiade*, 413, Paris, 1995.

CHRIST 2012

G. CHRIST, *Trading Conflicts. Venetian Merchants and Mamluk Officials in Late Medieval Alexandria*, Leyde, 2012.

COHEN 1980

M. COHEN, *Jewish Self-Government in Medieval Egypt*, Princeton, 1980.

COMBE 1949

É. COMBE, « Notes de topographie et d'histoire alexandrine », *BSRAA* 38, 1949, p. 89-112.

COULON 2004

D. COULON, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca. 1330 - ca. 1430)*, *Bibliothèque de la Casa de Velázquez* 27, Madrid-Barcelone, 2004.

COULON 2011

D. COULON, « El desarrollo del comercio catalán en el Mediterráneo oriental durante el reinado de Jaime I », *La figura de Jaume I. L'economia urbana, comercial i marítima*, Barcelone, 2011.

DÉCOBERT 1991

Ch. DÉCOBERT, *Le mendiant et le combattant. L'institution de l'islam*, Paris, Seuil, 1991.

DÉCOBERT 1998

Chr. DÉCOBERT, « Alexandrie au XIII^e siècle, une nouvelle topographie », in *ALEXMÉD* 1, 1998, p. 71-100.

DEN HEIJER 1989

J. DEN HEIJER, *Marwāb Ibn Mansūr Ibn Mufarrig et l'historiographie copto-arabe. Étude sur la composition de l'Histoire des Patriarches d'Alexandrie, Corpus*

Scriptorium Christianorum Orientalium 513, *Subsidia* 81, Louvain, 1989.

DONNER 1998

F. DONNER, *Narratives of Islamic Origins. The beginnings of Historical Writing*, Princeton, 1998.

FISCHEL 1958

W. FISCHEL, « The Spice Trade in Mamluk Egypt : a Contribution to the Economic History of Medieval Islam », *JESHO* 1, 1958, p. 157-174.

GARCIN 1972

J.-Cl. GARCIN, « Jean-Léon l'Africain et 'Aydhab », *AnIsl* X, 1972, p. 189-209, repris dans *Espaces, pouvoirs et idéologies de l'Égypte médiévale*, Londres, 1987.

GARCIN 1976

J.-Cl. GARCIN, *Un centre musulman de la Haute-Égypte médiévale : Qūs*, Le Caire, IFAO, 1976, 2^{de} éd. 2005.

GOITEIN 1960

S.D. GOITEIN, « The Unity of the Mediterranean World in the "Middle" Middle Ages », *Studia Islamica* 12, 1960, p. 29-42.

GOITEIN 1962

S.D. GOITEIN, « La Tunisie du XI^e siècle à la lumière des documents de la Géniza du Caire », in *Études d'orientalisme dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal*, Paris, 1962, II, p. 559-579.

GOITEIN 1967-1986

S.D. GOITEIN, *A Mediterranean Society, The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*, 5 vol., Berkeley - Los Angeles, University of California Press, 1967-1986; vol. V (index) avec P. SANDERS, 1993.

GOITEIN 1967

S.D. GOITEIN, *A Mediterranean Society. The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*, Vol. 1 : *Economic Foundations*, Berkeley - Los Angeles, 1967.

GOITEIN 1973

S. D. GOITEIN, *Letters of Medieval Jewish Traders*, traduit de l'arabe, introduction et notes, Princeton : Princeton University Press, 1973.

GOITEIN, FRIEDMAN 2008

S. D. GOITEIN, M. A. FRIEDMAN, *India Traders of the Middle Ages: Documents from the Cairo Geniza (India Book)*, Leyde, 2008.

HARBOUN 1986

H. HARBOUN, « Benjamin de Tudèle : 1165-66/1172-73 », in *Les voyageurs juifs du XII^e siècle*, Aix-en-Provence, 1986.

HEYD 1866

W. HEYD, (GUGLIELMO), *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente nel medio evo*. 2 vols., *Nuova collezione di opere storiche* VI, Venise, Turin, 1866.

HEYD 1885-1886

W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant au Moyen Âge*, 2 vol., traduit par Furcy RENAUD, Leipzig, 1886; réédition Amsterdam, 1959.

HEYD 1913

G. HEYD, *Storia del commercio del Levante nel Medio Evo*, Biblioteca dell'economista. Ser. V, vol. 10, Turin, UTET, 1913.

HINZ 1955

W. HINZ, *Islamische Masse und Gewichte : umgerechnet ins metrische System, Handbuch der Orientalistik, Ergänzungsband* 1, Heft 1, Leyde, 1955.

HOYLAND 1997

R.G. HOYLAND, *Seeing Islam as Others Saw it: A Survey and Evaluation of Christian, Jewish and Zoroastrian Writings on Early Islam*, Princeton, 1997.

JACOBY 1999

D. JACOBY, « Cretan Cheese : a Neglected Aspect of Venetian Medieval Trade », in E.E. KITTELL, T.F. MADDEN (éd.) *Medieval and Renaissance Venice*, Chicago, Urbana, 1999, p. 49-68. Repris dans *Commercial Exchange across the Mediterranean: Byzantium, The Crusader Levant, Egypt and Italy*, Variorum Collected Studies Series, Londres, 2005.

JONDET 1921

G. JONDET, *Atlas historique de la ville et des ports d'Alexandrie, Mémoires de la Société Sultanieh de Géographie II*, Le Caire, 1921.

KAMAL 1926-1951

Y. KAMAL, *Monumenta cartographica Africae et Aegypti*, 5 vol., Le Caire, 1926-1951.

KEDAR 1983

B.Z. KEDAR, « Mercanti genovesi in Alessandria d'Egitto negli anni sessanta del secolo XI », in *Miscellanea di Studi storici, II*, Gênes, 1983, p. 19-30.

KRUEGER 1933

H. C. KRUEGER, « Genoese trade with northwest Africa in the Twelfth Century », *Speculum* 8, 1933, p. 377-395.

KRUEGER 1937

H. C. KRUEGER, « The wares of exchange in the genoese African traffic in the Twelfth Century », *Speculum*, 12, 1937, p. 57-71

LABIB 1965

S. LABIB, *Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter : 1171-1517*, Wiesbaden, 1965.

LAGARDÈRE 1995

V. LAGARDÈRE, *Histoire et société en Occident musulman au Moyen Âge. Analyse du Mi'yār d'al-Wanšārīsi*, Madrid, 1995.

LOMBARD 1969

M. LOMBARD, *L'Islam dans sa première grandeur*, Paris, 1969.

MANN 1970

J. MANN, *The Jews of Egypt and Palestine under Fatimid Caliphs, II*, New York, 1970.

MANSOURI 1995

M.T. MANSOURI, « Les communautés marchandes occidentales dans l'espace mamlouk (XIII^e- XV^e siècle) », in BALARD, DUCCELLIER 1995, p. 89-101 et notes 107-111.

MARIN 1800

C. A. MARIN, *Storia Civile e Politica del Commercio de Veneziani*, Vol. VII, Venise, 1800..

MORRISSON 2001

C. MORRISSON, « Coin Usage and Exchange Rates in Badoer's 'Libro Dei Conti' », *Dumbarton Oaks Papers* 55, 2001, p. 217-254.

MÜLLER-WIENER 1992

M. MÜLLER-WIENER, *Eine Stadtgeschichte Alexandrias von 564/1169 bis in die Mitte des 9./15. Jahrhunderts. Verwaltung und innerstädtische Organisationsformen, Islamkundliche Untersuchungen* 159, Berlin, 1992.

PELLAT 1986

Ch. PELLAT, *Cinq calendriers égyptiens*, Le Caire, IFAO, 1986.

PICARD 2004

Chr. PICARD, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XV^e siècle) », in BALARD, MÉLANGES 2004, p. 693-710.

PILOTI 1950

E. PILOTI, *L'Égypte au commencement du quinzième siècle d'après le traité d'Emmanuel Piloti de Crète (Incipit 1420)*, intr. et notes de P.H. DOPP, Le Caire, 1950.

PILOTI 1958

E. PILOTI, *Traité d'Emmanuel Piloti sur le passage en Terre Sainte*, éd. P.-H. DOPP, *Publications de l'Université Lovanium de Léopoldville* 4, Louvain, Paris, 1958.

RAMBERT 1949

G. RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille, vol. I, Antiquité et Moyen Âge jusqu'en 1291*, Paris, 1949.

RÉGNIER-BOHLER (éd.) 1997

D. RÉGNIER-BOHLER (éd.), *Croisades et pèlerinages. Récits, chroniques et voyages en Terre Sainte, XI^e-XVII^e siècle*, Paris, 1997.

REINAUD 1848

M. REINAUD, *Géographie d'Aboul Feda*, Paris, 1848.

SCHAUBE 1906

A. SCHAUBE, *Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge*, Munich-Berlin, 1906.

SENNOUNE 2004

O. SENNOUNE, «Fondouks, khans et wakalas à Alexandrie à travers les récits de voyageurs », *AnIsl* 38.2, 2004, p. 453-489.

SHOSHAN 1979-80

B. SHOSHAN, « Grain Riots and the 'Moral Economy : Cairo, 1350-1517 », *Journal of Interdisciplinary History* 10, 1979-80, p. 459-478.

SIJPESTEIJN 2004

P.M. SIJPESTEIJN « Travel and Trade on the River », in SIJPESTEIJN, SUNDELIN (éd.), 2004, p. 115-152.

SIJPESTEIJN 2007

P.M. SIJPESTEIJN, « New Rule over Old Structures : Egypt after the Muslim Conquest », *Proceedings of the British Academy* 136, 2007, p. 183-200

SIJPESTEIJN, SUNDELIN (éd.) 2004

P.M. SIJPESTEIJN, L. SUNDELIN (éd.), *Papyrology and the History of Early Egypt, Coll. Islamic History and Civilization, Studies and texts* 55, Leyde-Boston, 2004.

STERN 1956

S.M. STERN, « An original document from the fatimid chancery concerning italian merchants », in *Studi Orientalisti in onore di G. Levi Della Vida*, II, Rome, 1956, p. 529-538.

STILLMAN 1973

N.A. STILLMAN, « The Eleventh Century Merchant House of Ibn 'Awkal (A Geniza Study) », *JESHO* 16.1, 1973, p. 15-88.

TUCCI 1968

U. TUCCI, « Tariffe veneziane e libri toscani di mercatura », *Studi veneziani* 10, 1968, p. 65-108.

TUCCI 1977

U. TUCCI, « Manuali di mercatura e pratica degli affari nel Medioevo », in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologne, 1977, p. 215-231.

TUCCI 2007

U. TUCCI, « Mercanti veneziani e usi di piazza ad Alessandria alla fine del Quattrocento », in S. CAVACIOCCHI (éd.), *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico, secc. XIII-XVIII*, vol. I, *Atti delle « Settimane di Studi » dell'Istituto Internazionale di Storia Economica « F. Datini »* 38, Florence, 2007, p. 365-373.

UDOVITCH 1977

A.L. UDOVITCH, « A Tale of Two Cities : commercial relations between Cairo and Alexandria

during the second half of the eleventh century », in D. HERLIHY, H. A. MISKIMIN et A.L. UDOVITCH (éd.), *The Medieval City*, 1977, p. 143-162.

UDOVITCH 1987

A.L. UDOVITCH, « L'énigme d'Alexandrie : sa position au Moyen Âge d'après les documents de la Geniza du Caire », *ROMM* 46.1, 1987, p. 71-80.

UDOVITCH 2002

A.L. UDOVITCH, « Alexandria in the 11th and 12th Centuries – Letters and Documents of the Cairo Geniza Merchants : an Interim Balance Sheet » in *ALEXMÉD* 2, 2002, p. 99-112.

VALÉRIAN 1999

D. VALÉRIAN, « Ifrīqiyan Muslim Merchants in the Mediterranean at the End of the Middle Ages », *Mediterranean Historical Review* 14.2, 1999, p. 47-66

VALÉRIAN 2006

D. VALÉRIAN, *Bougie, port maghrébin, 1076-1510*, *BEFAR* 328, Rome, 2006.

VALLET 2011

É. VALLET, *L'Arabie marchande. État et commerce sous les sultans rasūlides du Yémen (626-858/1229-1454)*, *Bibliothèque historique des pays d'Islam* 1, Paris, 2011.

VERLINDEN 1981

C. VERLINDEN, « Marchands chrétiens et juifs dans l'État mamelouk au début du xv^e siècle d'après un notaire vénitien », *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome* 51, 1981, p. 19-86.

Wensinck EI²

A.J. WENSINCK, « khamr ». In *Encyclopaedia of Islam (second edition, on line)*, 994a-998a. Leyde, consulté en 2006.

WIET 1962

G. WIET, « Traité des Famines de Maqrīzī », *JESHO* V, 1962, p. 1-90.

Collection *Études Alexandrines*

Aux presses de l'Institut français d'archéologie orientale, Le Caire :

1. *Alexandrina* 1 (Jean-Yves EMPEREUR éd.), 1998.
2. Véronique FRANÇOIS, *Céramiques médiévales à Alexandrie*, 1999.
3. *Alexandrie médiévale* 1 (Christian DÉCOBERT et Jean-Yves EMPEREUR éd.), 1998.
4. Marie-Dominique NENNA et Mervat SEIF EL DIN, *La vaisselle en faïence d'époque gréco-romaine : catalogue du Musée gréco-romain d'Alexandrie*, 2000.
5. *Nécropolis* 1 : Tombes B1, B2, B3, B8, 2001 (Jean-Yves EMPEREUR et Marie-Dominique NENNA éd.), 2001.
6. *Alexandrina* 2 (Jean-Yves EMPEREUR éd.), 2002.
7. *Nécropolis* 2 (Jean-Yves EMPEREUR et Marie-Dominique NENNA éd.), 2003.
8. *Alexandrie médiévale* 2 (Christian DÉCOBERT éd.), 2002.
9. *Pharos* 1 (à paraître).
10. *L'exception égyptienne ? Production et échanges monétaires en Égypte hellénistique et romaine* (Olivier PICARD et Frédérique DUYPAT éd.), 2005.
11. Mervat SEIF EL-DIN, *Die reliefierten hellenistisch-römischen Pilgerfläschen, Untersuchungen zur Zweckbestimmung und Formgeschichte der ägyptischen Pilger- und Feldflaschen während des Hellenismus und der Kaiserzeit*, 2006.
12. Elżbieta RODZIEWICZ, *Bone and Ivory Carvings from Alexandria. French Excavations 1992-2004*, 2007.
13. Dominique KASSAB TEZGÖR, *Tanagréennes d'Alexandrie : Figurines de terre cuite hellénistiques des nécropoles orientales, Musée gréco-romain d'Alexandrie*, 2007.
14. *Alexandria ad Europeam* (Sophie BASCH et Jean-Yves EMPEREUR éd.), 2007.
15. Michael SABOTKA, *Das Serapeum in Alexandria. Untersuchungen zur Architektur und Baugeschichte des Heiligtums von der frühen ptolemäischen Zeit bis Zur Zerstörung 391 n. Chr.*, 2008.
16. *Alexandrie médiévale* 3 (Christian DÉCOBERT et Jean-Yves EMPEREUR éd.), 2008.
17. Jean-Luc FOURNET, *Alexandrie : une communauté linguistique ? ou la question du grec alexandrin*, 2009.
18. *Alexandrina* 3 (Jean-Yves EMPEREUR éd.), 2009.
19. *Alexandrie ottomane* 1 : Michel TUCHSCHERER, *Le renouvellement des privilèges de la nation des Français et des Catalans à Alexandrie en 1528* ; Maria Pia PEDANI, *Reports of Venetian Consuls in Alexandria (1554-1664)*, 2011.
20. Hélène FRAGAKI, *Images antiques d'Alexandrie (I^{er} siècle-VIII^e siècle après J.-C.)*, 2011.
21. Sandrine ÉLAIGNE, *La mobilité des produits et des techniques céramiques en Méditerranée orientale du II^e siècle avant J.-C. à l'époque claudienne* (sous presse).

Aux presses du Centre d'Études Alexandrines, Alexandrie :

22. Delphine DIXNEUF, *Amphores égyptiennes. Production, typologie et diffusion (III^e siècle avant J.-C.- IX^e siècle après J.-C.)*, 2011.
23. Claude BRIXHE, *Timbres amphoriques de Pamphylie*, 2011.
24. *Alexandrie médiévale 4* (Christian DÉCOBERT, Jean-Yves EMPEREUR, Christophe PICARD éd.), 2011.

Pour l'achat des 21 premiers titres de la collection des *Études Alexandrines* : Institut français d'archéologie orientale, 37 rue Cheikh Aly Youssef, Mounira, Le Caire, Égypte – www.ifao.egnet.net

À partir du volume 22, pour les ventes en Égypte : Centre d'Études Alexandrines, 50 rue Soliman Yousri, 21131 Alexandrie, Égypte

Pour les autres pays : De Boccard *Édition-Diffusion*, 11 rue de Médecis, 75006 Paris, France – www.deboccard.com

The fourth gathering on the theme of Medieval Alexandria was dedicated to the town as a commercial centre and its relations with the cities of the northern Mediterranean and those lateral connections towards the Maghreb and even to the Red Sea. Going beyond the tradition that sees Alexandria as little more than the outer port of first Fustat and then Cairo, one can begin to draw a more precise picture that develops throughout the run of Arabo-Muslim dynasties up until the Ottoman conquest of 1517. Egyptian archives are confronted with the mostly unpublished sources held in Barcelona, Genoa and Venice. Beyond the simple products of exchange, one finds an Alexandrian business community, men who held the rulers' confidence, magistrates, Alexandrian merchants from the mosaic of communities—Muslim, Copt, Jew, Armenian, Greek etc.—all cheek by jowl for the sake of mutual profit with the great European merchant families. Along the way, European archives help to deconstruct and explain the complex mechanisms of the customs, of the consulates and their funduqs, of the balancing game where each tried to extract the maximum benefit without abusing the other party, where any contract negotiated could easily lead to renegotiation, always maintaining a precarious equilibrium and avoiding any rupture that would be detrimental to all.



Les quatrièmes journées sur Alexandrie médiévale ont été consacrées à la ville de commerce médiévale, à ses rapports avec les cités du nord de la Méditerranée, avec des prolongements vers le Maghreb voire la mer Rouge. Au-delà d'une tradition qui voit Alexandrie en simple avant-port de Fustât puis du Caire, on voit se dessiner une image plus précise, qui évolue au fil des dynasties arabo-musulmanes jusqu'à la conquête ottomane de 1517. Les archives égyptiennes sont confrontées aux sources – largement inédites – conservées à Barcelone, Gênes et Venise. Outre les produits des échanges, on voit une société alexandrine aux affaires, hommes de confiance des dynastes, magistrats, marchands alexandrins dans toutes leurs composantes communautaires – musulmans, coptes, juifs, Arméniens, Grecs, etc. – qui se frottent, pour un profit mutuel, aux grandes familles de marchands européens. Au passage sont démontés et expliqués, à partir des archives européennes, les mécanismes complexes de la douane, des consulats et de leurs funduqs, jeu d'équilibre où chacun essaie de tirer le maximum de profit, en évitant les abus de l'autre partie, mais sans rompre un équilibre précaire, sans arrêt négociable, en évitant une rupture qui serait préjudiciable à tous.

Couverture : vue d'Alexandrie tirée de Jacopo Philippo Foresti, da Bergamo, *Supplementum Supplementi Chronicarum*, Venise, Giorgio Rusconi, 20 août 1513.



CEAlex 0003-ÉtAlex24-2011
ISBN 978-2-11-128614-6
ISSN 1110-6441



9 782111 286146