



**HAL**  
open science

# Le développement commercial des villes de la façade maritime du delta du Nil à l'époque fatimide

## Alexandrie, Damiette, Tennis

David Bramoullé

### ► To cite this version:

David Bramoullé. Le développement commercial des villes de la façade maritime du delta du Nil à l'époque fatimide Alexandrie, Damiette, Tennis. Entre deux rives. Villes en Méditerranée au Moyen Âge et à l'époque moderne, Sep 2014, Aix-en-Provence, France. hal-01736602

**HAL Id: hal-01736602**

**<https://hal.science/hal-01736602>**

Submitted on 21 May 2018

**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.



# Le développement commercial des villes de la façade maritime du delta du Nil à l'époque fatimide

Alexandrie, Damiette, Tennis

David Bramoullé

FRAMESPA, CNRS, Université de Toulouse, UT2J, France

Cinq cents barges (*qawârib*), navires express (*hamâ'im*), et chaloupes de transports (*'ushariyyâ*) arrivent dans la ville [i. e. Tinnîs] chaque année en provenance des ports de Syrie-Palestine, la majorité au moment du convoi d'automne et du convoi de printemps. Un nombre incalculable d'embarcations arrivent du Caire, de la Haute-Égypte, d'Alexandrie et d'autres endroits du delta<sup>1</sup> [...].

[l. 4] Aujourd'hui, dix navires sont arrivés de Sicile parmi lesquels ceux d'Ibn al-Baladî et d'Ibn al-'Udî, deux navires orientaux [celui] [l. 5] du cadî de Tyr et du cadî de Tripoli, [ainsi que] celui de Mufarij, d'Ibn al-Mufassir et celui d'al-Lukkî. [l. 5] Quelques cinq cent personnes se trouvaient à bord de chaque navire<sup>2</sup>.

Le premier extrait, issu du calame d'Ibn Bassâm, inspecteur des marchés de la ville portuaire de Tinnîs au début du xi<sup>e</sup> siècle, et l'autre, tiré d'une lettre commerciale rédigée à Alexandrie au milieu des années 1050, témoignent de l'intense activité commerciale qui régnait dans deux des principaux ports du delta du Nil à l'époque fatimide. En quelques jours, plusieurs milliers de personnes pouvaient débarquer à la recherche de bonnes affaires ou d'un embarquement pour Fustât, la capitale économique de l'Égypte médiévale où étaient concentrées toutes les marchandises fabriquées localement ou en transit.

Dans un contexte marqué à la fois par la croissance économique de l'Europe médiévale et l'attrait pour les produits de luxe orientaux dont les commerçants italiens étaient les principaux pourvoyeurs, mais aussi par les

1 Ibn Bassâm, *Kitâb Anîs al-jâlis fi akhbâr Tinnîs, Majallat al-Majma' al-'Ilmî al-Irâqî*, XIV, Bagdad, J. al-Shayyâl, éd., 1967, p. 187. Ce texte est repris par l'auteur anonyme du *Kitâb Gharâ'ib al-Funûn wa mulah al-'uyûn*, 2014, p. 121, ci-après *Gharâ'ib*.

2 ENA 2727 f. 38, recto, l. 4-5, Ed. The Princeton Geniza Project.



croisades, et donc la nécessité de mettre en place les institutions nécessaires à la défense de leurs territoires, les Fatimides créèrent les conditions d'un développement économique dans lequel les villes littorales jouèrent un rôle important. Si Fustât représentait le véritable cœur économique de l'Égypte et le principal port du pays, les villes de la façade méditerranéenne du delta du Nil constituaient néanmoins des sites essentiels pour la réussite d'un vaste projet mêlant idéologie et économie, religion et commerce. Les Fatimides, dont l'influence s'étendit pendant longtemps à la fois sur la Sicile, l'Ifrîqiya et la Syrie-Palestine firent en sorte d'attirer en Égypte les productions artisanales et agricoles réputées de ces différents territoires, mais aussi d'al-Andalus et du monde chrétien. Alexandrie, Damiette et Tinnîs se trouvaient à la fois au débouché d'un trafic nilotique qui, depuis les ports de Haute-Égypte, 'Aydhâb sur la mer Rouge et bien sûr Assouan et Qûs sur le Nil, permettait d'acheminer toutes les richesses qui arrivaient de l'océan Indien. Elles constituaient tout autant des portes d'entrée des produits du commerce méditerranéen en Égypte.

Si les ouvrages de géographie arabe classiques rédigés entre le x<sup>e</sup> et le xii<sup>e</sup> siècle offrent des témoignages essentiels sur ces villes durant la période fatimide, les lettres commerciales de la Geniza apportent quantité de données précises relatives à la fois au mouvement des navires, aux marchandises qui transitaient par ces ports et aux douanes portuaires. L'institution douanière d'Alexandrie, de Damiette et de Tinnîs constitue justement le thème principal des ouvrages rédigés au xii<sup>e</sup> siècle par deux anciens fonctionnaires fatimides, al-Makhzûmî (m. ap. 1185) dans son *Kitâb al-minhâj fi 'ilm kharâj Misr* et Ibn Mammâtî (m. 1209) dans son *Kitâb Qawânîn al-Dawâwîn*.

À l'interface de la Méditerranée et, en quelque sorte, de la mer Rouge, les trois villes occupaient des sites très différents. La plus orientale de toutes, Tinnîs se trouvait à la fois en position insulaire et lagunaire puisque située à l'intérieur du lac Manzala à l'ouest du delta, au débouché de la branche tanitique du Nil. Damiette, se situait quant à elle à l'intérieur de la branche phatnitique du Nil<sup>3</sup>. Alexandrie, enfin, est la seule des trois qui a conservé sa position initiale, à l'intérieur d'une immense baie. Les conditions de navigation qui pouvaient régner au large de chacune de ces villes, ou encore la proximité qu'elles avaient avec telles ou telles parties de la Méditerranée purent influencer sur leur développement et sur les rythmes du commerce maritime qui touchaient ces cités. Leur essor commercial, loin d'avoir été uniquement soumis à des conditions naturelles, fut également largement influencé par l'Administration fatimide qui constitua un acteur majeur du développement de ces trois villes portuaires.

3 La ville est détruite par les Mamelouks au milieu du xiii<sup>e</sup> siècle ; le site de l'actuelle Damiette n'est pas exactement celui de la cité médiévale qui se tenait un peu plus près de la bouche du Nil.



## Les temps et les rythmes du développement commercial des ports du delta du Nil

### Un commerce maritime soumis à des saisonnalités variées

L'activité commerciale et maritime qui touchait les côtes égyptiennes était soumise à la saisonnalité de la navigation en Méditerranée où alternait saison d'ouverture et de fermeture à la navigation. Ibn Mammâtî rapporte, avec d'autres, que le mois copte de *baramhât*, soit le mois de mars, marquait le début de la saison maritime. Les navires naviguaient alors « entre les districts égyptiens, maghrébins et ceux des Rûm-s<sup>4</sup> ». Les calendriers agricoles rédigés en Égypte entre le x<sup>e</sup> et le xii<sup>e</sup> siècle témoignent que la navigation pouvait commencer à partir du mois de février et se prolongeait jusqu'au début du mois d'octobre<sup>5</sup>. Cette saisonnalité s'explique par l'instabilité des régimes de vents durant la période hivernale<sup>6</sup>. Cette longue période n'était toutefois pas homogène. Les villes connaissaient des périodes d'intense activité commerciale et des phases de calme plat.

Les lettres de la Geniza et les calendriers agricoles attestent des rythmes et de la saisonnalité de la navigation commerciale qui respectait un calendrier plus précis que la simple ouverture de la mer. La navigation à destination des terres lointaines, que celles-ci soient européennes ou musulmanes, se faisait selon un double mouvement de départs et d'arrivées entre lesquels s'intercalait une période d'accalmie. Concrètement, le commerce maritime à longue distance ne débutait réellement qu'entre la mi-avril et le début du mois de mai. À ce moment, les premiers navires quittaient l'Égypte vers l'ouest, c'est-à-dire l'Ifrîqiya, la Sicile ou al-Andalus. Les textes de la Geniza mettent en évidence le décalage qui existait entre la date d'ouverture de la mer à la navigation et le départ effectif des premiers bateaux.

Une fois la première vague de départs passée, l'activité maritime connaissait un ralentissement jusqu'à ce que les premiers navires arrivant du bassin occidental n'apparaissent à l'horizon vers le milieu du mois de juillet. Cela durait alors jusqu'au début du mois de septembre. Du milieu du mois d'août à la fin du mois de septembre, l'activité maritime s'accélérait considérablement. La fièvre du commerce s'emparait des marchands originaires de l'ouest de la Méditerranée qui effectuaient leurs derniers achats dans la nervosité, car ils devaient impérativement partir avant que la saison hivernale

4 Ibn Mammâtî, *Kitâb qawânînn al-dawâwîn*, Le Caire, éd. A. S. Atiya, 1943, p. 247-248.

5 C. Pellat, *Cinq calendriers égyptiens*, Le Caire, Ifao, 1986, p. 20, 24, 44, 52.

6 J. H. Pryor, *Geography, Technology and War studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, p. 3, 19-20, 87-101 ; P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique*, Paris, Errance, 2005, p. 16 ; L. Casson, *Ships and Seafaring in Ancient Times*, Austin, University of Texas Press, 1994, p. 270-273 ; P. Pomey, *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Édisud, 1997, p. 25-26.





ne commence<sup>7</sup>. Les bâtiments qui avaient quitté Alexandrie en avril-mai rentraient vers la fin du mois d'août, tandis qu'en Égypte, le moment du départ des navires « occidentaux » se situait aux alentours de la Fête de la Croix (*'Id al-salīb*) du calendrier copte, soit vers le 26 ou 27 septembre. Le vent qui soufflait à cette période était d'ailleurs appelé *al-salībiyya* ou *al-salīb*<sup>8</sup>. Ibn Bassâm, dans le passage mis en exergue, confirme les lettres de la Geniza en précisant que les navires arrivaient à Tinnîs en provenance de Syrie-Palestine sous la forme de deux convois saisonniers. Le premier convoi parvenait à Tinnîs au printemps et le second arrivait à l'automne, au moment de la fête de la croix (*'Id al-salīb*) lorsque le vent d'Est était le plus régulier. Les marchands voulaient arriver à Alexandrie ou dans un autre des ports de la côte égyptienne avant certaines dates. Il était important pour tous d'y être en même temps. Les marchands syriens pouvaient ainsi acheter les produits de l'occident musulman et les marchands occidentaux ou égyptiens s'approvisionnaient alors en marchandises apportées depuis la Syrie, la Palestine voire au-delà. Les navires partis trop tard de l'Occident musulman ou chrétien arrivaient à Alexandrie en octobre et ne pouvaient souvent plus rentrer à leur port d'attache dans de bonnes conditions climatiques. Cela impliquait pour les marchands arrivés à bord de ces bateaux un hivernage forcé dans un port oriental, avec tous les problèmes que posaient les séjours en des terres étrangères<sup>9</sup>. Ainsi, durant la mauvaise saison, la navigation à longue et moyenne distance ralentissait considérablement même si un cabotage local put se maintenir<sup>10</sup>.

### Croissance et réorientation des réseaux commerciaux

En dépit d'incertitudes qui demeurent quant à la datation précise de certains documents, l'analyse des lettres de la Geniza témoigne d'une croissance globale du commerce maritime dans les trois villes étudiées ici. Le corpus de lettres commerciales permet une approche à la fois quantitative, même si ce genre d'analyse est extrêmement complexe pour la période, et surtout qualitative qui complète les données fournies par les récits de géographes ou des voyageurs qui passèrent par ces villes entre le x<sup>e</sup> et le xii<sup>e</sup> siècle.

7 S. D. Goitein, *A Mediterranean Society, the jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza*, Economic foundations, Berkeley, University of California Press, (1<sup>re</sup> éd. 1967-1988), 6 vol., 1999, I, p. 316-318.

8 Bodl. MS Heb. B 3, f. 23 (Cat. 2806, n° 21), recto, l. 15 ; TS 10 J 15, f. 5, recto, l. 8 ; TS 10 J 32, f. 10, recto, l. 5 ; TS 13 J 22, f. 30, recto, l. 14 ; TS 13 J 23, f. 18, recto, l. 15-16. Ed. The Princeton Geniza Project.

9 DK 22, recto, l. 4, 11. Ed. The Princeton Geniza Project, TS 10 J 9, f. 26, recto, l. 4. Ed ; S. D. Goitein, *Three letters from Qairawan addressed to Joseph b. Jacob b. 'Awkal, Tarbiz*, 34, 1965, p. 166-167.

10 Notamment dans la zone du delta du Nil. Un décret (*sijill*) du calife al-Hâfiz (1131-1149) datant du 19 janvier 1131 (21 *Rabî I* 528) évoque en effet cette navigation qui se pratiquait entre les districts côtiers du delta durant l'hiver. Cf. TS Ar. 40. 37, recto 1, l. 10-12. Ed. G. Khan, *Arabic legal and administrative documents in the Cambridge Genizah collections*, Cambridge University Press, Cambridge, 1993, doc. 117, p. 443-450.





Dès la fin du x<sup>e</sup> siècle, Ibn Hawqal et surtout al-Muqaddassî décrivent Alexandrie, Damiette et Tinnîs comme des villes particulièrement dynamiques<sup>11</sup>. Pour al-Muqaddasî, Tinnîs était une Bagdad en miniature, et si la forme de cette ville insulaire et ronde n'y est sans doute pas pour rien, ce que ne suggère évidemment pas la carte schématique dressée par l'auteur du *Kitâb Gharâ'ib al-funûn wa mulah al-'uyûn*, c'était plus encore la quantité de marchandises que l'on y trouvait qui impressionnait le géographe de Jérusalem. Il s'agissait, selon lui, de l'emporium (*furda*) de l'Orient et de l'Occident, « une montagne d'or » dont une grande partie de sa richesse reposait sur la fabrication de tissus de très grande qualité<sup>12</sup>. Damiette, située au nord-ouest de Tinnîs fait également l'objet de tous les superlatifs de la part du géographe palestinien qui la considérait même comme plus importante que Tinnîs car plus spacieuse, plus fréquentée et disposant de meilleurs artisans. Damiette tirait elle aussi sa réputation des très fines étoffes de lin<sup>13</sup>. Sur Alexandrie enfin, les propos sont étrangement plus mesurés quant à l'activité commerciale qui y régnait alors. Les deux géographes se contentent des *topoi* classiques relatifs à la présence de nombreux vestiges antiques et évidemment du phare<sup>14</sup>. Ce silence quant aux activités commerciales de la ville ne doit pas tromper le lecteur. Grâce à sa baie protégée, bien avant le x<sup>e</sup> siècle, Alexandrie accueillait déjà un port actif vers lequel cinglaient des navires originaires de l'Occident musulman comme du monde chrétien<sup>15</sup>.

À partir du xi<sup>e</sup> siècle, les lettres de la Geniza documentent toutefois de manière beaucoup plus précise l'essor économique de ces cités que les témoignages géographiques. Elles se multiplient également avec une progression constante jusqu'aux années 1060 au moins. Chaque année, des milliers de commerçants passaient par ces ports. Les lettres montrent à quel point les marchands de la Geniza privilégièrent avant tout Alexandrie par rapport à Damiette et Tinnîs. L'analyse des lettres émanant des deux principales maisons de commerce juives du xi<sup>e</sup> siècle, l'une incarnée par la figure du marchand Joseph b. 'Awkal dans le premier tiers du xi<sup>e</sup> siècle, et l'autre par Nahray b. Nissîm entre les années 1040 et les années 1090, permet de mieux comprendre cette évolution. Joseph et Nahray représentent deux générations

11 Ibn Hawqal, *Kitâb surat al-ard*, Leyde, Brill, éd. G. H. Kramers, 1938-1939, p. 150-151, 152 ; Al-Muqaddasî, *Ahsan al-Taqâsîm fî ma'arif al-aqâlîm*, Leyde, Brill, éd. M. J. de Goeje, 2<sup>e</sup> éd., 1967, p. 196-197, 201-202.

12 Al-Muqaddasî, *op. cit.*, 1967, p. 201.

13 *Id.*, p. 201-202.

14 Ibn Hawqal, *op. cit.*, 1938-1939, p. 150-151 ; Al-Muqaddasî, *op. cit.*, 1967, p. 196-197.

15 **Anonyme de Plaisance dans C. Milani, 1977, p. 259-260.** Arculfé dans T. Wright, éd., *Early travels in Palestine, comprising the narratives of Arculf, Willibald, Bernard, Saewulf, Sigurd, Benjamin of Tudela, Sir John Maundeville, De la Brocquière, and Maundell*, H. G. Bohn, Londres, 1848, p. 10 ; Bernard le Moine dans C. Deluz, *Itinéraire de Bernard, moine franc, Bernard le Moine, ix<sup>e</sup> siècle*, Regnier-Bohler, D., *Croisades et pèlerinages, Récits, chroniques et voyages en Terre Sainte, xiv<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècle*, Paris, R. Laffont, 1997, p. 920-921 ; Ibn Khurdhâbih, *Kitâb al-Masâlik wa-l-Mamâlik*, Leyde, Brill, éd. J. De Goeje, 1889, p. 153-155.





de marchands juifs originaires du Maghreb et installés à Fustât, à quelques années d'intervalle, dans les brisées des califes fatimides<sup>16</sup>. Ces deux corpus familiaux témoignent tout d'abord du très fort tropisme siculo-maghrébin des marchands de la Geniza mentionnés<sup>17</sup>. Ce tropisme, qui s'explique aisément par les relations familiales et amicales que les marchands entretenaient avec leurs territoires d'origine, se concrétisait, en Égypte, par le choix logique d'Alexandrie comme port de prédilection, car davantage tournée vers le Maghreb. Damiette et Tinnîs entretenaient des relations plus étroites avec la Syrie-Palestine, espace avec lequel les marchands de la Geniza avaient nettement moins de relations. Dans la deuxième moitié du xi<sup>e</sup> siècle, les choses évoluèrent quelque peu. Si les relations des marchands de la Geniza avec l'espace siculo-maghrébin ne se démentirent pas, les lettres de la maison de Nahray b. Nissîm attestent que les ports de Damiette et de Tinnîs étaient alors davantage fréquentés par les marchands de la Geniza afin de commercer avec l'espace syro-palestinien où des relations commerciales de confiance avaient désormais pu se nouer.

L'absence de l'équivalent musulman ou chrétien des lettres de la Geniza interdit toute généralisation excessive quant au poids d'Alexandrie dans le commerce maritime de et à destination de l'Égypte fatimide. Il ne fait pourtant pas de doute que la ville constituait un carrefour commercial nettement plus important que ses concurrentes du delta. Le texte issu du calame d'un ancien administrateur fatimide tel Ibn Mammâtî n'offre aucune ambiguïté à ce sujet. L'auteur précise bien que c'était justement l'importance d'Alexandrie dans le commerce maritime qui en avait fait le siège d'un certain nombre de services administratifs liés au contrôle du commerce maritime<sup>18</sup>. Il ne faudrait toutefois pas conclure que Damiette et Tinnîs furent désertées par les marchands et laissées à l'abandon. La documentation de la Geniza et plus encore les textes de voyageurs ou d'administrateurs locaux prouvent le contraire. Le témoignage d'Ibn Bassâm, contrôleur des marchés de Tinnîs est clair quant à la densité du trafic maritime qui touchait sa ville. Son caractère quelque peu chauvin pourrait prêter le flanc à la critique s'il n'était confirmé par le récit de Nâsir-î Khusraw qui, en provenance de Palestine, passa à Tinnîs en juillet 1047. Il rapporte qu'un millier d'embarcations appartenant à la fois aux marchands privés et au calife mouillaient près de la cité<sup>19</sup>. Le chiffre, sans être pris au sens strict, constitue néanmoins la preuve qu'une flottille

16 La famille Ibn 'Awkal s'installe à Fustât relativement peu de temps après la conquête de l'Égypte par les Fatimides. Nahray n'arrive que dans les années 1040. Cf. N. A. Stillman, *The Eleventh-Century Merchant House of Ibn 'Awkal (A Geniza Study)*, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 16, 1973, p. 17 ; S. D. Goitein, *op. cit.*, 1999, I, p. 8.

17 J. L. Goldberg, *Trade and Institutions in the Medieval Mediterranean*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012, cartes 10.1 et 10.2 p. 301-302.

18 Ibn Mammâtî, *op. cit.*, 1943, p. 325.

19 Ibn Bassâm, *op. cit.*, 1967, p. 187. Nâsir-î Khusraw, *Book of travels (Safarnama)*, Costa Mesa, éd. et tr. angl. W. M. Thackston, Mazda Publishers, 2001, p. 49-51.





conséquence de navires de commerce se trouvait à Tinnîs en pleine saison de la navigation. La croissance commerciale de ces cités est en outre attestée par la construction de nouveaux édifices consacrés à l'activité marchande tels les khân, *qaysâriyya*-s et autres bourses ou halles du commerce (*dâr*) à partir des années 1030<sup>20</sup>.

Au-delà de l'implication plus importante des marchands de la Geniza dans un commerce à destination ou en provenance de Syrie-Palestine, implication qui tient en partie aux bouleversements géopolitiques dans le centre et l'ouest de la Méditerranée avec la conquête progressive de la Sicile par les Normands, les lettres de la Geniza rédigées au XII<sup>e</sup> siècle témoignent d'un autre changement à l'intérieur des réseaux marchands et peut-être pas simplement juifs. En effet, assez clairement, à partir de la fin du XI<sup>e</sup> siècle et encore plus au XII<sup>e</sup> siècle, les lettres de la Geniza qui évoquent le commerce entre Alexandrie et le Maghreb se raréfient alors qu'au contraire, on assiste à leur multiplication dans un espace maritime comme celui de la mer Rouge où les Fatimides s'orientèrent très résolument après 1073<sup>21</sup>. C'est un phénomène bien connu que celui de la prise de contrôle du commerce maritime en Méditerranée par les puissances chrétiennes. Les marchands occidentaux devinrent progressivement des acteurs majeurs du commerce en Méditerranée et ils eurent tendance à évincer les marchands issus du monde musulman. La raréfaction des lettres commerciales en Méditerranée atteste non seulement la moindre implication des marchands de confession juive dans le commerce maritime, mais également, quoique de manière indirecte, du fort ralentissement de la navigation marchande avec un armement musulman. Il semble en effet que les marchands juifs n'étaient que très rarement des armateurs et que ces derniers étaient, pour autant que l'on puisse en juger à travers les noms des propriétaires qui percent à travers les lettres, essentiellement des musulmans<sup>22</sup>. Ainsi, les marchands juifs ne commerçaient plus ou en tout cas moins en Méditerranée au XII<sup>e</sup> siècle, car ils ne trouvaient vraisemblablement plus assez de bâtiments musulmans sur lesquels embarquer et ne souhaitaient peut-être pas monter à bord de navires désormais essentiellement européens.

L'analyse des marchandises importées ou exportées dans ces trois ports confirme en un sens le poids de plus grand pris par les Européens et l'organisation spécifique du trafic maritime qui touchait ces ports.

<sup>20</sup> Voir ci-dessous, p. 22.

<sup>21</sup> David Bramoullé, *The Fatimids and the Red Sea (969-1171)*, D. Agius, J. P. Cooper, A. Trakadas, C. Zazzaro, éd., *Navigated Spaces, Connected Places, Proceeding of the Red Sea V Conference*, BAR International Series, Oxford, p. 127-137.

<sup>22</sup> S. D. Goitein, *op. cit.*, 1999, I, p. 309-312.





## Un développement fondé sur des produits et des trafics différenciés

### Les produits du commerce maritime à Alexandrie, Damiette et Tinnîs

Si la croissance commerciale des trois ports du delta à l'époque fatimide semble incontestable à travers les textes de la Geniza, les seuls qui, pour cette période, du côté musulman, autorisent ce type de considérations, d'autres documents confirment cette idée de croissance du trafic maritime et de réorientation des réseaux. Ces textes, tirés à la fois du monde musulman et du monde chrétien, permettent de constater les différences dans la nature des marchandises qui passaient par ces ports et révèlent l'existence de trafics clairement différenciés entre les trois ports.

	Alexandrie	Damiette	Tinnîs
Importations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matelas - Turban - Soie</li> <li>- Vêtements - Peaux - Tapis</li> <li>- Fourrures - Manteaux</li> <li>- Mantille - Verre - Coton - Corail</li> <li>- khôl - Savon - Jarres - Perles -</li> <li>Goudron - Poix - Fer - Plomb</li> <li>- Clous - Couteaux - Cire - Miel</li> <li>- Blé - Riz - Noix - Noisettes</li> <li>- Pistaches - Glands - Amandes</li> <li>- Amandes décortiquées</li> <li>- Raisins - Figs - Biscuits</li> <li>- Safran - Mastic - Sumac</li> <li>- Gomme - Gomme adragante</li> <li>- Noix de galle - Jujube</li> <li>- Sirop de fruits</li> <li>- Fromages</li> <li>- Huile(s) :</li> <li>*huile verte *huile chaude</li> <li>*bonne huile *huile pure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jarres</li> <li>- Soie</li> <li>- Safran</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mastic</li> <li>- Argent</li> <li>- Gomme</li> <li>- Coton</li> <li>- Soie</li> <li>- Verre</li> <li>- Vêtements</li> <li>- Plomb</li> <li>- Voile féminin</li> <li>- Savon</li> <li>- Manteau</li> <li>- Blé</li> <li>- Soie</li> <li>- Laque (?)</li> </ul>
Exportations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indigo - Henné - Épices - Poivre</li> <li>- Cannelle - Gingembre - Sucre</li> <li>- Clous de girofle - Myrobolan</li> <li>- Laque - Antimoine - Aloès</li> <li>- Bois Brésil - Ammoniaque</li> <li>- Lin brut - Soie - Cornaline</li> <li>- Lapis lazuli - Asaret</li> <li>- Eau de camphre</li> <li>- Jus de baie de goji (<i>khawlān</i>)</li> <li>- Fond de lampe</li> <li>- Courroie de selle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jarres</li> <li>- Lin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marmites</li> <li>- Lin</li> <li>- Poissons (?)</li> <li>- Tissus</li> <li>- Vermillon</li> <li>(<i>qirmaz</i>)</li> <li>- Vêtements</li> <li>- Soie</li> <li>- Laque</li> </ul>

Fig. 1 - Marchandises importées et exportées  
des trois principaux ports du delta d'après les lettres de la Geniza



	Alexandrie	Damiette	Tinnîs
Importations	- Corail - Huile - Safran - Fromages - Laiton - Bois - Fer - Poix - Noisettes	- Soie - Brocart - Or - Argent - Bois (?)	- Soie - Toile - Poteries - Laine - Or - Argent - Mastic - Bois - Fer - Poix - Meules - Aliments cuits - Produits de parfum
Exportations	- Alun	- Lin - Coton - Peaux - Poissons - Henné - Verre - Poulets - Animaux - Grains - Sel - Tissus - Alun - Sucre et sucreries	- Lin - Coton - Poissons - Henné - Sel - Huile - Dattes - Condiments - Sucreries

Fig. 2 - Marchandises importées et exportées des trois principaux ports du delta d'après al-Makhzumî

Ces deux tableaux, réalisés à partir des documents de la Geniza et le *Minhâj* d'al-Makhzûmî, traité fiscal d'époque fatimide, permettent de constater plusieurs caractéristiques du commerce maritime qui passait par les trois ports du delta. Il faut tout d'abord observer, la grande diversité de productions, brutes ou transformées, qui passaient par ces ports ainsi que la plus grande variété des produits importés par rapport à ceux exportés. Cette singularité, qui constitue souvent une des particularités de l'économie des pays musulmans et de l'Égypte en particulier, ne doit pas surprendre outre mesure dans un temps où la puissance d'un État se jugeait alors davantage à ce qu'il importait qu'à ce qu'il exportait. Cela correspond en outre à l'objectif poursuivi par les souverains ismaéliens qui, pour des raisons idéologiques, souhaitaient surpasser Bagdad par la quantité et la qualité des produits disponibles sur les marchés de Fustât et du Caire. Surtout, ces tableaux illustrent de manière évidente que ces trois villes portuaires n'étaient pas concernées par des trafics de marchandises identiques.

En dépit des lacunes du *Minhâj*, dont tout le chapitre consacré aux exportations d'Alexandrie a disparu, au regard de l'ensemble de la documentation, la ville apparaît clairement comme le plus international des trois ports du delta. Elle était touchée à la fois par un trafic très local, et un commerce au long cours qui lui permettait d'être en contact avec tous les territoires de la Méditerranée. Les Italiens semblent avoir été les plus nombreux et les plus pressés à fréquenter le grand port égyptien. Parmi eux, les Amalfitains, en rapport avec les Fatimides dès la période maghrébine de la dynastie, purent bénéficier avant les autres d'avantages non seulement à Alexandrie mais aussi à Fustât<sup>23</sup>. Des lettres datées des années 1060 signalent l'arrivée à Alexandrie

23 C. Cahen, *Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale*, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 7, 1954, p. 217-314 ; A. O. Citarella, *The relations of Amalfi with the Arab world before the Crusades*, *Speculum*, 42, p. 299-312, *id.*, 1967, « Patterns



de marchands clairement identifiés comme Amalfitains<sup>24</sup>. En 1169-1170, la présence des Amalfitains était toujours d'actualité à Alexandrie, mais ils n'étaient désormais plus les seuls<sup>25</sup>. Si au x<sup>e</sup> siècle, ils avaient pu bénéficier de la part des Fatimides d'une quelconque préséance sur les autres nations marchandes, très vite, Vénitiens, Pisans et Génois s'efforcèrent de s'implanter en Égypte et donc de commercer à Alexandrie.

En 1039 d'abord, puis à plusieurs reprises durant les années 1060-1070, les sources latines et judéo-arabes signalent sans équivoque les marchands vénitiens (*al-Banâdiqîn*) à Alexandrie<sup>26</sup>. À la fin du xi<sup>e</sup> siècle ou au début du siècle suivant, une lettre commerciale évoque le poivre mis en vente par les Vénitiens<sup>27</sup>. Une lettre qui semble dater de la fin de la période fatimide rapporte l'arrivée de six navires vénitiens (*marâkib al-banâdiqa*) à Alexandrie<sup>28</sup>. La présence des Génois est également mentionnée à plusieurs reprises, au moins à partir des années 1060. Une lettre de cette période mentionne l'arrivée de navires « du pays des Rûm-s, de Gênes et d'ailleurs (*wasal min balad al-Rûm min Jinuwâ wa ghair-hâ*<sup>29</sup>) ». Le fait que seuls les Génois soient explicitement mentionnés tend à mettre en évidence qu'ils étaient désormais bien connus des marchands de la Geniza et de l'administration égyptienne. D'ailleurs, dans un document de chancellerie daté du règne d'al-Âmir (1101-1130) et relatant l'arrivée de bois d'œuvre à Alexandrie, un certain « *Bunsignun al-Janwî* » est mentionné aux côtés d'autres marchands dont un Amalfitain<sup>30</sup>.

of Medieval Trade, the commerce of Amalfi before the Crusades », *Journal of Economics History*, 28, 1968, p. 531-555 ; M. Balard, *Notes sur le commerce entre l'Italie et l'Égypte sous les Fatimides*, M. Barrucand, dir., *L'Égypte fatimide, son art et son histoire*, Paris, Presse Universitaire de la Sorbonne, 1999, p. 627-633.

- 24 TS 12.338, recto, l. 18-19. Ed. M. Gil, *Be-Malhût Yishma'ël. In the Kingdom of Ishmael, Texts from the Cairo Geniza*, 4 vol., Tel Aviv, Tel-Aviv University, 1997, IV, p. 235-237.
- 25 Benjamin de Tudèle, *The Itinerary of Rabbi Benjamin of Tudela, Masa'ût Rabî Benyamîn mi-Tūdîlah*, New York, Hakeshet Publishing, éd. et trad. A. Asher, 1841, I, éd. p. 106, trad. p. 157.
- 26 R. Morozzo Della Rocca, A. Lombardo, A., éd., *Documenti del commercio veneziano nei secoli XI-XIII*, Venise, Editrice Libreria Italiana, 1940, I, doc. 8, p. 7, doc. 11, p. 10 ; ENA NS 2, I, f. 13, recto, l. 4. Ed. The Princeton Geniza Project.
- 27 ENA NS 2, I, f. 6, recto, l. 16-18. Ed. M. Frenkel, *The compassionate and the Benevolent, the leading Elite in the Jewish Community of Alexandria in the Middle Ages*, Jérusalem, Ben Zvi Institute, 2006, doc. 14, p. 275-279.
- 28 ENA 2738, f. 7, recto, l. 1-2. Ed. The Friedberg Jewish Manuscript Society, <http://jewishmanuscripts.org>
- 29 TS 10 J 16 f.17, l. 22. Ed. The Princeton Geniza Project ; A. L. Udovitch, *A Tale of two Cities: commercial relations between Cairo and Alexandria during the second half of the 11<sup>th</sup> century*, ed. H. A. Miskimin, D. Herlihy, A. Udovitch, éd., *The Medieval City*, New Haven, Yale University Press, 1978, p. 143-162.
- 30 TS Ar. 38, f. 138, recto, l. 9-10. Ce document a été édité, avec une photographie de l'original, par Samuel Miklos Stern. Cf. S. M. Stern, *An original document from the fatimid chancery concerning italian merchants*, dans *Studi Orientalisti in onore di G. Levi Della Vida*, II, Rome, Istituto per l'Oriente, 1956, p. 531. Le Friedberg Jewish Manuscript Society, moteur de recherche sur les lettres de la Geniza permet désormais de consulter une photographie haute définition du manuscrit.





L'importance de la présence génoise à Alexandrie est en outre révélée par le traité fiscal rédigé par al-Makhzûmî. Ce traité commercial, réalisé à partir de documents officiels fatimides, s'appuyait sur des exemples très concrets. Il est donc significatif que dans son ouvrage, évoquant les convois de navires *Rûm*-s arrivant à Alexandrie depuis la Crète, al-Makhzûmî cite l'exemple d'un marchand Génois (*al-Janwî*<sup>31</sup>). Une lettre datée du 28 août 1140 annonce quant à elle l'arrivée à Alexandrie d'un convoi composé de douze navires originaires de Gênes<sup>32</sup>. Les croisades contribuèrent à renforcer la navigation des Génois vers Alexandrie<sup>33</sup>. Leur intérêt pour l'Égypte se comprend d'autant mieux qu'ils ne bénéficiaient d'aucun privilège à Constantinople contrairement à Amalfi et surtout à Venise. Ainsi, les actes notariés stipulant le commerce entre Gênes et l'Égypte se multiplient au *xii*<sup>e</sup> siècle. Alexandrie apparaît dans cent trois actes du notaire génois Giovanni Scriba. Ce port constituait le lieu de destination dans plus de soixante de ces actes passés entre 1154 et 1164<sup>34</sup>. En 1161, sur les soixante-six contrats conclus à Gênes, quatorze impliquaient Alexandrie<sup>35</sup>. Les Pisans renforcèrent également leur présence à Alexandrie comme en témoigne le géographe à al-Zuhrî vers 1150. Il signale aussi d'autres nations et pas seulement des Italiens<sup>36</sup>.

31 Makhzûmî, 1986, p. 55.

32 TS 10 J 10, f. 23, recto, l. 9-11. Ed. The Friedberg Jewish Manuscript Society, *op. cit.*

33 H. C. Krueger, *Genoese trade with northwest Africa in the Twelfth Century*, *Speculum*, VII, 1933, p. 377-395 ; H. C. Krueger, The wares of exchange in the Genoese African traffic in the Twelfth Century, *Speculum*, XII, 1937, p. 57-71 ; B. Kedar, *Mercanti genovesi in Alessandria d'Egitto negli anni sessanta del secolo XI*, *Miscellanea di Studi storici*, II, Università di Genova, Gênes, Istituto di Medievistica, 1983, p. 21-30.

34 La répartition chronologique des cent trois actes est approximativement la suivante : 1154 (1 acte), 1155 (1 acte), 1156 (14 actes), 1157 (13 actes), 1158 (16 actes), 1159 (2 actes), 1160 (16 actes) 1161 (20 actes), 1164 (10 actes) cf. G. Scriba - Scriba G., *Il cartolare di Giovanni Scriba*, éd. Chiaudano M., Rome-Turin, Lattes, 2 vol. 1935, I, doc. 1 p. 1, doc. 27 p. 14, doc. 69 p. 37, doc. 73 p. 39, doc. 104 p. 56, doc. 105 p. 56, doc. 111 p. 59, doc. 113 p. 60, doc. 114 p. 61, doc. 117 p. 62, doc. 118 p. 62, doc. 119 p. 63, doc. 180 p. 95, doc. 211 p. 112, doc. 213 p. 113, doc. 214 p. 113, doc. 220 p. 118, doc. 231 p. 124, doc. 238 p. 129, doc. 241 p. 131, doc. 243 p. 132, doc. 246 p. 133, doc. 252 p. 136, doc. 263 p. 142, doc. 275 p. 148, doc. 354 p. 184, doc. 385 p. 202, doc. 392 p. 207, doc. 393 p. 208, doc. 394 p. 208, doc. 413 p. 219, doc. 425 p. 226, doc. 426 p. 227, doc. 427 p. 227, doc. 435 p. 232, doc. 436 p. 232, doc. 437 p. 233, doc. 444 p. 236, doc. 457 p. 242, doc. 466 p. 247, doc. 514 p. 275, doc. 575 p. 311, doc. 578 p. 314, doc. 606 p. 329, doc. 610 p. 331, doc. 649 p. 350, doc. 658 p. 354, doc. 661 p. 356-357, doc. 665 p. 358, doc. 669 p. 361, doc. 698 p. 377, doc. 699 p. 378, doc. 702 p. 379, doc. 705 p. 380, doc. 708 p. 382, doc. 718 p. 388, doc. 721 p. 390, doc. 746 p. 402, doc. 752 p. 405 ; II, doc. 822 p. 8, doc. 827 p. 11, doc. 850 p. 23, doc. 851 p. 23, doc. 852 p. 23, doc. 871 p. 32, doc. 876 p. 36, doc. 877 p. 36, doc. 879 p. 37, doc. 880 p. 38, doc. 882 p. 39, doc. 883 p. 39, doc. 884 p. 40, doc. 885 p. 40, doc. 886 p. 40, doc. 892 p. 43, doc. 894 p. 44, doc. 895 p. 44, doc. 897 p. 45, doc. 1276 p. 232, doc. 1278 p. 233, doc. 1282 p. 235, doc. 1284 p. 235, doc. 1285 p. 236, doc. 1286 p. 236, doc. 1287 p. 237, doc. 1294 p. 240, doc. 1301, p. 243, doc. 1303 p. 244, doc. 1A p. 250, doc. 2A p. 270, doc. 3A p. 275, 9A p. 300.

35 D. Abulafia, *The Two Italies, Economic Relations between the Northern Kingdom of Sicily and the Northern Communes*, Londres-New York, Cambridge University Press, 1977, p. 119.

36 Al-Zuhrî, *Kitâb al-jaghrâfiya*, *Mappemonde du calife al-Ma'mûn, reproduite par al-Fâzarî (11<sup>e</sup>/11<sup>e</sup> s.), rééditée et commentée par Zuhrî (vr<sup>e</sup>/11<sup>e</sup> s.)*, éd. M. Hadj-Sadok, *Bulletin d'Études Orientales*, 21, 1968, p. 229.



L'internationalisation des eaux d'Alexandrie est confirmée par Benjamin de Tudèle qui, en 1169-1170, évoque la présence de nombreux marchands originaires de pratiquement toute l'Europe occidentale<sup>37</sup>.

Enfin, ce tableau sur l'internationalisation d'Alexandrie ne serait pas complet sans mentionner les navires byzantins qui fréquentaient eux aussi les eaux de la cité des Ptolémées. Leur présence n'est pas toujours aisée à détecter, car ils peuvent apparaître sous le vocable générique de *Rûm* qui servaient à désigner les Romains, puis les ressortissants de l'empire romain d'Orient et par extension tous ceux qui, comme les Vénitiens ou les Amalfitains se trouvaient ou avaient été sous l'influence plus ou moins forte de Constantinople. Au XI<sup>e</sup> et au XII<sup>e</sup> siècle, les documents rédigés dans le monde musulman, forts des nombreux contacts, se font toutefois plus précis quant aux nationalités des marchands. Dans un document rédigé à Alexandrie dans les années 1070 ou 1080, l'auteur différencie assez nettement l'origine des marchands puisqu'il signale à la fois des *Rûm-s*, un Vénitien (*Banâdiqa*) et un marchand de Constantinople (*tâjir min al-Qustantîna*<sup>38</sup>). Si le terme *Rûm* employé ici désigne des commerçants italiens sans doute originaires d'une cité du sud de la péninsule, il semble raisonnable de penser que le marchand de Constantinople était bien un ressortissant de l'empire byzantin. Dans une lettre datée sensiblement de la même période, l'auteur signale la présence à Alexandrie de Constantinopolitains (*al-Qustantînîn*), de Vénitiens (*al-Banâdiqîn*) et de Crétois (*al-Iqrîtîshîn*) ne laissant là encore guère de doute sur la nationalité des marchands en question<sup>39</sup>.

À l'inverse d'Alexandrie, il semble que Damiette et Tinnîs ne furent guère touchés que par un trafic à relativement faible distance qui ne les mettait en relation qu'avec des ports fatimides de Syrie-Palestine et dans une moindre mesure avec ceux des côtes byzantines. Ils apparaissent presque davantage comme des ports intérieurs, entre différents territoires fatimides, que comme de véritables ports internationaux, même si la densité de leur trafic paraît bien s'être accrue entre le X<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècle. Il n'existe que très peu de témoignages concrets, au-delà du *Minhâj*, qui signale la présence de marchands étrangers au monde musulman à Damiette et Tinnîs. À la veille des croisades, une lettre rédigée à Damiette rapporte le passage de marchands qualifiés de *Rûm-s* qui se rendaient en réalité à Fustât à la recherche de fibres de palme<sup>40</sup>. Il semble

37 Il évoque ainsi Valence (*Valînsiya*), l'Aragon (*Aragon*), la Navarre (*Navarah*), la Catalogne (*Kartuyah*), le Roussillon (?) (*Russiya(an)*), la Normandie (*Lurmandiyah*), la France (*Fransiyah*), le Poitou (*Peytu*), l'Anjou (*Angu*), la Bourgogne (*Burgundiyah*), Medianah (?), la Provence (*Provîntsiyah*), la Gascogne (*Gashkuniyah*), l'Allemagne (*Alemaniyah*), Saxe (*Shoshnah*), Danemark (*Denamarka*), la Galice (?) (*Galats*), la Flandre (*Flandrish*). Cf. Benjamin de Tudèle, 1841, I, éd. p. 106, trad. p. 157.

38 ENA NS 2, I, f. 6, recto, l. 12, 14, 14, 18. Ed. M. Frenkel, *op. cit.*, 2006, doc. 14, p. 275-279.

39 ENA NS 2, I, f. 13, recto, l. 3-4. Ed. The Princeton Geniza Project.

40 TS 10 J 16, f. 2, recto, l. 8-9. Ed. M. Gil, *op. cit.*, 1997, IV, doc. 679, p. 255-258. Sur le commerce des Byzantins en Égypte voir aussi B. Kedar, *Byzantine trade with Egypt from the mid-tenth century to the fourth Crusade*, *Thesaurismata*, 30, 2000, p. 25-35 ; A. Laiou, *Byzantine Traders and*





que les marchands n'aient fait que passer par Damiette qui constituait à ce moment là le principal point d'entrée dans le delta pour les marchands désireux d'aller à Fustât.

Parmi les particularités, pour ne pas dire les bizarreries, qui peuvent être mises en évidence à l'aide des deux tableaux, il y a notamment l'absence de quasiment tous les produits en provenance de l'océan Indien parmi les exportations de Damiette et Tinnîs. La publication récente des documents de la Geniza se rapportant au commerce en mer Rouge et dans l'océan Indien éclaire cette situation. Elle explique, au moins partiellement, le manque de données sur le commerce international des ports orientaux du delta. Il apparaît assez nettement dans ce corpus de plus de quatre cents lettres, qu'à l'exception de la laque, aucune des marchandises en provenance de l'océan Indien ne sortait d'Égypte ailleurs que par Alexandrie. Un tel phénomène permet de mieux comprendre pourquoi les marchands occidentaux n'avaient pas particulièrement intérêt à venir à Damiette et Tinnîs puisque la raison principale de leur venue en Égypte résidait dans leur souhait de se procurer ces marchandises orientales si précieuses qu'ils ne pouvaient trouver qu'à Alexandrie ou à Fustât. La concentration de ces marchandises dans ces deux seules villes ne résultait évidemment pas de la volonté des Européens. L'Administration fatimide joua dans cette histoire un rôle déterminant.

## Un développement commercial sous tutelle de l'Administration fatimide

### La protection du trafic commercial

Pour les Fatimides, le commerce maritime constitua une arme essentielle à la fois dans leur lutte idéologique contre les Abbassides et, à partir des croisades, dans leur stratégie de survie. Dans les deux cas, les sources témoignent que les autorités égyptiennes créèrent les conditions pour sécuriser autant que possible le commerce maritime.

Cette sécurisation passait notamment par l'utilisation de la flotte de guerre pour escorter les vaisseaux de commerce lorsque les conditions de sécurité l'exigeaient. Dans une lettre commerciale écrite à Alexandrie vers le mois de mai 1030, l'auteur, Ephraïm b. Isma'îl al-Jawharî raconte à son interlocuteur, Joseph b. 'Awkal, un des plus grands marchands d'alors, les préparatifs concernant le départ de marchandises vers la Sicile et l'Ifrîqiya<sup>41</sup>. Il fait clairement référence à la flotte fatimide (*ustûl*) dont certaines unités (*qita'*) étaient préparées pour accompagner les navires marchands<sup>42</sup>. L'objectif était

*Seafarers*, S. Vronionis, éd., *The Greeks and the Sea*, New York, Aristide Caratzas Publisher, 1993, p. 84-85.

41 Sur le marchand Ibn 'Awkal cf. N. A. Stillman, *op. cit.*, 1973, p. 15-88.

42 TS 13 J 17, f. 3, recto, l. 10-13. Ed. M. Gil, *op. cit.*, 1997, II, doc. 181, p. 528-532.





d'assurer leur sécurité sur des routes maritimes qui pouvaient être fréquentées par des pirates ou par des navires ennemis dont la mission visait à créer une situation d'insécurité pour le commerce. Dans certains cas, les soldats embarquaient à bord des bateaux de commerce<sup>43</sup>. Les lettres signalent les cas inverses où les marchands prenaient directement place à bord de navires de guerre (*markab harbî*). Ainsi, en 1053, Barhûn b. Mûsâ al-Tâhirtî signale l'arrivée, à Alexandrie, d'un certain Ben Shim'on à bord du « *harbî* qui venait d'arriver de Sicile (*al-harbî alladhî wasala min Siqiliyya*<sup>44</sup>) ». Le terme *harbî* semble désigner un bâtiment de guerre et cela tendrait à prouver que, dans certains cas, les marchands pouvaient embarquer à bord de ces navires qui reliaient différents territoires contrôlés par les Fatimides<sup>45</sup>. Rappelons que cette lettre correspond à la période de rupture entre les Zirides et les Fatimides et il était peut-être nécessaire de protéger le trafic maritime entre la Sicile et l'Égypte. Parfois, les Fatimides confièrent cette mission de protection à quelques-uns de leurs affidés comme l'émir de Barqa, Jabbâra, qui joua un grand rôle dans le contrôle du trafic maritime entre Alexandrie et le Maghreb durant les années 1020-1030<sup>46</sup>.

Au XI<sup>e</sup> siècle, alors que le trafic entre l'Égypte et l'Occident musulman tendait à ralentir, cette pratique fut poursuivie, mais à partir de Tinnîs et vers les ports fatimides syro-palestinien. Durant l'été 1110, Ibn al-Qalânîsî rapporte que des marchands bloqués dans le port de Tinnîs perdirent patience devant l'impossibilité de la flotte fatimide de sortir en mer. Ils prirent le risque de quitter le port égyptien sans escorte et ils furent interceptés par une flotte chrétienne<sup>47</sup>. En 1115, après avoir apporté du ravitaillement à Tyr, les bâtiments fatimides rentrèrent en Égypte. Albert d'Aix relate qu'avec eux se trouvaient des navires chargés de marchandises qui prirent peu à peu du retard et furent attaqués par des bateaux chrétiens qui sortirent d'Acre. Le reste du convoi, on suppose alors qu'il s'agit des navires de guerre, ne rebroussa pas chemin pour leur porter assistance<sup>48</sup>. En 1123, devant al-'Arîsh, la flotte vénitienne captura ce que l'auteur décrit comme des bâtiments de guerre égyptiens. Il note cependant que certains transportaient de grandes quantités de marchandises,

43 TS 13 J 19, f. 29, recto, l. 17-19. Ed. M. Gil, *op. cit.*, 1997, II, doc, 182, p. 533-537.

44 Mosseri IV 79, recto, l. 4. Ed. M. Gil, 1997, *op. cit.*, III, doc. 346, p. 134-138.

45 S'appuyant sur un document daté des années 1040, Moshe Gil pense à l'inverse que le vocable *harbî* désignait en fait un navire issu du *dâr al-harb*, soit le monde chrétien. Si l'hypothèse est séduisante, les arguments de l'auteur et la lettre qu'il utilise ne permettent en rien de la confirmer. Cf. M. Gil, *Shipping in the Mediterranean in the Eleventh century A. D.*, *Journal of Near Eastern Studies*, 67, 2008-b, p. 249-250.

46 D. Bramoullé, *L'émirat de Barqa et les Fatimides : les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale au XI<sup>e</sup> siècle*, A. Nef, dir., *Les Fatimides et la Méditerranée Centrale X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles*, Presses universitaires de Provence, (*Revue des Mondes Musulmans et de la Méditerranée*, 139, juin), 2016, p. 59-64.

47 Ibn al-Qalânîsî, *Dhayl Ta'rikh Dimashq*, Leyde, Brill, éd. H. F. Amedroz, 1908, p. 171-172.

48 Albert d'Aix, *Histoire des faits et gestes dans les régions d'outre-mer*, Paris, Belin, 2 vol., 1824, II, p. 195-196.





notamment du poivre, du cumin et des parfums, tandis qu'à bord d'autres navires se trouvaient des pièces de bois et des vivres<sup>49</sup>. Ces détails mettent en évidence que des navires avaient été dépêchés par les autorités égyptiennes pour apporter du ravitaillement aux populations assiégées et que certains marchands avaient soit chargé leurs propres marchandises à bord de ces bâtiments de transport fatimides, soit ils accompagnaient ces bâtiments avec leurs propres navires. On constate en outre qu'en mer Rouge, à la même époque, les Fatimides dépêchèrent spécialement une flotte de guerre chargée d'escorter les convois marchands<sup>50</sup>.

Il semble assez évident qu'au-delà de la protection du commerce, les Fatimides développèrent d'autres pratiques pour encourager le commerce maritime. Plusieurs témoignages, dont celui de Nâsir-î Khusraw, signalent que les plus hautes personnalités de l'État dont les califes, possédaient des navires de commerce qui naviguaient dans toute la Méditerranée<sup>51</sup>. Certains de ces vaisseaux commerçaient soit pour le compte du Bureau privé du calife (*Dîwân al-khâss*), soit ils étaient directement loués aux marchands pour qu'ils se livrent à leurs activités commerciales. En général, le navire était loué aux marchands, mais une place était réservée à l'agent commercial du calife qui effectuait des opérations commerciales pour le compte du souverain. Dans une lettre échangée entre al-Hâfîz et Roger II de Sicile dans les années 1130, le calife remercie le roi normand pour la protection qu'il apporta au navire appelé *al-'Arûs*. Ce navire effectuait des opérations commerciales pour le compte personnel du calife et il se présenta dans les eaux de Sicile<sup>52</sup>. Plusieurs lettres de la Geniza mentionnent un navire du même nom et le vocable est souvent associé à l'expression « *markab al-sultân* » même si cela n'est pas systématique<sup>53</sup>. Si les preuves formelles manquent, on peut penser qu'il n'y avait pas de confusion possible pour les marchands et que la simple mention du navire « *al-'Arûs* » désignait automatiquement du « navire du sultan », c'est-à-dire un navire appartenant au calife. Ainsi, la correspondance entre le nom d'un navire utilisé par les marchands de la Geniza, le « *markab al-sultân* » de ces mêmes lettres commerciales et la missive d'al-Hâfîz nous semble trop frappante pour n'y voir qu'une simple coïncidence. Il semble possible d'affirmer que plusieurs des allusions des lettres de la Geniza au « *markab al-sultân* » et au navire dit *al-'Arûs* correspondent en fait

49 Foucher de Chartres, *Histoire des croisades*, Paris, Belin, 1825, p. 213.

50 D. Bramoullé, *op. cit.*, 2012, p. 132.

51 Nâsir-î Khusraw, *Book of travels (Safarnama)*, éd. et tr. angl. W. M. Thackston, Costa Mesa, Mazda Publishers, 2001, p. 17.

52 Al-Qalqashandî, *Subh al-A'shâ fi sinâ'at al-inshâ'*, 14 vol., éd. N. Al-Khatîb, Beyrouth, Dâr al-kutub al-'ilamiyya, 1987, VI, p. 448 ; M. Canard, *Une lettre du calife fâtimite al-Hâfîz à Roger II, Atti del Convegno Internazionale di Studi Ruggeriani*, Palerme, 1955, p. 133.

53 ENA NS 2 I 13, recto, l. 14. Ed. Princeton Geniza Project. TS 2069, recto, l. 21. Ed. The Princeton Geniza Project. Bodl Ms Heb b 3, f. 22, recto, l. 3, verso, l. 3. Ed. Gil, *op. cit.*, 1997, III, doc. 538, p. 794-797.







David Bramoullé

à au moins un navire que les services califaux louaient à des marchands sans doute désireux d'embarquer leurs biens dans ce type de navire officiel qui bénéficiait de davantage de protection que d'autres.

Au-delà de ce système très spécifique dont on a malgré tout du mal à imaginer qu'il ait pu concerner un grand nombre de bâtiments, le pseudo-Ibn al-Muqaffa' auteur chrétien du XII<sup>e</sup> siècle et Ibn Mammâtî signalent l'existence d'un service de location des navires à l'Administration<sup>54</sup>. Ibn Mammâtî précise même que cette location se faisait à des capitaines sans navires. Ils louaient l'embarcation pour une durée de treize mois, le treizième mois étant offert<sup>55</sup>. Ce système confirme la volonté manifeste des Fatimides de promouvoir le commerce maritime et permet d'expliquer la croissance commerciale constatée dans les trois ports du delta. Une croissance qui prenait également la forme de nouvelles constructions dévolues au commerce.

### La construction d'édifices dédiés au commerce

La fréquentation de plus en plus massive des trois cités par les marchands nécessita la construction d'établissements spécialement dédiés à l'accueil des marchands et à l'exercice de leur activité. Si les informations précises sur ces aspects de l'urbanisme médiéval sont assez rares, quelques données existent néanmoins. Les textes signalent les nombreuses *dâr*-s dans les villes portuaires. Il s'agissait, semble-t-il, de sorte de bourses spécialisées, fermées, ou de halles qui servaient à la fois de lieux de stockage et de lieux de vente en gros d'un seul type de marchandises. Ces édifices servaient d'abord à stocker les marchandises arrivées par bateaux ou de l'intérieur des terres afin que les autorités douanières puissent procéder aux premières estimations en attendant que les ventes aient lieu. Ainsi, une cité comme Alexandrie comptait au moins une bourse du lin (*dâr al-qatân*), des amandes (*dâr al-lûz*), des gemmes (*dâr al-jawhar*), et une bourse ou halle neuve (*dâr al-jadîda*) qui apparaît dans une lettre relativement tardive de 1143 et dont la création pourrait signifier qu'il fallut construire un nouvel édifice commercial pour faire face à l'accroissement des activités marchandes de la cité<sup>56</sup>. Ibn Bassâm signale qu'à Tinnîs, en 1038 furent construites six grandes *dâr* pour les marchands<sup>57</sup>. Les informations dont nous disposons ne permettent pas de savoir qui se trouvait à l'origine de la construction des *dâr*-s, mais le contrôle qu'exerçaient alors les autorités fatimides sur le commerce, la simultanéité de la construction des *dâr*-s de Tinnîs

54 Sawîrus Ibn al-Muqaffa', *History of the Patriarchs of the Egyptian Church*, vol. II-III, éd. et trad. angl. O. H. E. Bürmester, A. Khater, Le Caire, Publication de la Société d'Archéologie Copte, 1943-1970, III/2, éd., p. 64 ; Ibn Mammâtî, *op. cit.*, 1943, p. 348.

55 Ibn Mammâtî, *op. cit.*, 1943, p. 348.

56 ENA 2805, f. 17, recto, l. 9-10 Ed. M. Gil, *op. cit.*, 1997, III, doc. 551, p. 831-833. TS 13 J 17, f. 2, recto l. 6. Ed. M. Gil, *op. cit.*, 1997, III, doc. 400, p. 357-362. ENA 2738, f. 6, verso, l. 3. Ed. Gil, *op. cit.*, 1997, III, doc. 337, p. 105-108. TS 13 J 3, f. 4, recto, l. 7-8 ; Ed. Frenkel, *op. cit.*, doc. 59, p. 489-490.

57 Ibn Bassâm, *op. cit.*, 1967, p. 184.





laissent supposer que seul l'État pouvait se charger d'établir une *dâr* dont les magasins ou des emplacements commerciaux étaient ensuite loués aux marchands qui y tenaient boutique. Cela confirmerait également les propos de Nâsir-î Khusraw qui écrivait qu'à Fustât et au Caire, pratiquement tous les locaux commerciaux étaient loués par les marchands à l'Administration<sup>58</sup>.

Parmi les bâtiments qui pouvaient à la fois accueillir des marchands et leur permettre d'exercer leurs activités se trouvaient les fondouks. Nous n'avons aucune idée du nombre de ce genre d'établissements à Alexandrie, mais Ibn Bassâm apporte des informations assez inédites sur Tinnîs. Il indique en effet que dans les années 1030, il n'existait pas moins de cinquante fondouks et *qaysâriyya* dans la ville où il exerçait la charge de contrôleur des marchés. Cette information laisse imaginer le nombre d'établissements de la sorte qui se trouvaient dans une ville beaucoup plus grande comme Alexandrie. D'après la documentation, il semble que ces établissements étaient semi-publics. Les locaux appartenaient à l'Administration. Le gérant du fondouk louait à l'État le droit d'héberger les marchands. L'obtention d'un fondouk réservé devint un enjeu majeur pour les nations italiennes et sans doute aussi les autres. Obtenir un fondouk était véritablement un privilège qui fut d'abord octroyé à Alexandrie aux Amalfitains seuls qui pouvaient l'administrer de manière relativement indépendante. Les autres Européens devaient, semble-t-il, se débrouiller et se loger dans divers établissements. Une lettre de 1094 atteste justement qu'un membre de la communauté juive d'Alexandrie se plaignit au gouverneur de la ville car il avait loué un entrepôt (*makhzan*) à des *Rûm*-s qui étaient partis sans régler le loyer<sup>59</sup>. Peut-être est-ce pour éviter ce genre de problèmes, et sans doute aussi pour mieux contrôler les marchands étrangers, que les Fatimides octroyèrent de plus en plus de fondouks aux communautés européennes. À la fin des années 1160, Benjamin de Tudèle écrivait, non sans exagération, que toutes les nations européennes disposaient de leur propre fondouk<sup>60</sup>. En l'absence d'autres documents et notamment de contrats précis comme il peut en exister par ailleurs pour les Pisans, il est difficile de savoir ce qu'il en était précisément, mais il n'est pas impossible que dans ce contexte si particulier d'effondrement de la dynastie, les Fatimides aient facilité l'accès à un fondouk pour plusieurs nations européennes.

Dans les années 1080, un document écrit par un historien copte mentionne le séjour d'un chrétien originaire d'al-Andalus dans ce que l'auteur dit être sa propriété. Il n'emploie alors pas le vocable de fondouk mais celui de *dâr al-wakâla*, signe que l'auteur exerçait peut-être aussi la fonction d'agent des marchands (*wakîl al-tujjâr*<sup>61</sup>). L'agent des marchands jouait un rôle important dans l'Égypte fatimide, il était un fondé de pouvoir qui pouvait procéder à

58 Nâsir-î Khusraw, *op. cit.*, p. 57-58.

59 TS 20. 177, recto, l. 9 ; Ed. M. Frenkel, *op. cit.*, doc. 37, p. 394-397.

60 Benjamin de Tudèle, 1841, I, éd. p. 106, trad. p. 157.

61 Sawîrus Ibn al-Muqaffa', *op. cit.*, II/3, p. 196.



des transactions commerciales au nom de marchands qui ne pouvaient être sur place et qui lui en avaient bien sûr donné le droit. Tout laisse croire que seuls ceux qui recevaient une autorisation officielle pouvaient remplir ce rôle. Un agent exerçait à l'intérieur d'une *dâr wakâla*, terme que l'on pourrait traduire par agence de commerce, qui servait à la fois de bureau et d'entrepôt pour stocker les marchandises des marchands avec qui le *wakîl* était en contact. Il est difficile de dire avec certitude si ce local appartenait en propre au *wakîl* ou s'il le louait à l'État. Shelomo Dov Goitein a étudié d'un peu plus près cette institution et a conclu que, dans les cités côtières notamment, il y avait eu un rapprochement entre le terme de fondouk et celui de *dâr wakâla*<sup>62</sup>. L'allusion de l'historien copte paraît ainsi confirmer cette évolution. Le local de la *dâr wakâla* venait ainsi s'ajouter à la série de bâtiments qui servaient au commerce dans les villes littorales. Aucun document ne précise toutefois où se trouvaient ces bâtiments, même si par déduction tout porte à croire qu'ils étaient placés à proximité des locaux de la douane et donc du port, à l'intérieur des murailles de la ville et notamment de la porte de la mer (*bâb al-bahr*). Parmi les locaux commerciaux essentiels d'Alexandrie, de Damiette et de Tinnîs se trouvaient des édifices particuliers appelés *dâr Manâk* à Alexandrie, *dâr al-Yatîm* à Damiette et qui selon toute vraisemblance se trouvaient à l'intérieur de complexes plus vastes qui portaient le nom générique de *sinâ'a*. La *sinâ'a* était généralement le siège du *Dîwân*, c'est-à-dire l'Administration, et c'est essentiellement à travers des fonctions douanières que cette Administration et ses bâtiments apparaissaient aux marchands.

### Une administration douanière complexe, tatillonne et organisatrice du trafic

En Égypte, l'essentiel des activités douanières se déroulait dans ce que les textes appellent la *sinâ'a*. Le terme, très souvent traduit par le vocable réducteur d'arsenal maritime, désignait en réalité bien plus que la seule activité de construction navale<sup>63</sup>. La *sinâ'a* était un espace fermé, étroitement surveillé par des agents des douanes et où la construction navale ne constituait qu'une partie de l'activité. Le texte d'Ibn Bassâm et la carte schématique de Tinnîs qui se trouve dans le manuscrit du *Kitâb Gharâ'ib al-funûn*, ouvrage anonyme rédigé en Égypte dans la première moitié du XI<sup>e</sup> siècle, montre clairement la présence de la *sinâ'a* qui se trouvait à proximité du palais du gouverneur (*dâr al-Imâra*), du grand diwan (*dîwân kabîr*) et des deux cours dans lesquelles les marchands posaient leurs biens (*'arsayn li-l-tajâ'ir*) (cf. fig. 3). Tous ces bâtiments se trouvaient à proximité immédiate des deux ports de Tinnîs. Il n'existe pas de représentation cartographique d'Alexandrie datée de l'époque fatimide,

62 S. D. Goitein, *op. cit.*, 1999, I, p. 189.

63 Sur les différentes acceptions du terme *sinâ'a*, cf. C. Picard, *Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle)*, D. Coulomb, C. Otten-roux, P. Pagès, D. Valérian, éd., *Chemins d'Outre-mer, Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, II, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 691-710.





mais la documentation suggère que la *sinâ'a* locale ainsi que la douane se trouvaient à proximité immédiate du port oriental, comme c'était encore le cas sur la carte d'Alexandrie réalisée par Ugo Comminelli vers 1470 (cf. fig. 4<sup>64</sup>). C'est donc dans cet espace que s'effectuaient les transactions commerciales et que l'État manifestait, par un service douanier particulièrement actif, toute sa capacité de contrôle du commerce maritime<sup>65</sup>.

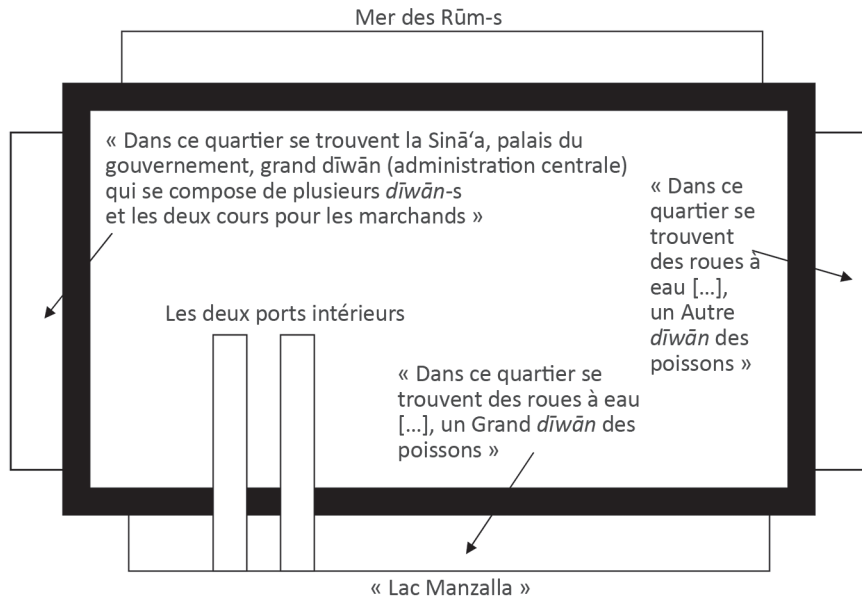


Fig. 3 - Représentation schématique de la cité de Tinnīs d'après Ibn Bassām et la carte de Tinnīs dans le *Kitāb Gharā'ib al-Funūn wa mula al-'uyūn* s (fol. 36A) (Auteur : David Bramoullé)

Tout le système reposait sur l'inspection scrupuleuse effectuée à l'entrée de chaque navire dans le port. Un inspecteur (*mushârif*) de la douane montait immédiatement à son bord afin de vérifier l'identité et l'origine des marchandises. L'inspecteur devait aussi déterminer la nature et la valeur des marchandises, car la majeure partie des taxes étaient payées *ad valorem*<sup>66</sup>. À Alexandrie, l'inspecteur des douanes classait le navire en trois catégories. Le bateau pouvait être taxé au complet (*bi-l-kâmil*), soit sur 1 000 dinars de marchandises ou plus, donc environ 151 ¼ dinars. Il pouvait soit être taxé aux deux tiers, c'est-à-dire sur 666 dinars deux tiers, donc avec une taxe de 100 dinars un demi un tiers. Enfin, il pouvait être taxé à la moitié, donc sur 500 dinars de marchandises, avec une taxe de 75 dinars un demi et un huitième à payer (cf. fig. 7<sup>67</sup>).

64 G. Jondet, 1921, *Atlas historique de la ville et des ports d'Alexandrie*, Le Caire, Mémoire de la Société Sultanieh de Géographie. 1921, planche I.

65 *Gharā'ib*, 2014, p. 117, 127.

66 D. Bramoullé, 2011, p. 86-87.

67 Makhûmî, 1986, p. 45-46.





Fig. 4 - Alexandrie vers 1470 par Ugo Comminelli





À Damiette et Tinnîs, cette classification paraît avoir été simplifiée par une distinction plus simple, entre petits et gros navires (cf. fig. 8<sup>68</sup>). Une fois l'inspection achevée, les marchandises devaient être transportées dans la *dâr Manâk* ou la *dâr al-Yatîm* qui se trouvaient à l'intérieur de la *sinâ'a*. C'est là que devait se tenir la vente aux enchères. Ce n'est qu'à l'issue de cette vente que les marchands européens réglèrent à l'Administration une partie de ce qu'ils devaient en fonction du taux qui avait été déterminé à leur arrivée. À ce titre, le texte du *Minhâj* précise de manière très claire que certains marchands étrangers n'étaient taxés qu'à 10 %, d'autres à 20 % et d'autres encore à 30 %. Ces variations dépendaient essentiellement des marchandises qu'ils avaient amenées avec eux<sup>69</sup>. À titre de comparaison, les marchands issus du monde musulman payaient des droits qui ne dépassaient pas de 5 % à 10 % du prix des marchandises.

Rémunération pour service de :	Montants
Courtage ( <i>Samsâra</i> )	$\frac{1}{200}$ du prix de la marchandise
Encaissement ( <i>jahbadha</i> )	Peu clair. Peut être $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{6}$ % du prix de la marchandise
Grains ( <i>hubûb</i> )	2 dinars $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{4}$ + 2 <i>habbas</i> pour 100 dinars de marchandises
Profit ( <i>tawfîr</i> )	Arrondissement de diverses taxes sur la <i>halqa</i> : $\frac{1}{6}$ + $\frac{1}{6}$ de dinar Ou sur la <i>wilâya</i> : $\frac{1}{6}$ $\frac{1}{4}$
<i>Ibrahîmî</i> (?)	Peu clair : $\frac{1}{3}$ de dinar + 2 <i>habbas</i>

Fig. 5 - Droits de 'arsa à Alexandrie d'après al-Makhzumî

Fonctions	Rétributions
L'annonceur	$\frac{1}{4}$ de dinar
Le porteur des clés de la <i>sinâ'a</i>	2 <i>qîrât</i> <sup>70</sup>
Le peseur	2 <i>qîrât</i>
Le messenger rassemblant les participants à la vente	2 <i>qîrât</i>
Les manipulateurs qui montrent les marchandises	2 <i>qîrât</i>
Les percepteurs	2 <i>qîrât</i>
Les hommes de confiance des navires	2 <i>qîrât</i>
Pour ceux qui gèrent le sceau des magasins au moment de leur ouverture et fermeture	2 <i>qîrât</i>
Les inspecteurs à la porte de la <i>sinâ'a</i>	2 <i>qîrât</i>
Les garçons (de la tente ?) qui gardent les marchandises	2 <i>qîrât</i>
Garçons de la barque	$\frac{1}{6}$ de dinar chacun
Gardien de la <i>sinâ'a</i>	2 <i>qîrât</i>
Les porteurs au centre de la <i>halqa</i>	1 <i>qîrât</i> chacun
Le gardien de la mosquée de la <i>sinâ'a</i>	2 <i>qîrât</i>
Les faibles et les débiteurs (?)	2 <i>qîrât</i>
Le crieur qui annonce les marchandises vendues à la <i>halqa</i>	2 <i>qîrât</i>

Fig. 6 - Intervenants rétribués lors de la vente à l'encan (*halqa*) à la *dâr Mânak* d'Alexandrie d'après al-Makhzumî

68 Makhzûmî, 1986, p. 24.

69 Makhzûmî, 1986, p. 17-18.

70 1 *qîrât* =  $\frac{1}{6}$  de dinar.





Droits	Montants au complet : 151 dinars $\frac{1}{4}$	Montants aux deux tiers : 100 dinars $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{3}$	Montants à la moitié : 75 dinars $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{3}$
Acte scellé ( <i>khatma</i> )	25 dinars	16 dinars $\frac{2}{3}$	12 dinars $\frac{1}{2}$
Nourriture ( <i>u'ma</i> )	25 dinars /16 $\frac{2}{3}$	16 dinars $\frac{2}{3}$ /11 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{6}$	12 dinars $\frac{1}{2}$ /8 $\frac{1}{3}$
Hospitalité ( <i>iyāfa</i> )	3 dinars	2 dinars	1 $\frac{1}{2}$ dinars
ḥalqa	?	?	12 $\frac{1}{2}$
Dār Mānik	12 dinars $\frac{1}{2}$	8 dinars $\frac{1}{3}$	6 dinars $\frac{1}{4}$
Dār Mānik d'Alexandrie	13 dinars	8 dinars $\frac{2}{3}$	6 dinars $\frac{1}{2}$
Droit de <i>kitba</i> : perçu au départ pour le <i>kātib</i> (secrétaire) puis pour le <i>Diwān</i> .	12 dinars $\frac{1}{2}$	8 dinars $\frac{1}{3}$	6 dinars $\frac{1}{4}$
Droit de départ ( <i>Sirā</i> ) du navire <sup>71</sup> .	25 dinars	16 dinars $\frac{2}{3}$	12 dinars $\frac{1}{3}$
Taxe perçue pour la <i>wilāya</i> (gouvernement local) à l'arrivée et au départ <sup>72</sup> .	25 dinars	16 dinars $\frac{2}{3}$	12 dinars $\frac{1}{3}$
<i>Tawfīr</i> (bonus)	1 dinar $\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$ dinar $\frac{2}{3}$	$\frac{1}{2}$ dinar $\frac{1}{3}$
Droit perçu pour les agents ( <i>mustakhdimīn</i> ) du port. Soit pour le : – percepteur ( <i>jubāt</i> ) – magasinier ( <i>khāzin</i> ) – gens de confiance ( <i>umāna'</i> ) – portier de la porte de la mer ( <i>bawāb bāb al-bahr</i> ).	12 dinars 3 3 3 3	8 dinars 2 2 2 2	6 dinars 1 dinars $\frac{1}{2}$ 1 dinars $\frac{1}{2}$ 1 dinars $\frac{1}{2}$ 1 dinars $\frac{1}{2}$
Ce qui est donné sur ces taxes ( ? ) : – aux percepteurs ( <i>jubādih</i> ) – aux magasiniers ( <i>khāzin</i> )	1 dinar $\frac{3}{4}$ de dinar	$\frac{2}{3}$ de dinar $\frac{1}{4}$ de dinar $\frac{1}{2}$ + 2 <i>habbas</i> <sup>73</sup>	$\frac{1}{2}$ dinar $\frac{1}{3}$ de dinar

Fig. 7 - Les droits du *qūf* à Alexandrie d'après al-Makhzumī

Le texte d'al-Makhzûmî permet d'identifier assez clairement deux catégories de taxation, le *qūf* et la '*arsa*'<sup>74</sup>. Le vocable *qūf* n'a pas de sens connu en rapport avec la douane dans les dictionnaires. Quant au vocable '*arsa*' qui, en arabe, désigne une cour, al-Makhzûmî explique à propos d'un groupe de taxes, que c'étaient les *Rûm*-s qui appelaient cela la '*arsa*'. Il faut sans doute comprendre que les Italiens appelaient ces taxes « les taxes de la cour », reprenant ainsi le

71 Si le bateau était vendu sur place comme cela pouvait être le cas, il n'y a évidemment pas de taxe de départ.

72 Lorsque le bateau est vendu sur place il faut réduire la taxe revenant à la *wilāya* à 12 dinars  $\frac{1}{2}$  au complet ; à 8 dinars  $\frac{1}{3}$  au deux-tiers ; à 6 dinars  $\frac{1}{4}$  à la moitié.

73 1 *habba* =  $\frac{1}{72}$  de dinar.

74 C. Cahen, 1964, p. 245.





vocable arabe. À Tinnîs, les ballots étaient déposés dans les deux cours prévues à cet usage contre paiement d'un droit<sup>75</sup>. À Damiette, et vraisemblablement pour les deux autres ports aussi, les marchands payaient un droit différent selon que leurs marchandises étaient entreposées dans un entrepôt fermé (*ma yakûn fî-l-makhzan*) ou simplement posées dans la cour (*ma yakûn fî-l-'arsa*) de la *dâr al-Yatîm*<sup>76</sup>. Le texte d'al-Makhzûmî montre que si les principes du *qûf* et de la *'arsa* existaient dans les trois ports du delta, ils n'étaient pas identiques. Les droits à payer à Alexandrie étaient plus nombreux et se partageaient en un plus grand nombre d'intermédiaires. On note ainsi seulement entre sept et neuf agents rétribués à Damiette lors des ventes à l'encan contre seize intervenants à Alexandrie. Dans ce dernier port, le *qûf* se décomposait en fait en onze catégories de droits à payer et cinq pour la *'arsa*. Ces droits correspondaient à des services de gardiennage, manipulation, chargement et déchargement des marchandises... (cf. fig. 7 et 8, 9 et 10)

Liste des taxes	Montants en dinars	
Droit de plume ( <i>rasm al-aqlâm</i> )	1 dinar	
Droit des hommes de confiance ( <i>umanâ'</i> )	1/3 de dinar	
Droit de <i>halqa</i> à partager entre ces agents suivants : – Peseur – Courtier – Annonceur – Proclamateur – Fermier de la manipulation	1 dinars (pour un grand navire)  { 1/4 de dinars + 1/8, soit environ 16 dirhams à partager	1/2 dinar (pour un petit navire)  1/6 <sup>e</sup> + 6 <sup>e</sup> d'1/8

Fig. 8 - Droits prélevés sur les navires vendus aux enchères à Tinnîs d'après al-Makhzûmî<sup>77</sup>

Les tableaux réalisés à partir des données proposées par al-Makhzûmî laissent apparaître quelques différences entre les trois ports qui n'étaient donc pas soumis à des règles de taxation identiques. La liste des marchandises exportées par les quelques marchands étrangers qui passaient par Damiette témoigne clairement que la stratégie de l'Administration égyptienne visait à pénaliser les marchands qui exportaient plus qu'ils n'avaient importé. Cette règle dépendait toutefois de ce que le marchand importait, de ce qu'il exportait et du port par lequel il passait. Il existait un double jeu de livre de compte : compte noir (*al-muhâsabat al-sawdâ'*) et compte blanc (*al-muhâsabat al-baydâ'*), le premier était aux mains des Douanes et l'autre aux mains du capitaine du navire<sup>78</sup>. Ces deux comptes étaient scrupuleusement comparés

75 Ibn Bassâm, *op. cit.*, 1967, p. 185 ; *Gharâ'ib*, 2014, p. 118.

76 Makhzûmî, 1986, p. 18.

77 Il s'agit ici d'une taxe fixe de 1 dinar prélevée pour ce qui semble bien être la mise en vente d'un navire à Tinnîs. On comprend dans la suite du texte qu'il faut que le total de la vente dépasse les vingt dinars. Dans le cas contraire, le droit pour les gens de confiance, le droit de *halqa* et le droit de nourriture ne sont pas réglés. Cf. Makhzûmî, 1986, p. 24.

78 Makhzûmî, 1986, p. 9, 10, 13, 14, 46, 47, 56.





David Bramoullé

au moment du départ. Dans le cas où le marchand exportait plus qu'il n'avait importé, il était soumis à ce que l'auteur qualifie un droit extraordinaire (*maks ghârib*) ainsi que d'une dîme (*'ushr*) payée sur la différence entre l'importé et l'exporté, et d'une dîme de la dîme (*'ushr al-'ushr*<sup>79</sup>). On comprend là toute l'importance de la tenue des comptes et des inspections des navires. Un tel système laisse supposer le niveau de contrôle nécessaire pour qu'il soit efficace et le nombre d'agents que cela nécessitait.

Fonction des agents	Sommes reçues en dirham
Courtier	3
Rassembleurs	3
Agents du <i>mushârif</i>	2
Marqabani (?)	¾ de dirham
Peseur	1 ½
Garçons de balance	4 ½
Indicateur du poids	1 ¼
Manipulateur	1
Magasinier	2 ½

Fig. 9 - Agents rétribués lors de la vente à l'encan (*halqa*) de marchandises à la Dâr al-Yatîm de Damiette d'après al-Makhzumî<sup>80</sup>

Fonction des agents	Sommes reçues en dirham
Courtier	3 ¼
Rassembleurs	3
Agents du <i>mushârif</i>	2
Marqabani (?)	3 ¼
Gardes	3 ¼
Indicateur du poids	1 ¼
Esclave du <i>hâfi</i> (?)	½

Fig. 10 - Agents rétribués lors de la vente à l'encan (*halqa*) de bois à la Dâr al-Yatîm de Damiette d'après al-Makhzumî<sup>81</sup>

À travers les tarifs évoqués dans le *Minhâj*, il est également possible de comprendre que les Fatimides décidèrent d'orienter les marchands vers certains ports en fonction des marchandises qu'ils importaient. Cette constatation apporte un élément d'explication supplémentaire quant à la différence de trafic entre les trois ports. Concrètement, si l'on considère les matériaux stratégiques comme le bois, le fer, la poix, très demandés par les Égyptiens au XI<sup>e</sup> et surtout au XII<sup>e</sup> siècle, on note qu'à Alexandrie les marchands *Rûm*-s

79 Makhzûmî, 1986, p. 15.

80 L'auteur donne le détail des retenues (*tarh*) sur 21 dirhams ½ soit ¼ ⅙ ⅛ de dinar, mais il n'explique pas pourquoi il prend pour référence cette somme précise. Cf. Makhzûmî, 1986, p. 20-21.

81 Makhzûmî raisonne cette fois sur la base d'une somme de 16 dirhams ½ soit ¼ ⅙ de dinar. Cf. Makhzûmî, 1986, p. 61.



importateurs n'étaient taxés qu'à 10 %, donc à un taux très avantageux, alors qu'à Tinnîs, les autorités percevaient une taxe de 30 % sur ces mêmes produits<sup>82</sup>. À moins d'être absolument contraint d'aller à Tinnîs, un marchand étranger arrivant en Égypte avec du bois, avait tout intérêt à accoster Alexandrie, à moins de venir à Tinnîs avec de l'or qui n'était taxé qu'à 10 % à l'importation, contre 30 % à l'exportation<sup>83</sup>. La seule explication que nous voyons à ce système réside dans la volonté des autorités égyptiennes d'orienter les marchands européens qui livraient les matériaux stratégiques sur Alexandrie. La préférence d'Alexandrie par rapport à Tinnîs s'explique parce qu'il était plus simple de centraliser dans une seule ville les produits dits stratégiques. Cela correspondait peut-être aussi au fait qu'il y avait une demande plus importante en bois d'œuvre à Alexandrie qu'à Tinnîs. Cela évitait donc des transferts, toujours difficiles à l'époque, de produits pondéreux, d'un site où les besoins étaient sans doute relativement modestes vers un lieu où les besoins étaient plus importants. D'autre part, lorsque les sources évoquent le transport de bois depuis une ville de la côte vers Fustât, il s'agit toujours d'Alexandrie. Les calendriers agricoles précisent d'ailleurs qu'une fois que le canal d'Alexandrie était en eau, au mois d'août, le bois et le fer étaient transportés à Fustât où se trouvait le principal arsenal maritime de l'Égypte fatimide<sup>84</sup>. C'est en outre également à Alexandrie que se trouvait l'administration centrale du *Matjar*, service qui se chargeait d'acheter les produits stratégiques aux marchands étrangers selon des règles bien spécifiques, même s'il existait des annexes de ce service particulier à Damiette et à Tinnîs. Reformé au milieu du XI<sup>e</sup> siècle, le *Matjar* était tout à la fois rattaché au service du *Khums* (quint) terme qui désignait à la fois le nom d'une taxe ou plutôt d'un principe de taxation, et un service chargé de prélever les taxes douanières sur les étrangers, et indépendant de ce dernier<sup>85</sup>.

Al-Makhzûmî distingue deux types de *Matjar*. À Alexandrie et à Tinnîs, il s'agissait du « *Matjar du dîwân Prospère (Matjar dîwânî al-sa'id)* », alors que pour Damiette, il parle d'un « *Matjar sultanien Prospère (Matjar sultânî al-sa'id)*<sup>86</sup> ». Le terme même de *Matjar sultânî* suggère que les revenus perçus par ce service alimentaient directement le trésor personnel du calife dont il faut préciser qu'en cas de problème, il servait aussi à appuyer les dépenses du ministère des constructions navales. Le *Matjar dîwânî* et le *Matjar sultânî* formaient deux services distincts, non pas dans leur fonctionnement, mais peut-être davantage par l'affectation qui était donnée aux produits et aux revenus collectés par chacun d'eux. Sans en avoir la taille

<sup>82</sup> Makhzûmî, 1986, p. 22.

<sup>83</sup> Makhzûmî, 1986, p. 22.

<sup>84</sup> C. Pellat, *op. cit.*, 1986, p. 92.

<sup>85</sup> Ibn Mammâtî, 1943, p. 325-326 ; Maqrîzî, 2002-2004, I, p. 294 ; II, p. 561-562 ; Maqrîzî, 1991, II, p. 211-230.

<sup>86</sup> Makhzûmî, 1986, p. 48, 57, 87-88. L'auteur classe du reste Alexandrie et Tinnîs dans la même catégorie.



et le prestige, Tinnîs constituait le pendant oriental d'Alexandrie car c'était le premier véritable port égyptien sur la route des marchands arrivant de Syrie-Palestine<sup>87</sup>. Les deux villes étaient sans aucun doute celles dans lesquelles les quantités de bois, de fer, de poix susceptibles d'être achetées par le *Matjar* étaient les plus importantes.

Les matériaux récupérés à Alexandrie et Tinnîs se voyaient en priorité destinés aux services dans lesquels les besoins étaient les plus importants. Il faut sans doute comprendre ici la construction des navires de guerre, mais peut-être également des différentes embarcations de la flottille dite du *Dîwân*<sup>88</sup>. Quant au *Matjar sultânî*, dont il semble qu'il se trouvait uniquement basé à Damiette, il fait presque figure de parent pauvre de ce système, car il était susceptible de fournir moins de marchandises stratégiques que les autres. Seul le bois apparaît d'ailleurs dans la liste des produits stratégiques que l'on pouvait trouver à Damiette, alors que bois, fer et poix sont cités pour Alexandrie et Tinnîs<sup>89</sup>. Il se peut aussi que le *Matjar sultânî* de Damiette ait contribué à alimenter un service où les besoins en matériaux étaient plus limités. Les marchands étrangers n'avaient sans doute pas véritablement conscience des subtilités administratives du système. Les matériaux achetés par les différents bureaux du *Matjar* prenaient tous la même direction, la « *sinâ'a* protégée de Fustât (*sinâ'at al-mahrûsa bi-Misr*) » qui centralisait le tout dans ses magasins. Grâce à un jeu sur les droits de douane dans chacun des ports, les Fatimides régulaient et orientaient le trafic entre les trois ports du delta pour que cela réponde à leurs objectifs dont le financement au moindre coût de la construction navale n'était sans doute pas le moindre. Les Fatimides développèrent un système qui permettait de financer l'achat des matériaux indispensables à la construction navale sans trop avoir à puiser dans les réserves du pays. L'État fixait le prix d'achat des produits qu'il souhaitait se procurer à un niveau qui, sans être celui du marché, était suffisant pour ne pas décourager les marchands d'en importer. Les marchands étaient donc certains de pouvoir écouler toute leur cargaison à condition de ne vendre qu'au *Matjar*. Un marchand importateur de bois à Alexandrie ne payait qu'un peu plus de 12 % de droits d'importation s'il vendait le tout au *Matjar*, contre une surtaxe de 30 % environ en cas contraire. Le *Matjar* réglait en nature la plus grande partie de ce qu'il devait aux marchands européens. Les deux tiers du total étaient ainsi payés avec de l'alun et le reste en monnaie. L'alun était présent en abondance en Égypte où il ne trouvait qu'une utilisation limitée. Dans tous les cas, le fonctionnement précis du *Matjar* est loin d'être clair. La multiplication des accords signés avec les puissances commerciales européennes et notamment l'accord signé avec les Pisans au début des

87 Il existait en fait les mouillages d'al-'Arîsh et d'al-Faramâ, l'antique Péluse, situés entre Gaza et l'Égypte, mais qui ne présentaient aucun intérêt commercial.

88 Sawîrus Ibn al-Muqaffa', *op. cit.*, III/ 2, p. 64 ; Ibn Mammâtî, 1943, p. 348.

89 C. Cahen, 1964, p. 227.



années 1150 modifia la donne. Désormais, les Fatimides durent accepter les conditions fixées par les Européens, des conditions bien moins avantageuses, mais qui ne remirent en rien en cause l'attrait que représentait l'Égypte et notamment Alexandrie pour les marchands étrangers.

Engagés dans une lutte idéologique, politique et économique contre leurs concurrents abbassides, les Fatimides attachèrent une grande importance au développement commercial de leurs territoires et notamment des villes littorales de la façade méditerranéenne du delta du Nil. Ils surent ainsi créer les conditions nécessaires à l'essor d'Alexandrie, de Damiette et de Tinnîs. En dépit des incertitudes qui demeurent, la documentation permet de mettre en évidence les caractéristiques de ce développement et le poids des autorités égyptiennes qui, pour sauvegarder leurs intérêts et répondre à des objectifs militaires et idéologiques, organisèrent les trafics de ces trois ports. Tous les produits de l'Orient et de l'Occident devaient se rencontrer dans les marchés égyptiens. Les principales portes d'entrée de ces marchandises se trouvaient être les ports du delta du Nil qui bénéficièrent largement de la politique fatimide. Ce développement se manifesta à la fois physiquement dans ces villes portuaires qui virent se multiplier des espaces dévolus au commerce et à l'accueil des marchands arrivant de tous les horizons, mais également sociologiquement par l'installation de communautés étrangères de plus en plus importantes, en particulier à Alexandrie. Cette dernière, de par sa position, la configuration de son port et par la politique douanière appliquée, fut la plus internationale des trois cités portuaires et son essor de se démentit pas même après la disparition des Fatimides, tandis que Damiette et Tinnîs périclitèrent plus rapidement à la fois du fait de la pression des Croisés et des choix des nouveaux dirigeants de l'Égypte.

## Bibliographie

### Sources

- ALBERT D'AIX, 1824, *Histoire des faits et gestes dans les régions d'outre-mer*, Paris, Belin, 2 vol.
- ANONYME, 2014, *An Eleventh Century Egyptian guide to the Universe, The Book of Curiosities, Kitâb Gharâ'ib al-funûn wa mulah al-'uyûn*, éd. Y. Rapoport, E. Savage-Smith, Leyde-Boston, Brill.
- BENJAMIN DE TUDELE, 1841, *The Itinerary of Rabbi Benjamin of Tudela, Masa'ût Rabî Benyamîn mi-Tūdîlah*, éd. et trad. A. Asher, New York, Hakeshet Publishing.
- FOUCHER DE CHARTRES, *Histoire des croisades*, Paris, Belin, 1825.
- FRENKEL M., 2006, *The compassionate and the Benevolent, the leading Elite in the Jewish Community of Alexandria in the Middle Ages*, Jérusalem, Ben Zvi Institute.
- THE FRIEDBERG JEWISH MANUSCRIPT SOCIETY: <http://jewishmanuscripts.org/?UIT=false&lang=false&isUITAliveAfterLogOff=false>



David Bramoullé

- GIL M., 1997, *Be-Malhût Yishma'êl. In the Kingdom of Ishmael, Texts from the Cairo Geniza*, 4 vol., Tel Aviv, Tel-Aviv University.
- IBN BASSÂM, 1967, « *Kitâb Anîs al-jâlis fî akhbâr Tinnîs* », in J. al-Shayyâl (éd.), *Majallat al-Majma' al-'Ilmî al-Irâqî*, XIV, Bagdad, p. 151-189.
- IBN HAWQAL, 1938-1939, *Kitâb surat al-ard*, éd. G. H. Kramers, Leyde, Brill.
- IBN KHURADÂDHBÎH, 1889, *Kitâb al-Masâlik wa-l-Mamâlik*, éd. J. De Goeje, Leyde, Brill.
- IBN MAMMÂTÎ, 1943, *Kitâb qawânînn al-dawâwîn*, éd. A. S. Atiya, Le Caire.
- IBN AL-TUWAYR, 1992, *Nuzhat al-muqlatayn fî 'akhbâr al-dawlatayn*, éd. A. F. Sayyid, Beyrouth, Steiner.
- IBN AL-QALÂNISÎ, 1908, *Dhayl Ta'rikh Dimashq*, éd. H. F. Amedroz, Leyde, Brill.
- AL-MAQRÎZÎ, 2002-2004, *Kitâb al-Mawâ'iz wa al-I'tibâ'âr fî dhikr al-khitat wa-l-Athâr*, 5 vol., éd. A. F. Sayyid, Londres, Al-Furqan Islamic Heritage Foundation.
- AL-MAQRÎZÎ, 1967, 1971, 1973, *Itti'âz al-hunafâ' bi-Akhbâr al-A'imma al-Fatimiyyîn al-Khulafâ'*, I, éd. J. al-Shayyâl, Le Caire, al-Majlis al-a'ali li al-shi'un al-islâmiyya, vol. II-III, éd. M. H. M. Ahmad, al-Majlis al-a'ali li al-shi'un al-islâmiyya, Le Caire.
- AL-MAQRÎZÎ, 1991, *Kitâb al-Muqaffâ' al-Kabîr*, 8 vol., éd. M. Yalawî, Beyrouth, Dâr al-Gharb al-Islâmî.
- MOROZZO DELLA ROCCA R., LOMBARDO, A. (éd.), 1940, *Documenti del commercio veneziano nei secoli XI-XIII*, Venise, Editrice Libreria Italiana.
- AL-MUQADDASÎ, 1967, *Ahsan al-Taqâsîm fî ma'arifât al-aqâlîm*, éd. M. J. de Goeje, 2<sup>e</sup> éd., Leyde, Brill.
- NÂSIR-Î KHUSRAW, 2001, *Book of travels (Safarnama)*, éd. et tr. angl. W. M. Thackston, Costa Mesa, Mazda Publishers.
- PRINCETON GENIZA PROJECT: <https://etc.princeton.edu/genizaproject/>
- AL-QALQASHANDÎ, 1987, *Subh al-A'shâ fî sinâ'at al-inshâ'*, 14 vol., éd. N. Al-Khatîb, Beyrouth, Dâr al-kutub al-'ilâmiyya.
- SAWÎRUS IBN AL-MUQAFFA', 1943-1970, *History of the Patriarchs of the Egyptian Church*, vol. II-III, éd. et trad. angl. O. H. E. Bürmester, A. Khater, Le Caire, Publication de la Société d'Archéologie Copte.
- SCRIBA G., 1935, *Il cartolare di Giovanni Scriba*, éd. Chiaudano M., Rome-Turin, Lattes, 2 vol.
- AL-ZUHRÎ, 1968, « *Kitâb al-jaghrâfiya, "Mappemonde du calife al-Ma'mûn, reproduite par al-Fâzarî (III<sup>e</sup>/IX<sup>e</sup> s.), rééditée et commentée par Zuhri (VI<sup>e</sup>/XI<sup>e</sup> s.)* », éd. M. Hadj-Sadok, *Bulletin d'Etudes Orientales*, 21, p. 7-312.

## Études

- ABULAFIA D., 1987, *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Variorum reprints, Londres, Ashgate.
- ABULAFIA D., 1977, *The Two Italies. Economic Relations between the Northern Kingdom of Sicily and the Northern Communes*, Londres-New York, Cambridge University Press.
- ARNAUD P., 2005, *Les routes de la navigation antique*, Paris, Errance.
- BALARD M., 2006, *Les Latins en Orient*, Paris, Presses universitaires de France.



- BALARD M., 1999, « Notes sur le commerce entre l'Italie et l'Égypte sous les Fatimides », in M. Barrucand (dir.), *L'Égypte fatimide, son art et son histoire*, Paris, Presse universitaire de la Sorbonne, p. 627-633.
- BRAMOULLÉ D., 2012, « The Fatimids and the Red Sea (969-1171) », in D. Agius, J. P. Cooper, A. Trakadas, C. Zazzaro (éd.), *Navigated Spaces, Connected Places, Proceeding of the Red Sea V Conference*, BAR International Series, Oxford, p. 127-137.
- BRAMOULLÉ D., 2016, « L'émirat de Barqa et les Fatimides : les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale au XI<sup>e</sup> siècle », in A. Nef (dir.), *Les Fatimides et la Méditerranée Centrale X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles*, Presses universitaires de Provence, (*Revue des Mondes Musulmans et de la Méditerranée*, 139, juin), p. 51-66.
- CAHEN C., 1964, « Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Égypte médiévale », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 7, p. 217-314.
- CAHEN C., 1963-1954, « Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au X<sup>e</sup> siècle », *Archivio Storico per le Province Napoletane*, XXXIV, 1953-54, p. 3-8.
- CANARD M., « Une lettre du calife fâtimite al-Hâfiz à Roger II », *Atti del Convegno Internazionale di Studi Ruggeriani*, Palerme, 1955, p. 125-146.
- CITARELLA A. O., 1967, « The relations of Amalfi with the Arab world before the Crusades », *Speculum*, 42, p. 299-312.
- CITARELLA A. O., 1968, « Patterns of Medieval Trade, the commerce of Amalfi before the Crusades », *Journal of Economics History*, 28, p. 531-555.
- CASSON L., 1994, *Ships and Seafaring in Ancient Times*, Austin, University of Texas Press.
- DELUZ C., 1997, « Itinéraire de Bernard, moine franc. Bernard le Moine, IX<sup>e</sup> siècle », in D. Regnier-Bohler, *Croisades et pèlerinages. Récits, chroniques et voyages en Terre Sainte, XI<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, R. Laffont.
- GIL M., 2008-a, « Institutions and Events of the Eleventh Century Mirrored in Geniza Letters (Part I) (part II) », *Journal of Oriental and African Studies*, 67, 2004, p. 151-167, 168-184.
- GIL M., 2008-b, « Shipping in the Mediterranean in the Eleventh century A. D. », *Journal of Near Eastern Studies*, 67, p. 247-292.
- GOITEIN S. D., 1965, « Three letters from Qairawan addressed to Joseph b. Jacob b. 'Awkal », *Tarbiz*, 34, p. 165-182.
- GOITEIN S. D., 1999, *A Mediterranean Society: the jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza*, Economic foundations, Berkeley, University of California Press, (1<sup>e</sup> éd. 1967-1988), 6 vol.
- GOITEIN S. D., Friedman M. A., (éd.), 2007, *India Traders of the Middle Ages*, Leyde, Brill.
- GOITEIN S. D., 2010-2013, *Sefer Hôdû*, Jérusalem, Ben Zvi Institute, 2010-2013, 4 vol.
- GOLDBERG J. L., 2012, *Trade and Institutions in the Medieval Mediterranean*, Cambridge, Cambridge University Press.
- JONDET G., 1921, *Atlas historique de la ville et des ports d'Alexandrie*, Le Caire, Mémoire de la Société Sultanieh de Géographie.
- KEDAR B., 1983, « Mercanti genovesi in Alessandria d'Egitto negli anni sessanta del secolo XI », in *Miscellanea di Studi storici*, II, Università di Genova, Gênes, Istituto di Medievistica, p. 21-30.
- KEDAR B., 2000, « Byzantine trade with Egypt from the mid-tenth century to the fourth Crusade », *Thesaurismata*, 30, p. 25-77.



David Bramoullé

- KHAN G., 1993, *Arabic legal and administrative documents in the Cambridge Genizah collections*, Cambridge University Press, Cambridge.
- KRUEGER H. C., 1933, « Genoese trade with northwest Africa in the Twelfth Century », *Speculum*, VII, p. 377-391.
- KRUEGER H. C., 1937, « The wares of exchange in the Genoese African traffic in the Twelfth Century », *Speculum*, XII, p. 57-71.
- LAIYOU A., 1993, « Byzantine Traders and Seafarers », in S. Vrionis (éd.), *The Greeks and the Sea*, New York, Aristide Caratzas Publisher, p. 79-86.
- PELLAT C., 1986, *Cinq calendriers égyptiens*, Le Caire, Ifao.
- PICARD C., 2005, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (vi<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècle) », in D. Coulomb, C. Otten-Roux, P. Pagès, D. Valérian (éd.), *Chemins d'Outre-mer, Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, II, Paris, Publications de la Sorbonne, p. 691-710.
- POMEY P., 1997, *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Édisud.
- PRYOR J. H., 1988, *Geography, Technology and War studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge, Cambridge University Press.
- ROUGÉ J., 1975, *La marine dans l'Antiquité*, Paris, Presse universitaire de France.
- STERN S. M., 1956, « An original document from the fatimid chancery concerning italian merchants », in *Studi Orientalisti in onore di G. Levi Della Vida*, II, Rome, Istituto per l'Oriente, p. 529-538.
- STILLMAN N. A., 1973, « The Eleventh-Century Merchant House of Ibn 'Awkal (A Geniza Study) », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 16, p. 15-88.
- MILANI C. (éd.), 1977, *Itinerarium Antonini Placentini. Un viaggio in Terra Santa del 560-570 d. C.*, Milan, Vita e Pensiero.
- UDOVITCH A. L., 1978, « A Tale of two Cities: commercial relations between Cairo and Alexandria during the second half of the 11<sup>th</sup> century », éd. H.A. Miskimin, D. Herlihy, A. Udovitch (éd.), *The Medieval City*, New Haven, Yale University Press, p.143-162.
- WRIGHT T. (éd.), 1848, *Early travels in Palestine, comprising the narratives of Arculf, Willibald, Bernard, Saewulf, Sigurd, Benjamin of Tudela, Sir John Maundeville, De la Brocquière, and Maundell*, H. G. Bohn, Londres.