



Pouvoir urbain et réseaux commerciaux interconfessionnels dans les territoires fatimides : l'exemple de Tyr et d'Aden à travers la documentation de la Géniza (XI e-XII e siècle)

David Bramoullé

► To cite this version:

David Bramoullé. Pouvoir urbain et réseaux commerciaux interconfessionnels dans les territoires fatimides : l'exemple de Tyr et d'Aden à travers la documentation de la Géniza (XI e-XII e siècle). Didier Panfili. Histoire monde, jeux d'échelles et espaces connectés. XLVIIe Congrès de la SHMESP (Arras, 26-29 mai 2016), Editions de la Sorbonne, pp.131-146, 2017, 9791035100438. <10.4000/books.psorbonne.24813>. <hal-01888729>

HAL Id: hal-01888729

<https://hal.science/hal-01888729v1>

Submitted on 5 Oct 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.



HAL Authorization

D. Bramoullé, « Pouvoir urbain et réseaux commerciaux interconfessionnels dans les territoires fatimides : l'exemple de Tyr et d'Aden à travers la documentation de la Geniza (XI^e -XII^e siècle), dans *Histoire monde, jeux d'échelles et espaces connectés*, Actes du XLVII^e congrès de la SHMESP (Arras, 26-29 mai 2016), Paris, Editions de la Sorbonnes, p. 131-145. (ISBN : 979-10-351-0043-8)

David Bramoullé. Université Toulouse-Jean Jaurès. Laboratoire FRAMESPA. UMR 5136

(p.131)

POUVOIR URBAIN ET RESEAUX COMMERCIAUX INTERCONFESSIONNELS DANS LES TERRITOIRES FATIMIDES : L'EXEMPLE DE TYR ET D'ADEN A TRAVERS LA DOCUMENTATION DE LA GENIZA (XI^e-XII^e SIECLE)

Les lettres de la Geniza du Caire permettent de mettre en lumière des réseaux et plus particulièrement des réseaux commerciaux qui s'étendaient sur de grandes distances, du Maghreb, voire de la péninsule ibérique jusqu'à l'Inde en passant bien entendu par l'Égypte, la Syrie-Palestine, la péninsule Arabique et l'Afrique de l'Est ¹.

Au XI^e et XII^e siècles, ces réseaux impliquèrent des centaines voire des milliers d'acteurs. Ils évoluèrent en fonction du contexte géopolitique marqué par la poussée des Turcs seldjoukides à l'est, mais aussi par la conquête de la Sicile par les Normands et plus largement par les croisades. Ces réseaux, que nous pouvons définir comme « un ensemble d'éléments distincts, souvent nombreux, et constitués d'individus, mais aussi d'institutions, de points dans l'espace, mais également de liens rassemblant ces éléments, plus ou moins nombreux et enchevêtrés, plus ou moins réciproques ainsi qu'une organisation, voire une hiérarchie qui structurent ces éléments et ces liens en un système² » évoluèrent aussi en fonction des intérêts des uns et des autres, de l'offre et de la demande, et du contexte économique global. L'Égypte fatimide, carrefour commercial majeur entre l'Occident chrétien et l'Orient, devint de plus en plus dépendante de la demande en produits de luxe orientaux émanant des marchands européens qui, profitant de l'essor économique de l'Europe arrivèrent en grandes quantités à Alexandrie.

(p. 132) Ainsi, dans le corpus des lettres commerciales de la Geniza, quelques-unes se réfèrent de manière explicite non seulement à des marchands, essentiellement de confession

¹ Pour une histoire plus complète des documents de la Geniza voir S. C. REIF, *A Jewish Archive from old Cairo : The History of Cambridge University's Genizah Collection*, Richmond, 2000.

² Nous avons repris la définition proposée par D. COULON, Ch. PICARD, D. VALERIAN (dir.), *Espaces et réseaux en Méditerranée (VI^e s-XVI^e siècle). La configuration des réseaux*, Paris, 2007, p. 9.

juive, mais également à des individus représentant l'autorité fatimide³. Si les marchands peuvent apparaître comme les principaux acteurs de ces lettres, celles-ci montrent également les rapports que ces marchands entretenaient avec les représentants l'autorité dans villes portuaires du monde fatimide et qui sont parfois mentionnés dans les sources narratives arabes. Ainsi, la confrontation des deux types de documentation permet de mieux appréhender les liens qui existaient entre ceux qui se trouvaient à la tête de certaines villes portuaires et les hommes animant les réseaux marchands de la Geniza.

Dans le corpus des quelques mille six cents lettres qui évoquent de près ou de loin les rapports entre la Syrie-Palestine et l'Égypte à l'époque fatimide, Tyr ressort comme étant le port le plus mentionné avec quatre-vingt-dix-neuf lettres le citant de manière explicite. Parmi ces lettres, une vingtaine évoque la figure du gouverneur de Tyr entre les années 1040 et 1073. Il s'agit de Abi al-Hasan [Muhammad b. 'Abd Allah b.] 'Ali b. 'Iyad Ibn Abi 'Uqayl al-Qadi (m. v. 1075). Dans le corpus des lettres se rapportant à la mer Rouge et à l'océan Indien, soit quatre cent soixante et une lettres, cinq seulement mentionnent l'homme fort d'Aden au XII^e siècle, Bilal b. Jarir, vizir et gouverneur tout puissant d'Aden entre 1138 et 1151, pour le compte des Zuray'ides, dynastie émirale yéménite ismaélienne affidée aux califes Fatimides. Toutefois, comme nous le verrons plus en détail, le peu de mentions faites à Bilal, ne reflète pas le réseau marchand dans lequel il s'insérait en réalité⁴.

Il s'agira donc ici d'analyser les liens qui existaient entre ces personnalités, qui représentaient localement des pouvoirs musulmans, (et plus particulièrement la dynastie fatimide qui avait un grand intérêt au développement du commerce), et des réseaux commerciaux documentés par les lettres de Geniza et composés d'acteurs qui n'étaient pas musulmans. Quelle place et quel rôle tenaient ces autorités urbaines dans les réseaux **(p. 133)** commerciaux, et sur quelles bases s'établissaient les rapports entre les autorités urbaines de Tyr et d'Aden et les marchands qui formaient les réseaux en question.

La bonne compréhension de ces liens ne peut se faire sans avoir tout d'abord à l'esprit le rôle stratégique des deux villes portuaires citées et sans connaître les responsabilités précises de leurs gouverneurs respectifs et leurs rapports avec les Fatimides. Ces éclaircissements faits, il s'agira ensuite de décrire les réseaux dans lesquels ces hommes apparaissent, d'analyser non seulement le rôle qu'ils y jouaient, mais également les intérêts des uns et des autres.

³ C'est une particularité qu'il faut avoir à l'esprit car cela pourrait évidemment introduire un certain biais des sources, ou un effet de source car il n'existe pas l'équivalent de la Geniza pour les marchands musulmans ou chrétiens.

⁴ Les initiales (TS, ENA, Bodl. ou encore PER et AIU) qui apparaissent dans les références aux lettres de la Geniza désignent les fonds documentaires dans lesquels sont conservées ces lettres. Ainsi, TS vaut pour le fonds Taylor-Schechter de l'université de Cambridge, ENA pour le fonds Elkan Nathan Adler du Jewish Theological Seminary de New York, Bodl pour la collection de la Bodleian Library à Oxford, PER pour la collection de papyrus Herzog Rainier de Bibliothèque Nationale d'Autriche à Vienne et enfin AIU pour le fonds des archives de l'Alliance Israélite Universelle de Strasbourg.

1. TYR ET ADEN, DEUX SITES D'EXCEPTION AUX MAINS DE PERSONNALITES D'EXCEPTION

Au ^{x^e}-^{xi^e} siècle, Tyr constitue la ville portuaire fortifiée par excellence, seulement concurrencée plus au nord par Tripoli⁵. Occupant la totalité de la seule presqu'île de la côte, Tyr bénéficiait donc d'un site d'exception qui lui permettait également de jouir d'infrastructures portuaires et urbaines beaucoup plus favorables à la navigation et à la protection des marchandises que des villes pourtant célèbres de la même côte qui n'apparaissent que très rarement dans les lettres de la Geniza. Tyr représentait un centre stratégique que les Fatimides devaient contrôler⁶.

Vers 1036, les Fatimides confièrent Tyr à un homme de confiance, le *cadi* 'Ali b. 'Ayad b. Abi 'Uqayl qui, bien que sunnite alors que la majorité de la population était chiite, remplit loyalement son rôle jusqu'à sa défection vers 1067, au milieu de la guerre civile qui d'emporter les Fatimides⁷. Représentant de l'État fatimide, chargé de missions de confiance au début des années 1050, Ibn Abi 'Uqayl entretenait des relations avec des (p. 134) membres de sa tribu en Syrie et en Iraq alors que les Fatimides cherchaient à progresser vers Bagdad⁸. Ainsi, sa nomination à la tête de Tyr constituait tout autant une forme de récompense qu'un moyen, pour les Fatimides, de mieux tenir une cité stratégique qui avait parfois eu tendance à se rebeller⁹.

Sur la côte méridionale du Yémen, Aden se trouvait également dans un site d'exception. La cité était bien protégée depuis l'intérieur et son port offrait un mouillage sûr durant la saison de la mousson d'été, c'est-à-dire lorsque la plupart des navires arrivant d'Inde et d'Égypte s'y trouvaient¹⁰. En outre, la position d'Aden entre la mer Rouge et l'océan Indien lui conférait un rôle stratégique dans le contrôle du commerce maritime¹¹. Le port faisait partie des possessions d'une dynastie affidée aux Fatimides, les Sulayhides. Après leur rupture avec les Fatimides dans les années 1130, ces derniers se rapprochèrent des véritables maîtres d'Aden, les émirs

⁵ MUQADDASI, *Ahsan al-Ta'asim fi ma'arif al-aqalim*, éd. M. J. DE GOEJE, 2^e éd., Leyde, 1967, p. 163-164.

⁶ Sur le réseau portuaire fatimide voir D. BRAMOUSSE, « Le réseau portuaire du califat fatimide en Méditerranée (969-1171) : une difficile mise en œuvre », *Espaces et réseaux en Méditerranée (VI^e-XVI^e siècles)*, La formation des réseaux, D. COULON, Ch. PICARD, D. VALÉRIAN (éd.), Saint-Denis, 2010, p. 45-73.

⁷ NASIR-I KHUSRAW, *Book of travels (Safarnama)*, éd. W. M. THACKSTON, Costa Mesa, 2001, p. 19. TS 13 J 15, f. 23, éd. M. GIL, *Erets Yisrael be-tequmat ha-Muslemim ha-rishona*, Tel-Aviv, 1983, t. 3, doc. 455, p. 85. IBN SHADDAD, *Al-A'laq al-Khatira fi Dhikr Umara al-Sham*, éd. S. DAHAN, Damas, 1962, p. 165. IBN AL-QALANISI, *Dhayl Ta'rikh Dimashq*, éd. H. F. AMEDROZ, Leyde, 1908, p. 97-98, note 1, citant Ibn al-Jawzi.

⁸ MAQRIZI, *Itti'az al-hunafa bi akhbar al-a'imma al-fatimiyyin al-khulafa'*, éd. A. FU'AD SAYYID, Damas, 2014, t. 2, p. 276-277.

⁹ D. BRAMOUSSE, « Tyr dans les sources de la période fatimide (969-1171) », *Sources de l'histoire de Tyr, textes de l'Antiquité et du Moyen Âge*, P.-L. GATIER, J. ALIQUOT, L. NORDIGUAIN (éd.), Beyrouth, 2011, p. 168-172.

¹⁰ MUQADDASI, *Aqalim*, op. cit. n. 5, p. 85. Pour une synthèse des diverses descriptions faites d'Aden voir E. VALLET, *L'Arabie marchande. État et commerce sous les sultans rasulides du Yémen (626-858/1229-1454)*, Paris, 2010, p. 22-24. R. E. MARGARITI, *Aden and the Indian Ocean Trade*, Chapell Hill, 2007, p. 68-94.

¹¹ *Ibid.*, p. 33-43.

zuray‘ides qui avaient un temps assisté les Sulayhides. Les Zuray‘ides devinrent alors les représentants officiels des intérêts de l’Égypte au Yémen¹². Ils devinrent également responsables de la prédication ismaélienne sur des territoires qui allaient du Yémen au Bahrayn et à l’Inde¹³. Ce rôle revêtait une importance idéologique et religieuse, mais il s’avérait aussi extrêmement important d’un point de vue commercial car les missionnaires ismaéliens apparaissaient souvent au grand jour comme des marchands¹⁴.

(p. 135) Dans les années 1130-1150, Aden se trouvait en réalité sous le contrôle de Bilal b. Jarir, véritable homme fort des Zuray‘ides¹⁵. Les Fatimides ne s’y trompèrent pas en lui conférant également des surnoms honorifiques pour le récompenser de son rôle dans diffusion de la nouvelle *da‘wa*¹⁶. Bilal confia un ensemble de fonctions administratives et économiques, dont la gestion de la douane et du port, à Madmun b. Hasan b. Bundar. Ce dernier était issu d’une famille impliquée de longue date à la fois dans la direction de la communauté juive du Yémen et dans le commerce. Dès la fin du XI^e siècle, son père apparaît en lien avec les principaux acteurs de la communauté juive d’Égypte et notamment Nahray b. Nissim (m. v. 1094-1096)¹⁷.

À Tyr comme à Aden, Ibn Abi ‘Uqayl et Nahray, Madmun et Bilal, tous ces hommes jouèrent des rôles majeurs dans des réseaux commerciaux qui s’étendaient sur de longues distances et concernaient plusieurs échelles.

2. IBN ABI ‘UQAYL ET BILAL DANS LES RESEAUX DE LA GENIZA

Les lettres de la Geniza permettent de comprendre qu’Ibn Abi ‘Uqayl participait d’un réseau qui passait par Tyr, mais dont les membres qui le composaient se trouvaient en général plutôt en Égypte, au Maghreb et en Sicile à une période où les Fatimides avaient pour projet de faire du Caire l’entrepôt du monde musulman à la place de Bagdad. Les réseaux commerciaux qui transparaissent dans la documentation de la Geniza étaient davantage tournés vers le

¹² HAKAMI, *Ta’rikh al-Yaman. Yaman, it’s early mediaeval history*, éd et tr. H. C. KAY, Londres, 1892, p. 50. BA MAKHRAMA, *Ta’rikh thaghr ‘Adan*, éd. O. Löfgren, Leyde, t. 2, p. 32, 216. Pour une description des alliances et de leurs retournements, cf. F. DAFTARY, *The Isma‘ilis: their history and doctrines*, Cambridge, 1990, p. 208-211, 276-285.

¹³ D. BRAMOULLÉ, « The Fatimids and the Red Sea (969-1171) », *Navigated Spaces, Connected Places, Proceeding of the Red Sea V Conference*, D. AGIUS, J. P. COOPER, A. TRAKADAS, C. ZAZZARO (éd.), Oxford, 2012, p. 130-131.

¹⁴ YAMANI, « *Sirat Ja‘far al-Hajib* », *Ismaili Traditions concerning the Rise of the Fatimids* éd. W. IVANOW, Londres, 1942, p. 107-108. IBN HAWQAL, *Kitab Surat al-ard. Viae et regna. Descriptio ditonis moslemicae*, éd. G. H. KRAMERS, Leyde, 1938-1939, p. 42.

¹⁵ BA MAKHRAMA, *‘Adan*, op. cit. n. 13, p. 32. HAKAMI, *Yaman*, op. cit. n. 13, p. 50, 55. IBN AL-MUJAWIR, *Ta’rikh al-Mustabsir. Descriptio Arabiae Meridionalis*, éd. O. Löfgren, Leyde, 1954, t. 1, p. 126-127.

¹⁶ BA MAKHRAMA, *‘Adan*, op. cit. n. 13, p. 32. HAKAMI, *Yaman*, op. cit. n. 13, p. 55.

¹⁷ Pour un résumé de la vie et de la généalogie de Madmun b. Japhet b. Bundar cf. S. D. GOITEIN, M. A. FRIEDMAN, *India Traders of the Middle Ages*, Leyde, 2008, p. 37-47.

Maghreb et la Sicile, car la plupart des marchands juifs impliqués s'en trouvaient eux-mêmes originaires¹⁸. Dans ce contexte, Tyr se trouvait dans une position relativement périphérique par rapport au reste du réseau commercial dans lequel s'insère notre gouverneur.

Cette orientation vers la Méditerranée centrale des réseaux de la Geniza est perceptible dans les lettres évoquant Ibn Abi 'Uqayl : sur les (p. 136) vingt lettres qui mentionnent Ibn Abi 'Uqayl, une seule est rédigée à Tyr et une seule est destinée à un marchand se trouvant à Tyr¹⁹. Parfois, les marchands se trouvent à Damas, Jérusalem ou encore Tripoli²⁰. Dans la majorité des cas, les individus mentionnés dans ces lettres se trouvaient soit à Fustât, soit à Alexandrie mais également au Maghreb²¹. Dans neuf des lettres, le marchand Nahray b. Nissim est soit le destinataire, soit l'auteur de la lettre, soit un intermédiaire. Plusieurs éléments semblent indiquer que le réseau dans lequel apparaît le cadi de Tyr était en fait celui dans lequel Nahray représentait une figure majeure.

Nahray b. Nissim constituait une figure centrale dans la Geniza. Il est l'un des marchands les plus connus parmi les centaines de marchands de la Geniza répertoriés²². Il entretenait des liens avec quantité d'autres marchands qui ne passèrent jamais par Tyr et on le retrouve dans des documents échangés jusqu'en al-Andalus voire, à la fin de sa vie, avec le Yémen. Nahray exerça également des charges juridiques et religieuses au sein de la communauté juive de Fustât. Il reçut des titres religieux prestigieux de la part du Gaon de Palestine, mais aussi de la part de l'académie talmudique dite de Babylone, c'est-à-dire d'Irak²³. Ibn Abi 'Uqayl, cadi et gouverneur sunnite de Tyr, participait à un réseau commercial, celui de Nahray qui, durant les années 1040-1060, entretenait des relations commerciales intenses avec l'Ifrîqiya, la Sicile, l'Égypte et, dans une moindre mesure, mais c'est aussi une nouveauté, avec l'espace syro-palestinien. Si le réseau de Nahray était très clairement implanté en Méditerranée centrale, il développa également des liens commerciaux avec la plupart des grandes villes de

¹⁸ A. NEF, « La Sicile dans la documentation de la Geniza cairote (fin Xe – XIII^e siècle) : les réseaux attestés et leur nature », *Espaces et réseaux en Méditerranée (VI^e s-XVI^e siècle). La configuration des réseaux*, op. cit. n. 2, p. 273-292.

¹⁹ TS 10 J 15, f. 12, éd. M. GIL, *Eretz Israel*, t. 3, doc. 484, p. 177-178.

²⁰ TS 8 J 19 f. 9, éd. *ibid.*, doc. 471, p. 143-145. ULC Or 1080 J 17, éd. *ibid.*, doc. 506, p. 264-267. Bodl Ms Heb a3 f. 17, éd. GIL, *Eretz Israel*, t. 2, doc. 357, p. 662-669. TS NS J 463, éd. PRINCETON GENIZA PROJECT. Manus Bibl. Nat Jérusalem, éd. FRIEDBERG GENIZA PROJECT.

²¹ TS 12. 666, éd. FRIEDBERG GENIZA PROJECT. TS 12. 684 éd. GIL, *Eretz Israel*, t. 2, doc. 276, p. 491-492. TS 13 J 17 f. 15, éd. GIL, *Be-Malkhut Yishma'el. In the Kingdom of Ishmael, Texts from the Cairo Geniza*, Tel Aviv, 1997, t. 3, doc. 543, p. 808. TS 12. 335, éd. GIL, *ibid.*, doc. 487, p. 623-628. TS 13 J 15 f. 9, éd. *ibid.*, doc. 545, p. 814-818. ENA NS 22 f.1, éd. *ibid.*, doc. 547, p.821-825. TS 16. 163, éd. *ibid.*, doc. 373, p. 245-253. TS 8 J 22 f. 10, éd. PRINCETON GENIZA PROJECT. ENA 2727 f. 38, éd. *ibid.* TS 13 J 16 f. 9, éd. *ibid.* TS 20. 71, éd. *ibid.* TS 10 J 15 f. 2, éd. *ibid.* TS 12. 372, éd. FRIEDBERG GENIZA PROJECT. Bm Or 5542 f. 9, éd. *ibid.*

²² J. GOLDBERG, *Trade and Institutions in the Medieval Mediterranean*, Cambridge, 2012, p. 34-37.

²³ TS 12. 657, éd. PRINCETON GENIZA PROJECT. ENA 2592, l. 6-7, éd. J. MANN, *The Jews of Egypt and in Palestine under the Fatimid Caliphs*, New York, 1^{re} éd. 1920, rééd. 1970, t. 2, p. 100-101.

Syrie-Palestine alors que le contexte géopolitique en Méditerranée centrale était de plus en plus instable²⁴.

(p. 137) Il faut alors s'interroger sur le rôle de Ibn Abi 'Uqayl dans un tel réseau commercial dont l'essentiel des connexions se faisait plutôt avec entre l'Égypte et l'espace siculo-maghrébin. Titulaire des plus hautes fonctions religieuses, administratives, mais aussi militaires Ibn Abi 'Uqayl avait théoriquement et pratiquement son mot à dire sur tout ce qui entraînait ou sortait de Tyr par terre et par mer, et les lettres témoignent que Ibn Abi 'Uqayl s'intéressa de près au commerce²⁵. Sa demeure servait de point de rencontre et de vente en gros d'un certain nombre de produits²⁶. Il était à la fois contrôleur des douanes et agent des marchands (*wakil al-tujjar*), c'est-à-dire de fondé de pouvoir à qui étaient confiées des marchandises ou des sommes appartenant à d'autres marchands qui ne pouvaient s'en charger eux-mêmes²⁷. L'agent des marchands devait être un personnage respecté qui agissait non seulement au nom ou dans l'intérêt des marchands, mais également comme intermédiaire entre l'administration et les marchands. À Tyr, Ibn Abi 'Uqayl exerçait toutes ces fonctions à la fois et il représentait une personnalité incontournable pour tous les marchands.

La plupart des lettres évoquant le nom du *cadi* de Tyr font en réalité référence à ses navires. Ibn Abi 'Uqayl apparaît comme un propriétaire louant ses bateaux aux marchands. Ses navires étaient très actifs entre l'Égypte et la Syrie-Palestine, espace où le trafic maritime était particulièrement dense²⁸. Des lettres confirment que ses navires évoluaient aussi entre la Sicile, l'Ifrîqiya et l'Égypte²⁹. Avec au moins trois bateaux en pleine propriété, Ibn Abi 'Uqayl apparaissait comme un des principaux armateurs de son temps. Les territoires entre lesquels voguaient ses navires correspondaient à des zones où se trouvaient des communautés juives très impliquées dans le commerce maritime et qui entretenaient des relations étroites avec Nahray et surtout avec Alexandrie et Fustât, nœuds majeurs de ce réseau (p. 138) commercial multiscalaire qui liait finalement les navires syro-palestiniens à un réseau surtout implanté entre la Méditerranée centrale et Alexandrie.

²⁴ GOLDBERG, *Trade*, op. cit. n. 24, p. 300-302.

²⁵ D. BRAMOLLE, « Les populations littorales du *Bilad al-Sham* fatimide et la guerre (X^e-XII^e siècles) », *Annales islamologiques*, 43 (2010), p. 312-315.

²⁶ TS 12. 666, éd. op. cit. n. 23. TS 8 J 22 f. 10, éd. op. cit. n. 23.

²⁷ Sur la fonction de *wakil al-tujjar* cf. S. D. GOITEIN, *A Mediterranean Society: the jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza*, 1999, t. 1, p. 186-192. MARGARITI, *Aden*, op. cit. n. 11, p. 285-289.

²⁸ TS 12. 684 éd. op. cit. n. 23. TS 12. 335, éd. op. cit. n. 23. Ena NS 22 f. 1, éd. op. cit. n. 23. TS 13 J 16 f. 9, éd. op. cit. n. 23. ULC Or 1080 J 17 éd. op. cit. n. 23. TS 8 J 19 f. 9, éd. op. cit. n. 23. Manus Bibl. Nat Jérusalem, éd. op. cit. n. 23. TS 16. 163, éd. op. cit. n. 23. GIL, *Palestine*, op. cit. n. 28, p. 236-241. IBN BASSAM, « *Anis al-jalis fi akhbar Tinnîs* », éd. J. AL-SHAYYAL, *Majallat al-Majma' al-'Ilmi al-Iraqi*, XIV (1967), p. 187. NASIR-I KHUSRAW, *Safarnama*, op. cit. n. 7, p. 49-50.

²⁹ TS 13 J 17 f. 15, éd. op. cit. n. 23. TS 13 J 15 f. 9, éd. op. cit. n. 23. TS 12. 372, éd. op. cit. n. 23. Bm Or 5542 f. 9, éd. op. cit. n. 23. ENA 2727 f. 38, éd. op. cit. n. 23. TS 20 71, éd. op. cit. n. 23. TS 16. 163, éd. op. cit. n. 23.

À Aden, la situation de Bilal b. Jarir et son intégration au sein d'un réseau commercial était quelque peu différente. Aden occupait une place centrale dans le réseau dans lequel s'insérait Bilal qui, en dépit de son poids politique et militaire local, n'apparaît que dans cinq lettres commerciales. Ce relatif silence s'explique aisément, car les fonctions commerciales qui, à Tyr, étaient exercées directement par Ibn Abi 'Uqayl, étaient ici déléguées à un autre individu qui était en fait l'acteur clé de ce réseau. Bilal avait besoin d'un homme de confiance qui connaissait le négoce, le commerce maritime et entretenait des relations avec des communautés marchandes d'outre-mer, notamment en Inde, mais également en Égypte, et sur les côtes africaines.

Madmun était d'abord l'héritier de son père Japhet aussi appelé Abu 'Ali al-Hasan (m. v. 1094-1098) et de son grand-père Bundar qui furent en leur temps les responsables religieux des communautés juives d'Aden³⁰. Le père de Madmun était aussi marchand actif³¹. Madmun devint à son tour le responsable des communautés juives locales. Vers 1140, il obtint le titre de *Nagid* de la part du Gaon de l'académie talmudique de Palestine, personnalité éminente qui, depuis 1127, se trouvait en Égypte. Les réseaux que son grand-père et son père avant lui avaient tissés lui permirent aussi de se lancer dans les affaires commerciales où il prospéra en ajoutant une activité d'armateur. Il possédait des navires en propre, mais il noua également un partenariat avec Bilal b. Jarir dans la construction et l'armement d'un bateau beaucoup plus gros que les autres. Ce bateau était principalement affecté à la liaison entre Aden et les côtes de l'Inde et du Sri Lanka. Bilal avait fait de Madmun l'administrateur du port et de la douane d'Aden. Il avait donc la haute main sur les taxes qui étaient prélevées dans le port. Il connaissait toutes les marchandises (p. 139) qui entraient et sortaient de la rade et il remplissait également la fonction d'agent des marchands.

Le réseau de Madmun, et donc celui dans lequel était impliqué Bilal b. Jarir, s'étendait très loin. Il touchait des échelles très locales, purement yéménites et des espaces situés par-delà les mers. Les relations de confiance étant indispensables au bon fonctionnement de ces réseaux, il n'est pas étonnant d'y trouver des membres de sa famille. Ses fils étaient aussi marchands et

³⁰ TS13 J25, f. 6, recto, l. 18, éd. S. D. GOITEIN, M. A. FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, Jérusalem, 2010, t. 2, doc. 11a, p. 131. ENA 2728, f. 2, l. 1, éd. GOITEIN, FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, op. cit. n. 37, doc. 11b, p. 142. Une lettre très récemment publiée atteste en outre que vers 1095, le responsable de la communauté juive de Dhu al-Jibla, alors capitale des Sulayhides, avait expédié un acte d'allégeance de la part de sa communauté à celui qui, à Fustât, venait d'être désigné responsable en chef de tous les juifs d'Égypte par le vizir al-Afdal, c'est-à-dire Mevorakh b. Sa'adya, désormais qualifié de « chef des chefs (*ra'is al-ru'asa*) » dans les actes officiels arabes ou de « prince des princes (*sar ha-sarim*) » en hébreu. TS 16. 255. éd. A. ASHUR, B. OUTHWAITE, « An Eleventh-Century pledge of allegiance to Egypt from the Jewish community of Yemen », *CmY*, 22 (2016), p. 34-48. COHEN, *Self-government*, op. cit. n. 28, p. 21-22.

³¹ ULC Add. 3418 et ULC Add. 3421 verso l. 5-7; éd. GOITEIN, FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, Jérusalem, 2009, t. 1, doc. 1a-b, p. 47. Bodl. MS. Heb. a. 3 (cat. 2873), fol. 19, marge, l. 10-13, éd. GOITEIN, FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, op. cit. n. 37, doc. 32, p. 228. TS Misc. 25, f. 103, recto, l. 32, éd. GOITEIN, FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, Jérusalem, 2010, t. 3, p. 150.

voyageaient entre l'Inde, le Yémen et l'Égypte. Son beau-frère, Abu Zikri Kohen Yehuda b. Joseph, grand marchand qui résidait à Fustât et que l'on voit en Inde vers 1145, était lui-même très lié à la famille de Nahray b. Nissim. Surtout, il était l'agent des marchands le plus important de Fustât. Cette fonction ne pouvait alors s'exercer sans l'accord des autorités fatimides. Le cousin de Madmun, Mahruz b. Jacob, exerçait aussi comme marchand et armateur. Il apparaît à Alexandrie, ainsi qu'à Sawakin, dans ce qui constitue l'un des plus anciens documents se référant aux convois du *Karim*³². Le réseau de Madmun se composait aussi de plusieurs capitaines de navires indiens ou persans qui effectuaient des trajets réguliers entre Aden et les côtes indiennes. Ce lien avec l'Inde était incarné par un homme, un autre membre important du réseau de Madmun, Abraham b. Yiju.

Originaire de Mahdia, Abraham partit pour l'Égypte au début du XII^e siècle puis décida de s'installer à Mangalore où il ouvrit une fonderie de bronze dans laquelle travaillaient des ouvriers dont une partie venait d'Aden. Ben Yiju noua des relations personnelles avec de nombreux Indiens de l'intérieur de l'Inde. Il représentait le chargé de mission de Madmun qui était lui-même l'agent d'Abraham pour ses affaires au Yémen. Abraham revint temporairement à Aden vers 1149 et y resta jusqu'en 1153, année durant laquelle il s'installa à Fustât. Les lettres soulignent à quel point l'installation d'Abraham à Aden était liée au rôle de Madmun et à son action auprès de Bilal, qui rédigea un sauf-conduit garantissant à Ben Yiju la tranquillité à Aden dès 1145. C'est dans le contexte de l'émission d'un texte de protection en faveur d'Abraham que le nom de Bilal b. Jarir apparaît une nouvelle fois dans une lettre³³. Les décès de Madmun et Bilal le privèrent de ses associés privilégiés, voire de ses protecteurs. Eux seuls pouvaient donner le droit à un marchand étranger de s'installer et de prospérer dans le port d'Aden. La perte de ses soutiens rendait la situation d'Abraham trop (**p. 140**) inconfortable et cela lui donna une raison supplémentaire pour se rapprocher des siens en s'installant en Égypte.

Ces épisodes de la vie d'un des marchands au parcours sans doute le plus atypique dans la documentation de la Geniza mettent en évidence les intérêts réciproques qui existaient entre les marchands et les représentants de l'autorité urbaine.

3. DES INTERETS PARTAGES

Les rapports qu'entretenaient tant le cadî de Tyr avec les réseaux marchands de la Geniza, que Bilal avec le réseau de Madmun reposaient très clairement sur une communauté d'intérêts qui dépassait très largement de supposées barrières ou dissensions religieuses.

³² T6 16. 345 et BL Or. 5542, f. 17, éd. GOITEIN, FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, t. 2, doc. 56-57, p. 379-383.

³³ TS 18 J 4, f.18, l. 47, éd. *Ibid*, doc. 12, p. 142. TS 10 J 10, f. 15, recto l. 4, éd. *Ibid*, doc. 29, p. 223. TS 12. 337, l. 14, éd. *Ibid*, doc. 41, p. 301.

Pour un représentant de l'autorité urbaine, s'insérer ou participer d'un réseau commercial qui reposait en grande partie sur le commerce maritime n'avait rien d'évident. La majorité des ressources dont disposaient ces individus se prélevait sur l'agriculture et, secondairement, sur les diverses taxes liées l'activité d'import-export. Rien n'obligeait Ibn Abi 'Uqayl ou Bilal à s'impliquer dans ces activités financièrement risquées. Selon nous, c'est plutôt l'effet d'entraînement que provoquait leur participation directe à ce commerce qui intéressait ces hommes. La mise à disposition d'embarcations, à une époque où le bois d'œuvre était rare, contribuait sans aucun doute à accroître le volume du commerce et entraînait automatiquement un meilleur rendement des services douaniers et le passage à Tyr de davantage de marchands à héberger et de marchandises qu'il fallait stocker. Le cadi de Tyr gérait également une maison de commerce, un khan, dans lequel les marchands étaient incités à demeurer. Le cadi de Tyr fournissait finalement tous les services dont les marchands avaient besoin. Le fait est que sous sa direction, la cité devint sans doute la plus prospère des cités portuaires de la Syrie fatimide³⁴. Cette activité permettait au cadi non seulement de renforcer son emprise sur la ville côtière et ses environs et sans doute aussi de régler sans problème les sommes que l'administration centrale exigeait pour le laisser administrer Tyr.

(p. 141) En effet, l'enjeu financier se doublait aussi d'un enjeu politico-administratif. La charge de cadi-gouverneur de Tyr qu'occupait Ibn Abi 'Uqayl ne lui avait pas été confiée uniquement pour sa seule personnalité et la confiance que Le Caire semblait pouvoir placer en lui. La documentation permet de comprendre qu'il affermaient cette charge³⁵. Il devait payer aux Fatimides de très grosses sommes pour avoir le droit d'exercer. En général il s'agissait de verser en une seule fois une énorme somme qui représentait le total estimé de ce que rapportait la ville à la dynastie sur plusieurs années. Charge ensuite à celui qui avait versé cette somme de se rembourser. À titre d'exemple, quelques années plus tôt, entre 1016 et 1024 environ, le gouverneur Fath dut payer un montant estimé entre 300 000 et 500 000 dinars pour avoir le droit d'exercer sa charge sur Tyr, mais également Sidon et Beyrouth³⁶. Si Ibn Abi 'Uqayl n'avait que Tyr sous sa responsabilité, il avait tout intérêt à profiter du contexte économique favorable et à inciter les marchands à passer par Tyr. Le fait de proposer ses navires en location aux marchands constituait un moyen comme un autre d'encourager le commerce.

³⁴ NASIR-I KHUSRAW, *Safarnama*, op. cit. n. 7, p. 19. TS 8 J 19 f. 9, l. 14-15, éd. M. GIL, *Eretz Yisrael*, t. 3, doc. 471, p. 142-145.

³⁵ D. BRAMOULLE, « Les villes maritimes fatimides en Méditerranée orientale », *Histoire Urbaine*, 19 (2007), p. 112-113.

³⁶ IBN AL-'ADIM, *Zubdat al-halib min ta'rikh Halab*, éd. S. DAHAN, Damas, 1951-1954, t. 1, p. 213-216. SIBT IBN AL-JAWZI, *Mira't al-Zaman fi ta'rikh al-a'yan*, éd. J. RASSI, Damas, 2005, p. 95. YAHYA AL-ANTAKI, *Histoire de Yahya Ibn Sa'id d'Antioche*, éd. I. KRATCHKOVSKY, tr. Fr. MICHEAU, G. TROUPEAU, *Patrologie Orientale*, XXXXVII, Turnhout, 1997, p. 404.

À Aden, rien ne suggère que Bilal n'ait jamais payé pour avoir le droit d'exercer sa charge. Il semble assez évident néanmoins qu'au-delà la volonté de réaliser de profitables opérations commerciales, Bilal était un potentat local qui entretenait une cour et avait des besoins précis en produits de luxe. Plusieurs passages de lettres rédigés par Madmun attestent clairement que certains produits parmi les plus chers, les plus précieux de certaines cargaisons, voire même l'intégralité de certains dépôts en ville, étaient clairement sinon confisqués en tout cas monopolisés par Madmun pour le bénéfice de Bilal³⁷. En tant que marchand lui-même et comme dépositaire d'une partie de l'autorité urbaine, Madmun avait tout intérêt à ce que le plus de marchandises et de marchands possible affluent à Aden. Cela servait à la fois ses intérêts financiers et ceux du pouvoir au nom duquel il exerçait sa charge publique, que celle-ci ait été affermée ou pas.

Pour les marchands, l'intérêt de se lier de manière plus forte au pouvoir urbain obéissait à d'autres logiques, même si la réussite des affaires (**p. 142**) constituait dans tous les cas une motivation fondamentale des deux acteurs en présence. Comment expliquer que les marchands, Nahray comme les autres, ait fréquemment utilisé les navires d'Ibn Abi 'Uqayl ? Les documents signalent l'existence de nombreuses embarcations qui pouvaient être affrétées par les marchands. Les navires armés par des personnages reconnus bénéficiaient en général d'une mansuétude plus grande de la part des autorités douanières et également d'une meilleure protection contre les risques de piraterie émanant des côtes musulmanes. Ces navires pouvaient également souvent partir avant les autres et donc arriver les premiers et bénéficiers des meilleurs prix³⁸. Tous ces éléments constituaient à n'en pas douter autant de bonnes raisons pour les négociants d'utiliser les vaisseaux des grands du régime ou d'un agent de l'administration fatimide.

Le pouvoir dont disposait un agent de l'administration sur les marchands pouvait l'inciter à abuser de sa fonction³⁹. Pourtant, ce type d'attitude est loin d'avoir représenté une généralité et les lettres font finalement peu référence à ces situations. À Tyr, un document suggère néanmoins que le cadi abusa au moins une fois de son pouvoir en refusant de restituer des marchandises qu'il gardait et qui appartenaient à un marchand juif originaire du Maghreb et décédé alors qu'il se trouvait à Tyr⁴⁰. En tant que juge musulman et administrateur de la ville, il avait le droit de confisquer les marchandises des marchands morts sur place. En tant que *wakil* en revanche, il aurait sans doute dû faciliter la restitution des marchandises aux héritiers et se

³⁷ ENA NS 48, f.2, l. 5, éd. GOITEIN, FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, t. 2, doc. 27, p. 205. TS 18 J 5, f. 1, recto, l. 27-29, éd. GOITEIN, FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, t. 3, doc. 11, p. 133. Bodl. MS. Heb. d. 66 (Cat. 2878), fol. 61, recto, l. 19-26, éd. GOITEIN, FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, t. 3., doc. 32, p. 264.

³⁸ GOITEIN, *Mediterranean Society*, *op. cit.* n. 32, p. 311.

³⁹ UDOVITCH, « Merchants and Amirs : government and trade in 11th century Egypt », *loc. cit.* n. 50, p. 64. GOITEIN, *Mediterranean Society*, *op. cit.* n. 32, p. 439.

⁴⁰ TS 12. 666, recto, l. 15-18. Ed. GIL, *Malkhut*, t. 4, doc. 631, p. 93-96.

conformer au droit de la communauté religieuse à laquelle appartenait le marchand. Son rôle lui permettait de disposer d'arguments par rapport à des concurrents potentiels. Il disposait en effet de la possibilité d'exonérer de certaines taxes les marchands qui passaient par son entrepôt et peut-être utilisaient ses navires. Le cadi ne se contentait alors certainement que de la commission sur la vente⁴¹. Mais ce qu'il donnait aux uns d'un côté, il pouvait facilement le récupérer sur les centaines d'autres marchands qui passaient par Tyr sans fréquenter ni son khan ni ses navires. On comprend bien l'intérêt des marchands qui en avaient la possibilité d'utiliser les divers services proposés par Ibn Abi 'Uqayl.

(p. 143) Dans certaines situations cependant, le fait d'utiliser les navires du cadi de Tyr pouvait s'avérer un désavantage. Ainsi, en juin 1054, les marins descendus à terre à Alexandrie d'un bateau arrivant de Tyr rembarquèrent aussitôt après avoir été informés qu'un droit plus élevé que la normale serait exigé d'eux s'ils débarquaient leurs marchandises⁴². Ce genre de décision, non expliquée ici, pouvait devenir pérenne. Plusieurs documents montrent à quel point, dans les ports égyptiens, les autorités douanières étaient sourcilleuses et procédaient à une inspection poussée des navires et de leurs passagers⁴³. Après 1067, incapable de reprendre Tyr par la force, il semble que les Fatimides aient fait en sorte de pénaliser les marchands arrivant sur des navires en provenance de Tyr. Très clairement, une telle politique amena les marchands à reconsidérer leurs positions vis-à-vis de Tyr. Cela provoqua une réorganisation des réseaux commerciaux, vers d'autres ports et notamment vers Ascalon. Le lien avec Tyr devenait désormais un désavantage pour tous ceux qui arrivaient en Égypte et les marchands comprirent assez bien qu'il valait mieux maintenir des liens privilégiés avec les autorités portuaires d'Alexandrie qu'avec le cadi de Tyr désormais considéré comme un rebelle.

Le passage en douane constituait une phase stratégique de l'activité commerciale et on perçoit une certaine tension, voire de l'inquiétude, dans les propos d'un homme comme Nahray, pourtant rompu à ce genre d'opération⁴⁴. Les lettres suggèrent que les relations personnelles et informelles, la force des liens dits faibles entre certains détenteurs de l'autorité urbaines, et notamment les agents des douanes et certains marchands jouaient pour beaucoup dans les niveaux de taxation imposés aux marchands⁴⁵.

Au Yémen, la situation est assez différente à la fois à cause des rapports très étroits entre Bilal et Madmun, mais également du fait de la centralité de Madmun dans le réseau et de la

⁴¹ TS 8 J 22, f. 10, éd. PRINCETON GENIZA PROJECT.

⁴² ENA NS 22, f. 1, a, l. 7-9, éd. GIL, *Malkhut*, t. 3, doc. 547, p. 821-825.

⁴³ Sur les contrôles poussés des autorités douanières d'Alexandrie voir MAKHZUMI, *Kitab al-Minhaj fi 'ilm kharaj Misr*, éd. Cl. Cahen et Y. Ragheb, Le Caire, 1986, p. 45-46. TS 8 J 27 f. 2 et ULC Or 1080 J 167, éd. GIL, *Malkhut*, t. 3, doc. 447, p. 484-488; doc. 448, p. 489-492. IBN JUBAYR, *Rihla*, éd. M. J. De Goeje, Leyde, 1907, p. 39-40.

⁴⁴ TS 20.69, l. 40, éd. GIL, *Malkhut*, t. 3, doc. 380, p. 281-293. TS 12.371, l. 20-22, éd. GIL, *Malkhut*, t. 4, doc. 533, p. 535-537.

⁴⁵ Sur ces « liens faibles » et leur importance dans l'analyse des réseaux commerciaux cf. M. GRANOVETTER, « The Strength of Weak Ties », *American Journal of Sociology*, 78/6 (1973), p. 1360-1380.

position géographique d'Aden entre l'Égypte et l'Inde. Pour le dire simplement, Madmun représentait l'autorité locale à laquelle il était impossible d'échapper. Le lien de Madmun avec Bilal lui conférait une capacité d'action sans aucune mesure avec ce qui existait à Tyr puisqu'il pouvait disposer de la force armée pour lancer ses navires à la poursuite d'un **(p. 144)** mauvais payeur et il prêta ses navires à Bilal pour des opérations navales menées⁴⁶. Au-delà de son influence locale, Madmun entretenait des relations qui se répercutaient sur la sécurité des routes maritimes. Une lettre de 1135 écrite par le tribunal rabbinique à la communauté juive de Dhu al-Jibla, capitale de l'émirat zura'ide, rappelle les liens privilégiés que Madmun maintenait avec des personnalités situées au Yémen et à l'extérieur. L'auteur rappelle que Madmun bénéficiait de la « confiance des gouvernements qui se trouvaient dans les mers et de ceux qui étaient dans le désert (*shaltanim acher ba medinat ha-yam ve asher hem ba midbar*) »⁴⁷. Il faut comprendre que Madmun jouissait de la confiance des divers potentats qui contrôlaient les routes maritimes et terrestres de la région. Le rappel, dans la lettre de 1135, de cette confiance mutuelle peut selon nous être considéré comme une forme d'avertissement à ceux qui, à Dhu al-Jibla, s'apprêtaient peut-être à nuire à Madmun. La remise en cause du pouvoir de Madmun pouvait avoir des répercussions sur la sécurité des routes maritimes et terrestres et donc sur le commerce dans lequel était impliqué de près ou de loin beaucoup de personnes. La dépendance à l'égard de Madmun était donc extrêmement forte pour tous les marchands qui souhaitaient commercer dans ces parages où Aden constituait un véritable verrou du commerce que même les Fatimides cherchèrent à maintenir ouvert par tous les moyens⁴⁸.

CONCLUSION

Le fonctionnement des réseaux commerciaux reposait largement sur la confiance que pouvaient avoir les acteurs les uns dans les autres. Le rapport aux autorités urbaines et l'implication de ces dernières dans les réseaux de la Geniza reposaient sur des intérêts réciproques et, parfois, une certaine forme de dépendance. Les exemples de Tyr et d'Aden offrent ainsi deux exemples présentant à la fois des points communs et des différences dans les niveaux de dépendance que les divers acteurs, autorités urbaines d'un côté et marchands de l'autre, avaient chacun à l'égard de l'autre. À Tyr, en dépit du rôle de Ibn Abi 'Uqayl, la situation relativement périphérique de la cité dans le réseau de Nahray n'entraînait pas véritablement une situation de dépendance des marchands à l'égard ni des navires du cadî ni de

⁴⁶ Bodl. Ms. Heb. D. 66 (Cat. 2878), fol. 61, l. 12, éd. GOITEIN, FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, t. 3, doc. 32, p. 262-266. HAKAMI, *Kitab fi-l-nukat al-asriyya fi akhbar al-wuzara al-misriyya*, éd. H. Derenbourg, Paris, 1897, p. 26-27. IBN AL-MUJAWIR, *Mustabsir*, op. cit. n. 17, p. 43-45. Sur cette expédition contre Aden cf. lettre 18 J 5 f. 5, éd. GOITEIN, FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, t. 2, doc. 46, p. 314-328. ULC Or 1080 J 171, éd. FRIEDBERG GENIZA PROJECT.

⁴⁷ JNUL 4° 577.2/15, éd. GOITEIN, FRIEDMAN, *Sefer Hodu*, t. 2, doc. 36, p. 257.

⁴⁸ D. BRAMOULLÉ, « The Fatimids and the Red Sea (969-1171) », loc. cit. n. 14, p. 130-134.

la ville même de Tyr. Ibn (p. 145) Abi 'Uqayl avait en revanche besoin que le commerce prospère dans sa cité pour continuer à avoir le pouvoir. À Aden, la situation était fondamentalement différente, car la position géographique du port, passage obligé pour tous les navires voguant entre la mer Rouge et l'océan Indien, et la place même de Bilal et surtout de Madmun dans la cité rendaient les marchands totalement dépendants des autorités urbaines locales. La question religieuse, en dépit du caractère juif de la documentation principalement utilisée pour évoquer ces réseaux, ne constituait que très secondairement un critère dans la mise en place de ces derniers et ne jouait pas véritablement de rôle dans les rapports qu'entretenaient les marchands évoqués avec les autorités détentrices du pouvoir urbain⁴⁹. On ne trouve pas davantage de plaintes des membres du réseau commercial de Nahray b. Nissim à l'encontre d'Ibn Abi 'Uqayl, pourtant cadi musulman, que de plainte à l'égard de Madmun à Aden. Le cas est très typique à Aden, où Madmun lui-même exerçait les plus hautes fonctions administratives et commerciales sur le port après Bilal et qui ne semble pas avoir fait grand cas de la religion des marchands dont il fut parfois amené à confisquer les biens. L'importance des connexions qui se développèrent entre l'Égypte, le Yémen et l'Inde, ou entre l'Égypte, l'Ifriqiya et la Sicile encouragèrent le dépassement des barrières religieuses et témoignent à quel point les connexions s'effectuaient à des échelles à la fois très locales, les villes, et beaucoup plus vastes, des façades portuaires voire des régions entières qui se trouvaient finalement dépendantes l'une de l'autre dans le contexte à la fois de la politique économique fatimide et au-delà de l'essor économique d'une Europe de plus en plus demandeuse en produits de luxes orientaux.

BIBLIOGRAPHIE

SOURCES ARABES

- ABU MAKHRAMA, *Ta'rikh thaghr 'Adan*, éd. O. Lögfren, Leyde, Brill, 1932, 3 vol.
- ANTAKI (Yahya al-), *Histoire de Yahya Ibn Sa'id d'Antioche*, éd. I. KRATCHKOVSKY, tr. F. MICHEAU, G. TROUPEAU, *Patrologie Orientale*, XXXXVII, Turnhout, 1997.
- HAKAMI (AL-), *Ta'rikh al-Yaman. Yaman, it's early mediaeval history*, éd et tr. H. C. KAY, Londres, 1892.
- _____, *Kitab fi-l-nukat al-asriyya fi akhbar al-wuzara al-misriyya*, éd. H. Derenbourg, Paris, 1897.
- IBN AL-'ADIM, *Zubdat al-halib min ta'rikh Halab*, éd. S. DAHAN, Damas, 1951-1954, 2 vol.

⁴⁹ Pour les mêmes conclusions sur les réseaux siciliens de la Geniza voir NEF, « La Sicile dans la documentation de la Geniza cairote », *loc. cit.* n. 2, p. 290-291.

- IBN HAWQAL, *Kitab Surat al-ard*, éd. G. H. KRAMERS, *Viae et regna. Descriptio ditionis moslemicae*, Leyde, 1938-1939.
- IBN JUBAYR, *Rihla*, éd. M. J. De Goeje, Leyde, 1907.
- IBN AL-MUJAWIR, *Ta'rikh al-Mustabsir*, éd. O. Löfgren, *Descriptio Arabiae Meridionalis*, Leyde, 1954.
- IBN AL-QALANISI, *Dhayl Ta'rikh Dimashq*, éd. H. F. AMEDROZ, Leyde, 1908.
- IBN SHADDAD, *Al-A'laq al-Khatira fi Dhikr Umara al-Sham*, éd. S. DAHAN, Damas, 1962.
- SIBT IBN AL-JAWZI, *Mira't al-Zaman fi ta'rikh al-a'yan*, éd. J. RASSI, Damas, 2005
- MAKHZUMI (AL-), *Kitab al-Minhaj fi 'ilm kharaj Misr*, éd. Cl. Cahen, Le Caire, 1986.
- MAQRIZI (AL-), *Itti'az al-Hunafa' bi-Akhbar al-A'imma al-Fatimiyyin al-Khulafa'*, éd. A. F. SAYYID, Damas, 2012.
- MUQADDASI (AL-), *Ahsan al-Taqaqim fi ma'arif al-aqalim*, éd. M. J. DE GOEJE, 2^e éd., Leyde, 1967.

SOURCES JUDÉO-ARABES

- M. GIL, *Erets Yisrael be-tequmat ha-Muslemim ha-rishona* (634-1099), Tel-Aviv, 1983, 3 vol.
 _____, *Be-Malkhut Yishma'el. In the Kingdom of Ishmael, Texts from the Cairo Geniza*, Tel Aviv, 1997.
- S. D. GOITEIN, M. A. FRIEDMAN, *India Traders of the Middle Ages*, Leyde, 2008.
 _____, *Sefer Hodu*, Jérusalem, 2009-2013.
- J. MANN, *The Jews of Egypt and in Palestine under the Fatimid Caliphs*, 1^{ère} éd. 1920, New York, 1970.

Certaines des lettres de la Geniza ne sont pas éditées en format papier. Nous avons indiqué le cas échéant, le nom des sites internet sur lesquels ces lettres sont consultables gratuitement en ligne. Il s'agit du :

- FRIEDBERG GENIZA PROJECT (<http://jewishmanuscripts.org/?lang=eng>)
- PRINCETON GENIZA PROJECT (<https://geniza.princeton.edu/pgp/>)

TRAVAUX

- A. ASHUR, B. OUTHWAITE, « An Eleventh-Century pledge of allegiance to Egypt from the Jewish community of Yemen », *CmY*, 22 (2016), p. 34-48.

- D. BRAMOULLE, « Le réseau portuaire du califat fatimide en Méditerranée (969-1171) : une difficile mise en œuvre », *Espaces et réseaux en Méditerranée. VI^e-XVI^e siècles*, Vol. II, *La formation des réseaux*, D. Coulon, Ch. Picard, D. Valérian (éd.), Saint-Denis, 2010, p. 45-73.
- _____, « The Fatimids and the Red Sea (969-1171) », *Navigated Spaces, Connected Places, Proceeding of the Red Sea V Conference*, D. AGIUS, J. P. COOPER, A. TRAKADAS, C. ZAZZARO (éd.), , Oxford, 2012, p. 127-137.
- _____, « Espaces et structures de l'échange sur les littoraux orientaux du monde fatimide », *Chrétiens et musulmans en Méditerranée médiévale : contacts et échanges*, *Civilisation Médiévale* XV Ph. SENAC, N. PROUTEAU (éd.), Poitiers, 2003, p. 79-92.
- _____, « Tyr dans les sources de la période fatimide (969-1171) », *Sources de l'histoire de Tyr, textes de l'Antiquité et du Moyen Âge*, P.-L. GATIER, J. ALIQUOT, L. NORDIGUIAN (éd.), Beyrouth, 2011, p. 157-177.
- _____, « Les villes maritimes fatimides en Méditerranée orientale (969-1171) », *Histoire Urbaine*, 19 (2007), p. 93-116.
- _____, « Les populations littorales du *Bilad al-Sham* fatimide et la guerre (X^e–XII^e siècles) », *Annales islamologiques*, 43 (2010), p. 303-336.
- D. COULON, Ch. PICARD, D. VALERIAN (dir.), *Espaces et réseaux en Méditerranée (VI^e s-XVI^e siècle)*. Vol. I, *La configuration des réseaux*, Paris, 2007.
- F. DAFTARY, *The Isma'ilis: their history and doctrines*, Cambridge, 1990.
- M. GIL, *A History of Palestine 634-1099*, Cambridge, 1997.
- 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, 1^{ere} éd. 1967-1988, réed, 1999.
- J. GOLDBERG, *Trade and Institutions in the Medieval Mediterranean*, Cambridge, 2012.
- M. GRANOVETTER, « The Strength of Weak Ties », *American Journal of Sociology*, 78/6 (1973), p. 1360-1380.
- S. C. REIF, *A Jewish Archive from old Cairo : The History of Cambridge University's Genizah Collection*, Richmond 2000.
- N. 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. 15-88.
- A. NEF, « La Sicile dans la documentation de la Geniza cairote (fin X^e – XIII^e siècle) : les réseaux attestés et leur nature », D. COULON, Ch. PICARD, D. VALERIAN (dir.), *Espaces et réseaux en Méditerranée (VI^e s-XVI^e siècle)*. Vol. I, *La configuration des réseaux*, Paris, 2007, p. 273-292.
- A. L. UDOVITCH, « Merchants and Amirs : government and trade in 11th century Egypt », *Asian and African Studies*, 22 (1988), p. 53-72.

- E. VALLET, *L'Arabie marchande. État et commerce sous les sultans rasulides du Yémen (626-858/1229-1454)*, Paris, 2010.

Résumé

Loin de n'être seulement que des lettres commerciales ou de simples bons de commande, les lettres commerciales de la Geniza livrent de très nombreuses informations essentielles sur les arcanes des administrations portuaires fatimides. Durant les XI^e et XII^e siècles, cette documentation évoque quelques figures d'administrateurs des villes littorales sous domination ou sous influence fatimide. Ibn Abi 'Uqayl (m. v. 1075) à Tyr au XI^e siècle et, au siècle suivant, Madmun b. Japhet b. Bundar (m. 1151), bras droit du gouverneur musulman Bilal b. Jarir et administrateur du port et de la douane d'Aden. Ibn Abi 'Uqayl et Madmun étaient issus de deux milieux très différents, mais leurs cas offrent néanmoins, à l'échelle de deux espaces maritimes et de deux périodes de l'histoire du califat fatimide, de bons exemples à la fois du rapport entre le gouvernement des cités littorales et du fonctionnement des réseaux commerciaux ainsi que de l'articulation de différents espaces maritimes dans le cadre de la politique fatimide.

Au-delà du type de marchandises transportées, des trajets effectués et des navires utilisés, les lettres permettent donc de mieux appréhender le fonctionnement des réseaux commerciaux en mettant en évidence les différents acteurs de ce commerce beaucoup plus interconfessionnel qu'il n'y paraît. Armateurs, agents, administrateurs et marchands qui louaient les navires et payaient des taxes portuaires, tous devaient entretenir des relations étroites dépassant les barrières de leur foi respective pour la réussite de leurs affaires et de leurs carrières.