



HAL
open science

Mélanges en l'honneur de Martine Acerra, David Plouviez et Sébastien Martin dir. PUR-remise du manuscrit aux éditeurs : 09/01/2019 ; dépôt sur HAL : 18/10/2023 Ports et navires d'al-Andalus dans le Livre de Roger d'al-Idrīsī (XII e siècle) : représentations d'une réalité et réalités d'une écriture

Christine Mazzoli-Guintard

► To cite this version:

Christine Mazzoli-Guintard. Mélanges en l'honneur de Martine Acerra, David Plouviez et Sébastien Martin dir. PUR-remise du manuscrit aux éditeurs : 09/01/2019 ; dépôt sur HAL : 18/10/2023 Ports et navires d'al-Andalus dans le Livre de Roger d'al-Idrīsī (XII e siècle) : représentations d'une réalité et réalités d'une écriture. 2019. hal-04247941

HAL Id: hal-04247941

<https://hal.science/hal-04247941>

Preprint submitted on 18 Oct 2023

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.

Mélanges en l'honneur de Martine Acerra, David Plouviez et Sébastien Martin dir.
PUR-remise du manuscrit aux éditeurs : 09/01/2019 ; dépôt sur HAL :
18/10/2023

Ports et navires d'al-Andalus dans le *Livre de Roger d'al-Idrīsī* (XII^e siècle) : représentations d'une réalité et réalités d'une écriture

Christine Mazzoli-Guintard
Université de Nantes-UMR6566/LARA

Avant, bien avant une enquête chère à Martine Acerra, l'enquête royale de 1665 ordonnant la visite des havres et ports de France¹, un géographe arabe avait recensé les étapes de la route maritime reliant Nantes à la ville de Saint-Michel : « Nantes est une ville au bord de la mer sise au fond d'un golfe [...] Les voyageurs et les navires s'y livrent à un va-et-vient [...] À partir de là, la mer forme de nombreux golfes vers le nord [...] Celui qui veut aller de Nantes à la ville de Saint-Michel par [...] la voie maritime se rend, en suivant les renforcements du golfe sur cinquante milles, de Nantes à Batz, ville magnifique, prospère, dotée d'un chantier naval, d'un port qui est le lieu d'une intense activité [...puis] à Vannes, située sur un cap qui entre dans la mer qu'elle surplombe [...] où l'on trouve un port et un chantier naval [...] la route maritime passe ensuite par Quimperlé, Quimper, Lannion, Saint-Mathieu] port où les bateaux vont et viennent [...puis à Saint-Malo, Dinan] port où les arrivées et les départs dans toutes les directions sont permanents [et enfin à Dol et Saint-Michel]² ».

Cette description de route maritime, rédigée à Palerme au XII^e siècle par al-Idrīsī, est avant tout le reflet d'une manière de penser la mer : les modalités de représentation sont celles d'un auteur qui a choisi de noter la présence de mouillages, de villes côtières et d'arsenaux ; l'écriture se fait aussi l'écho du monde de l'auteur, à savoir la Méditerranée occidentale entre Hauteville et Almohades. C'est bien entendu vers al-Andalus que je me propose de tourner le regard et d'analyser les représentations des havres et des navires forgées par al-Idrīsī. Une première escale, en Sicile, est néanmoins nécessaire.

I. Al-Idrīsī, l'auteur du *Livre de Roger* : un célèbre inconnu

I-1. L'auteur : une enquête interminable ?

Si al-Idrīsī est sans conteste l'un des plus célèbres géographes arabes du Moyen Âge, le corpus documentaire le concernant ne permet guère d'aller au-delà d'une biographie en pointillés³ : descendant du fondateur du royaume idriside de Fès, il

¹ ACERRA M. et SAUZEAU T., « Zones construites, zones désertes sur le littoral atlantique. Les leçons du passé », *Norois*, 222, 2012, [<http://journals.openedition.org/norois/404>](consulté le 10 septembre 2018).

² IDRISI, *La première géographie de l'Occident*, trad. du chevalier JAUBERT, revue par NEF A., Paris, Flammarion, 1999, p. 418-420 [=AL-IDRĪSĪ trad.].

³ Voir deux récentes mises au point sur les inconnues de la vie d'al-Idrīsī : NEF A., « Al-Idrīsī : un complément d'enquête biographique », in BRESCH H. et TIXIER DU MESNIL E. (dir.), *Géographes et voyageurs au Moyen Âge*, Nanterre, Presses universitaires de Paris Nanterre, 2010, p. 53-66,

appartient à une famille prestigieuse ; rédigeant sur l'ordre du roi de Sicile Roger II (1130-1154) une description de l'oekoumène, il fréquente la cour de Palerme et la chancellerie des Hauteville ; en quête de savoirs comme les lettrés de son temps, il s'est formé à Cordoue et a voyagé dans la péninsule Ibérique. Mais, où est-il né ? À Ceuta, comme l'érudition l'a répété à satiété, ou en Sicile, hypothèse plus récente et toujours débattue⁴ ? Quand est-il né ? L'hypothèse avancée par M. Casiri au XVIII^e siècle, d'une naissance en 1099-1100 a toujours été retenue, même si aucune source ne permet de l'étayer avec certitude⁵. Et l'année de sa mort, traditionnellement fixée au milieu des années 1160, a été repoussée à 1175-76 par des travaux récents.

La seule date certaine de la biographie d'al-Idrīsī est donnée par le géographe lui-même dans le prologue de son ouvrage : à la demande du roi, al-Idrīsī compose un ouvrage qui doit couronner une représentation de la terre figurée sur une sphère en argent ; le roi « ordonna que ce livre s'intitulât 'Divertissement pour celui qui désire parcourir le monde', ce qui fut fait au cours de la première décade de janvier, qui correspond au mois de *shawwâl* de l'année 548 H (1154). J'obéis donc à ces ordres et suis les grands lignes dégagées par le roi⁶ ». Pour certains, cette date indique l'achèvement de l'œuvre, pour d'autres, elle en marque le commencement. Les événements évoqués dans le *Livre de Roger* permettent-ils de trancher ? Quand al-Idrīsī rédige son ouvrage, « Almería est aux mains des Rūm⁷ », c'est-à-dire qu'il compose entre la conquête d'Almería, le 17 octobre 1147, par une coalition de Pisans, de Génois, de Catalans, de Castillans et de Léonais, et la conquête de la ville par les Almohades en 1157. De même, al-Idrīsī rédige à l'époque où Roger II s'est constitué un empire côtier en Ifrīqiya et avant l'intervention des Almohades dans la région en 1159-1160 : « Bône fut conquise par un des lieutenants du grand roi Roger en 548 H (1153-1154) ; elle est actuellement pauvre, peu prospère et administrée par un agent du roi Roger, issu de la famille des Banû Ḥammād⁸ ». Al-Idrīsī évoque aussi « la Bourgogne allemande, qui compte au nombre de ses villes Augst [Aoste ?], Genève, Lausanne, Besançon et Verdun [...] Le roi des Allemands y réside et se déplace de l'une à l'autre [...] La Bourgogne des Allemands, ses gouverneurs et ses percepteurs sont sous la domination d'un prince allemand, qui la protège et en perçoit les impôts⁹ ». Pour H. Bresc et A. Nef, ce roi des Allemands qui réside en Bourgogne est l'empereur Frédéric Barberousse après son mariage avec la comtesse Béatrice

[<http://books.openedition.org/pupo/1580>] (consulté le 10 sept. 2018) ; ROSA C. DE LA, « La langue du *Kitāb Nuzhat al-Muštāq fī ihtirāq al-āfāq* », *QuSem*, 28, 2012, p. 189-208.

⁴ Sur l'hypothèse sicilienne : AMARA A. et NEF A., « Al-Idrīsī et les Hammūdides de Sicile : nouvelles données biographiques sur l'auteur du *Livre de Roger* », *Arabica*, 67, 2000, p. 121-127. Elle est réfutée, entre autres, par J. Johns et V. Prévost.

⁵ D'autres le font naître en 1085 : ainsi DUBLER C., « Idrisiana Hispanica. I. Probables itinerarios de Idrīsī por al-Andalus », *Al-Andalus*, XXX, 1965, p. 89-137.

⁶ AL-IDRĪSĪ trad., p. 62.

⁷ AL-IDRĪSĪ, *Opus geographicum*, CERULLI E. et al. éd., Naples-Rome, Brill, 1975, p. 563 [=AL-IDRĪSĪ éd.]. Rūm : litt. les Romains, c'est-à-dire les héritiers de l'empire romain, les chrétiens.

⁸ AL-IDRĪSĪ trad., p. 193.

⁹ *Ibid.*, p. 368 et p. 426.

de Bourgogne en juin 1156, plus précisément même en 1157 pour la diète tenue à Besançon¹⁰.

Une fois encore, al-Idrīsī nous échappe : la diète de Besançon est convoquée en octobre 1157, Almería a été conquise avant le 21 août 1157¹¹. Certes, la cour de Palerme a pu recevoir des informations plus récentes du Saint-Empire que d'al-Andalus ; mais al-Idrīsī fait-il allusion à Frédéric Barberousse et aux années 1156-1157 ? Alors que le discours d'al-Idrīsī est émaillé d'indications temporelles lorsqu'il fait allusion à des événements récents, comme ceux relatifs à l'Ifrīqiya des années 1147-1153, son récit à propos de la Bourgogne allemande est teinté de l'an historicité qui domine l'ensemble de l'œuvre. Al-Idrīsī rédigeant après quinze années d'enquête dans les livres de ses prédécesseurs et auprès de voyageurs, al-Idrīsī se plaisant à mêler des informations d'époques différentes, il n'est pas exclu que la Bourgogne allemande soit celle des premières décennies du XIII^e siècle : en 1127, le comté de Bourgogne s'émancipe de la tutelle impériale et n'est à nouveau rattaché au Saint-Empire qu'à partir de 1156.

D'une biographie en pointillés, n'émergent ainsi que quelques certitudes : al-Idrīsī, qui s'est formé entre al-Andalus, Maghreb et Sicile, utilise une langue arabe où sont présents des termes de l'arabe maghrébin et des traits typiques du moyen arabe de Sicile¹². Al-Idrīsī est à l'œuvre en janvier 1154, au moment où la monarchie normande de Sicile est implantée sur le littoral de l'Ifrīqiya de Bône à Mahdiyya, au moment aussi où s'affirme une nouvelle puissance en Méditerranée occidentale, celle des Almohades. Ces derniers se sont emparés de Tlemcen en 1145, de Marrakech et de Séville en 1147, de Bougie en 1151¹³ ; si al-Idrīsī fait état de la conquête de Marrakech par les Almohades, il oublie ou ignore leur conquête de Bougie : « de nos jours, Bougie fait partie du Maghreb central. C'est la capitale du pays des Banû Ḥammād¹⁴ ». Insaisissable al-Idrīsī...

I-2. Une géographie originale : l'oekoumène quadrillé

Originale, la géographie d'al-Idrīsī l'est à plusieurs titres¹⁵. Outre qu'elle complète et précise une double représentation graphique, celle de la sphère à l'échelle du monde et celle des cartes qui illustrent chaque section, le monde y est entièrement quadrillé : au traditionnel partage du monde en sept climats parallèles à l'équateur, al-Idrīsī superpose des sections, au nombre de dix par

¹⁰ AL-IDRĪSĪ trad., « Présentation » par BRESCH H. et NEF A., p. 18.

¹¹ La circulaire annonçant la conquête est rédigée en septembre 1157 et le roi Alphonse VIII de Castille, présent à Almería, meurt le 21 août (É. LEVI-PROVENÇAL, « Un recueil de lettres officielles almohades : introduction et étude diplomatique-Analyse et commentaire historique », *Hespéris*, XXVIII, 1941, p. 38-41).

¹² ROSA C. DE LA, *op. cit.*

¹³ Sur les étapes de la construction de l'empire almohade, VIGUERA MOLINS M^a J., « Historia política », in VIGUERA MOLINS M^a J. (dir.), *El retroceso territorial de al-Andalus, almorávides y almohades siglos XI al XIII*, Madrid, Espasa Calpe, 1997, p. 67-94.

¹⁴ AL-IDRĪSĪ trad., p. 165.

¹⁵ Cette œuvre géographique a suscité de très nombreux travaux ; parmi les plus récents : TIXIER DU MESNIL E., *Géographes d'al-Andalus, De l'inventaire d'un territoire à la construction d'une mémoire*, Paris, Publ. de la Sorbonne, 2014, p. 350-378 ; DUCENE J.-C., *L'Europe et les géographes arabes du Moyen Âge*, Paris, CNRS, 2018.

climat ; au quadrillage s'ajoutent des itinéraires qui relient les lieux décrits dans chacune des sections, permettant d'inscrire le *Livre de Roger* dans le genre *al-masālik wa-l-mamālik*¹⁶. Par ailleurs, al-Idrīsī est le premier géographe arabe à décrire avec minutie l'ensemble de l'Occident chrétien, là où ses prédécesseurs n'avaient laissé que quelques images des pays des Rūm¹⁷.

La péninsule Ibérique est décrite dans la première section du IV^e climat, qui réunit les espaces situés au sud de la cordillère centrale, tandis que les espaces situés au nord de celle-ci sont évoqués dans la première section du V^e climat, avec toutefois une anomalie : al-Idrīsī décrit deux fois la vallée de l'Ebre entre Tudela et Tortosa, qui appartient donc tant au IV^e climat qu'au V^e. La frontière qui sépare les deux climats recrée, comme E. Tixier du Mesnil l'a bien montré, le territoire du califat¹⁸. Mais al-Idrīsī n'en reste pas au califat et il mêle des moments différents de l'histoire d'al-Andalus : si la strate omeyyade est bien au cœur de sa représentation – Cordoue est toujours la capitale d'al-Andalus, sa métropole et le siège du califat-, le XI^e siècle est aussi présent, sous la forme de la *fitna* qui éclate en 1009, des conquêtes castillanes de 1085 et des royaumes de taifas, ainsi que le premier XII^e siècle, marqué par l'apogée Almería au temps des Almoravides¹⁹.

Ces strates d'informations superposées, que seules des études lexicales peuvent mettre en évidence, reflètent sans aucun doute les préférences de l'auteur ; mais elles révèlent tout autant les sources mises en œuvre pour écrire. Ainsi, la partition d'al-Andalus entre le IV^e climat et le V^e climat reproduit tout simplement et fidèlement le propos d'Aḥmad b. `Umar al-`Uḍrī, mort à Almería en 1085, qu'al-Idrīsī cite d'ailleurs dans son prologue parmi les ouvrages ayant servi à élaborer le *Livre de Roger* : « al-Andalus est située dans une zone intermédiaire de la terre et elle est aussi placée dans une position intermédiaire des climats, se trouvant pour partie dans le IV^e climat, pour partie dans le V^e climat²⁰ ». Les représentations d'al-Andalus dans le *Livre de Roger* sont donc autant le reflet des informations disponibles à la cour de Palerme et des inclinations du géographe que l'image d'un réel, celui de la Méditerranée occidentale du milieu du XII^e siècle, où émerge timidement un nouvel empire maritime, celui des Almohades²¹. Après cette escale sur le lieu de l'écriture du *Livre de Roger*, le discours idrisien sur les représentations des réalités portuaires d'al-Andalus peut être sondé.

¹⁶ Sur ces premiers ouvrages de géographie arabe, voir la récente mise au point de FRANCO-SANCHEZ F., « *Al-masālik wa-l-mamālik* : precisiones acerca del título de estas obras de la literatura geográfica árabe medieval y conclusiones acerca de su origen y estructura », *Philologia Hispalensis*, 31-2, 2017, p. 37-66.

¹⁷ TIXIER DU MESNIL E., *op. cit.*, p. 350-363.

¹⁸ *Ibid.*, p. 363-368.

¹⁹ MAZZOLI-GUINTARD C., « Al-Idrīsī et al-Andalus : le sens des mots, de la philologie à l'histoire », *El mundo del geógrafo ceutí al-Idrisi*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, 2011, p. 133-159.

²⁰ Souvent ignoré, ce fragment de l'œuvre d'al-`Uḍrī est transmis par un lettré oriental, al-Qazwīnī (1203-1283), qui voyagea entre la Perse et la Syrie ; dans cette dernière contrée, il fut en contact avec deux savants originaires d'al-Andalus, Ibn al-`Arabī et Ibn Sa`īd al-Mağribī (DELGADO PEREZ M^a M., *Lo real y lo maravilloso en la ecúmene del siglo XIII, Las islas en el Āṭār al-bilād de al-Qazwīnī*, Sevilla, Ed. Alfar, 2003, p. 165).

²¹ Sur la puissance navale des Almohades, PICARD C., *La mer des califes, Une histoire de la Méditerranée musulmane*, Paris, Seuil, 2015, p. 333-341.

II. Ports et arsenaux d'al-Andalus dans le *Livre de Roger*

II-1. Des ports aux silhouettes furtives

Les lieux où un bateau peut être immobilisé sont signalés de manière fort laconique dans le *Livre de Roger*. Parfois, le mouillage est suggéré par la simple mention d'un toponyme sur un itinéraire maritime ou fluvial, comme ces étapes sur le Guadalquivir : « Celui qui veut se rendre par eau de Séville à Cordoue s'embarque sur le fleuve et le remonte, en passant par les moulins d'al-Z.râda, par le coude de Manzil Abân, Cantillana, Alcolea, Lora, Ḥiṣn al-Jawf, Ochavillo, l'embouchure de la rivière de M.l.bâl, Almodóvar, Wâdî al-R.mân et les moulins de Nâṣih, pour arriver à Cordoue²² ». Tous les 10 km en moyenne²³, le bateau pouvait mouiller non loin d'une localité où le voyageur trouvait une halte –*manzil* signifie arrêt, étape, voire auberge-, en un lieu parfois protégé –tout comme al-Jawf, Lora, Almodóvar et Cantillana apparaissent dans les sources associés au terme *ḥiṣn*, habitat protégé-.

La notion de port est parfois suggérée par un va-et-vient de navires, comme à Faro, par des activités d'exportations vers l'Orient, comme à Málaga²⁴, voire par la seule position de l'habitat sur un littoral (*fī l-baḥr*) : la presque île de Tarifa, dont les réalités portuaires sont documentées depuis l'époque omeyyade et qui est un port stratégique pour les Almohades dès 1145²⁵, est simplement évoquée par sa localisation « sur la mer syrienne (*al-baḥr al-šāmī*, la Méditerranée)²⁶ ». Parfois aussi, al-Idrīsī associe au toponyme un terme au signifié spécifique : du riche lexique de la langue arabe pour désigner le port²⁷, al-Idrīsī a retenu *marsā*, de *rasā*, mouiller, *furḍa*, de *farāḍa*, entailler, découper, et *mīnā'*, de *wanā*, cesser, interrompre. *Marsā* est le plus souvent employé : il est associé au toponyme qui identifie le mouillage –*marsā* Portmán, *marsā* Mazarrón, *marsā* Balerna, *marsā* Castillo de Ferro, etc.²⁸- ou bien il est uni à une indication géographique permettant de situer le havre –*marsā* au débouché de l'Arade, ensemble de *marāsī* de la lagune du Bélich (Mar Menor)²⁹-. *Furḍa* désigne le port maritime d'une ville importante située à l'intérieur des terres : Torre de las Águilas est le port de Lorca, Carthagène celui de Murcie, port désigné aussi par *mīnā'*³⁰. En revanche, al-Idrīsī n'emploie ni *marsā*, ni *furḍa*, à propos des principaux ports d'al-Andalus, pour lesquels il signale des activités d'exportations vers l'Orient –Almería,

²² AL-IDRĪSĪ trad., p. 293.

²³ Le long du littoral, le navigateur trouvait un mouillage tous les 20 km environ (PICARD C., *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge (VIII^e- XIII^e siècle)*, Paris, PUF, 1997, p. 105 : une centaine de mouillages sont répertoriés sur plus de 2000 km entre l'Ebre et le Tage).

²⁴ AL-IDRĪSĪ trad., p. 262 et p. 285.

²⁵ GURRIARAN DAZA P. « Arquitectura y técnicas constructivas califales en el castillo de Tarifa », *Almoraima*, 25, 2001, p. 159-180 ; GOZALBES CRAVIOTO E., « Tarifa, puerto estratégico de los almohades », *Aljaranda*, 11, 2014, p. 11-13, [<http://www.aljaranda.com/index.php/aljaranda/article/view/835>] (consulté le 17 déc. 2018).

²⁶ AL-IDRĪSĪ éd., p. 539.

²⁷ Sur ce vocabulaire, PICARD C., *La mer et les musulmans*, op. cit., 1997, p. 137.

²⁸ AL-IDRĪSĪ éd., p. 558-563.

²⁹ *Ibid.*, p. 558-559.

³⁰ *Id.*

Málaga-, ou un atelier de constructions navales -Algeciras, Denia, Alicante, Tortosa- : les *marāsī* d'al-Andalus dans le *Livre de Roger* sont bel et bien des ports de moindre importance. Et si le sens général de *marsā* ne permet pas de savoir s'il y a là un abri naturel ou artificiel, la plupart du temps les navires mouillent dans un havre naturel : des barques permettent le transbordement des marchandises et la grève où l'on hale au sec les embarcations constitue le port, pratiques universelles de la navigation³¹.

II-2. Un choix bigarré d'arsenaux

Des ateliers de constructions navales d'al-Andalus, al-Idrīsī a retenu Alcácer do Sal, Algeciras, Alicante, Denia, Portimaõ et Tortosa³². L'ensemble est pour le moins bigarré : il comprend trois des cinq arsenaux en activité au temps du califat de Cordoue, moment clé dans l'essor d'une puissante marine en al-Andalus³³, à savoir Alcácer do Sal, Algeciras et Tortosa ; le corpus des arsenaux omet Séville et surtout Almería, qui a abrité le plus puissant arsenal du califat et qu'al-'Udrī décrit avec force précisions. Certes, lorsqu'al-Idrīsī rédige son *Livre de Roger*, Almería est depuis 1147 aux mains des Rūm ; mais Tortosa l'est aussi, depuis 1148, et le comte de Barcelone Raimond Bérenger IV a donné l'arsenal aux juifs en 1149 pour qu'ils y construisent des maisons³⁴. Quant à l'arsenal de Denia, ses activités sont associées au royaume de *taifa* des `Āmirīdes (1010-1076), qui développent une véritable thalassocratie en Méditerranée occidentale³⁵. Enfin, al-Idrīsī est le premier auteur à mentionner la présence d'arsenaux auprès de Silves, à Portimaõ, et à Alicante : il s'étonne d'ailleurs que, malgré le peu d'importance de cette dernière ville, on y construise des navires³⁶. Ce choix bigarré d'arsenaux, qui dessine une carte éloignée des réalités du milieu du XIII^e siècle, obéit à des motivations dont il faut bien reconnaître qu'elles nous échappent.

La notion d'arsenaux, enfin, n'implique en rien la présence d'un bâtiment destiné à la construction et à la réparation de navires. Certes, de tels bâtiments ont existé : la lithographie de Nicolas Chapuy, du début des années 1830, a popularisé

³¹ PICARD C., *La mer et les musulmans*, op. cit., 1997, p. 139-140 ; PICARD C., « Le port "construit" sur les littoraux du monde musulman méditerranéen et atlantique (VIII^e au XV^e siècle), d'après les sources arabes », in FABRE G., LE BLEVEC D. et MENJOT D. (dir.), *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge*, Paris, Ed. Le Manuscrit, 2009, p. 213-224. C. Picard signale ces pratiques pour la fin du XVI^e siècle sur des gravures du *Ciuitatis Orbis Terrarum* et elles sont toujours observables sur de nombreux littoraux.

³² Sur les arsenaux d'al-Andalus, reste incontournable TORRES BALBAS L., « Atarazanas hispanomusulmanas », *Al-Andalus*, XVIII, 1946, p. 175-209. Plus récent, élargi à l'Islam médiéval et synthèse des données disponibles : PICARD C., « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XV^e siècle) », in COULON D. et al. (éd.), *Chemins d'outre-mer, Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, Paris, Publ. de la Sorbonne, 2004, p. 691-710.

³³ Sur cette période clé dans l'histoire maritime d'al-Andalus, LIROLA DELGADO J., *El poder naval de al-Andalus en la época del califato omeya*, Granada, UGR-IEA, 1993.

³⁴ TORRES BALBAS L., op. cit., p. 182 sur la foi des *Anales de Tortosa*.

³⁵ BRUCE T., *La taifa de Denia et la Méditerranée au XI^e siècle*, Toulouse, Presses du Mirail, 2013.

³⁶ EPALZA M. DE, « Estudio del texto de al-Idrīsī sobre Alicante », *Sharq al-Andalus*, 2, 1985, p. 215-232.

les arsenaux d'Almería, dont une nef de 100 m de long subsiste jusqu'en 1868³⁷. Mais la plupart du temps, rappelle C. Picard, il existait simplement une zone ouverte où les navires étaient construits, sans qu'il y eût d'édifice destiné à abriter les travaux³⁸. Le lexique, une fois encore, peut-il être révélateur des pratiques ? Al-Idrīsī désigne en effet l'arsenal d'Algeciras par *dār al-ṣinā'a* (maison de la manufacture), celui de Denia par *dār al-inšā'* (maison de la construction), tandis qu'il signale la construction navale à Portimaõ, à Alcácer do Sal, à Tortosa ou encore à Alicante par *al-inšā'* (la construction)³⁹ : la terminologie employée suggère, dans les deux premiers cas, un établissement plus structuré, sous la forme d'un édifice ou d'une institution.

III. Les navires d'al-Andalus dans le *Livre de Roger*

III.1. Au milieu du XII^e siècle, le plein développement des flottes de l'Occident musulman

Sur les flottes d'al-Andalus, des recherches récentes mettant en œuvre un large corpus documentaire formé de textes arabes, de représentations de navires sur des céramiques et des graffiti, de découvertes d'épaves, ont fait progresser nos connaissances de manière notable, donnant corps à une histoire maritime dynamique : au sein du monde musulman, des progrès dans la construction des navires conduisent à des embarcations plus puissantes aux XI^e-XII^e siècles, tandis que les marins italiens, à compter du XII^e siècle, développent leur activité de construction navale et finissent par imposer leur savoir-faire dans les ports almohades, à partir du XIII^e siècle⁴⁰. Al-Idrīsī rédige au moment où la construction navale en al-Andalus a atteint son plein développement : comment évoque-t-il les bateaux qui fréquentent les ports d'al-Andalus ou qui sortent de ses arsenaux ? Quel vocabulaire emploie-t-il pour dire l'embarcation ?

C. Picard a montré à quel point le lexique était révélateur des dynamismes de la construction navale : deux paliers chronologiques marquent l'évolution du vocabulaire, le premier concernant les XI^e-XII^e siècles avec l'utilisation d'une terminologie plus élaborée qui reflète les progrès accomplis, le second palier se situant au XIV^e siècle avec un vocabulaire plus technique qui concerne une nouvelle génération de navires⁴¹. Si, tout au long du Moyen Âge, les auteurs arabes emploient trois termes génériques pour désigner un bateau, *markab*, *saḫnā* et *qārib*, dès le XI^e siècle des qualificatifs permettent de préciser le type d'embarcations et un lexique plus riche est employé : al-'Udrī, qu'al-Idrīsī utilise pour rédiger son œuvre, inclut dans son vocabulaire le navire de guerre (*al-*

³⁷ MORALES MEDINA A., *El puerto de Almería, Proyectos y obras de edificación y urbanización (1800-1950)*, tesis doctoral, Universidad de Almería, 2005, p. 19 ; GONZALEZ ALCANTUD, J., « Almería, tierra fértil en orientalismos y sus contrarios », in CARA BARRIONUEVO L. (coord.), *Cuando Almería era Almarīyya*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 2016, p. 28.

³⁸ PICARD C., *La mer et les musulmans*, op. cit., 1997, p. 142.

³⁹ AL-IDRĪSĪ éd., p. 540, 557, 543, 544, 555, 558.

⁴⁰ PICARD C., *La mer et les musulmans*, op. cit., 1997, p. 110-119 ; PICARD C., *L'océan Atlantique musulman de la conquête arabe à l'époque almohade*, Paris, Maisonneuve & Larose-Unesco, 1997, p. 291-321.

⁴¹ *Ibid.*, p. 296.

markab al-ḥarbiyya), la galère (*al-šīnī*) et les navires explorateurs (*al-fattāša*) ; le Cordouan Ibn Ḥayyān (m. 1076) emploie un lexique varié qui comprend les navires de mer (*al-marākib al-baḥriyya*), les navires occidentaux (*al-marākib al-ḡarbiyya*), la galère (*al-šīnī* ou *al-qarāqir* pour la galère des chrétiens), les navires explorateurs (*al-fattāša*), les navires de transport (*al-marākib al-ḥammāla*), les navires portant le feu grégeois (*al-ḥarrāqāt*)⁴².

Les auteurs du XII^e siècle, ajoute C. Picard, n'apportent pas grand-chose de plus : al-Zuhrī (Málaga, v. 1164-Borujerd, 1220) emploie en général *al-qārib* pour désigner les petites embarcations et ajoute au lexique des termes spécifiques aux navires construits par les chrétiens, comme les *bayyūniyyāt* de Bayonne, les *šayāḥīn* de Pise, ainsi que des termes de batellerie, *al-ḡalība*, radeau utilisé pour le transport du bois dans la région de Murcie et *al-ḡafn*, grand bateau plat⁴³. Al-Idrīsī, en revanche, nous surprend par la pauvreté de son lexique.

III.2. La pauvreté du lexique d'al-Idrīsī pour dire les bateaux d'al-Andalus

Des trois termes génériques présents chez les auteurs arabes pour désigner les bateaux, al-Idrīsī ne fait pas usage de *qārib* lorsqu'il évoque les embarcations qui fréquentent les ports d'al-Andalus. Il emploie en revanche un troisième terme, *al-ḥarārīq*, pour désigner une embarcation plus modeste : le mot n'est utilisé qu'une seule fois, à propos de l'arsenal d'Alicante, et il semble relever d'un usage local, puisqu'al-Idrīsī l'emploie également à propos de Ksar Seguir, localité située entre Tanger et Ceuta, où sont construits « des navires et des barques (*al-marākib wa-l-ḥarārīq*) destinés à la navigation vers al-Andalus⁴⁴ ».

Exception faite de cette occurrence isolée relative à Alicante, deux termes seulement servent à désigner les bateaux, employés la plupart du temps au pluriel, *al-marākib* et *al-sufun*. Le premier, de très loin le plus fréquemment utilisé, signifie toutes sortes de bateaux et il apparaît comme le terme générique par excellence du lexique des termes nautiques qu'utilise al-Idrīsī à propos d'al-Andalus. *Al-marākib* désigne les embarcations mobiles ou fixes : à Faro, il y avait un va-et-vient de bateaux ; à Murcie, on franchissait le Segura sur un pont de bateaux et il y avait là des moulins installés sur des bateaux⁴⁵. *Al-marākib* désigne les bateaux qui naviguent sur les eaux de la Méditerranée, de l'Atlantique et des fleuves : lorsqu'Almería était florissante, elle accueillait des bateaux venus d'Égypte ou de Syrie ; des bateaux remontaient le Setubal jusqu'à Alcácer do Sal, tout comme les cours d'eau qui se jetaient dans le Bélich⁴⁶. La pauvreté du lexique employé par al-Idrīsī tient aussi à la rareté des qualificatifs permettant de préciser le terme générique *al-marākib*, et au caractère assez vague de ceux-ci : à Murcie accostent des embarcations petites et grandes ; à Tortosa, sont construits

⁴² *Ibid.*, p. 298-299.

⁴³ *Ibid.*, p. 299-300.

⁴⁴ AL-IDRĪSĪ éd., p. 529. Le terme désigne le navire qui transporte le feu grégeois et, dans les ouvrages juridiques, une barque (PICARD C., *L'océan Atlantique musulman*, op. cit., p. 304). Depuis la traduction par R. Dozy et M. de Goeje de l'œuvre d'al-Idrīsī (1868), *al-ḥarārīq* dans ce contexte a toujours été rendu par barque.

⁴⁵ AL-IDRĪSĪ éd., p. 542, 559.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 562, 544, 558.

de grands bateaux ; à Alcácer do Sal arrivent des navires destinés aux voyages (*al-marākib al-safariyya*) ; à Alicante sont construits ces mêmes navires destinés aux voyages⁴⁷.

Quant à l'autre terme du lexique d'al-Idrīsī, *al-sufun*, il est très peu employé et conserve son caractère générique, désignant les bateaux de la Méditerranée et de l'Atlantique, les bateaux des mers et des fleuves : à Alcácer do Sal accostent *al-sufun wa-l-marākib* ; au niveau de Badajoz, le Guadiana cesse d'être navigable, alors qu'en aval il permet la navigation des *sufun*⁴⁸. Toutefois, la notice relative à la description de la ville portuaire de Denia nous rappelle aux réalités de l'écriture : « des navires (*al-sufun*) s'y rendent et on en construit beaucoup dans son arsenal (litt. maison de la construction des *sufun*). Des flottes en sortent pour des opérations militaires et des bateaux (*al-sufun*) en partent pour l'Orient⁴⁹ ». La particularité de la notice tient à son exceptionnelle unité lexicale et au fait que Denia rassemble la plupart des occurrences d'*al-sufun* : loin de refléter une spécificité des bateaux de Denia ou de la flotte de la *taifa*, la notice est le marqueur d'une source d'information employée par l'auteur.

Conclusion

Les ports et les navires d'al-Andalus dans le *Livre de Roger* reflètent non seulement les représentations d'une réalité toujours difficile à inscrire dans le temps, car al-Idrīsī mêle des sources d'informations d'époques différentes, mais encore les réalités d'une écriture, révélées par la nécessaire déconstruction du document à partir de la terminologie. L'enquête a permis de souligner la pauvreté du glossaire des termes nautiques, confortant ainsi l'idée qu'al-Idrīsī n'a pas cherché à dresser un portulan⁵⁰. L'enquête a aussi permis de dégager une jolie notice enchâssée, confortant les espoirs mis dans des analyses linguistiques seules à même de saisir les modalités de construction de l'œuvre.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 559, 555, 544, 558.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 544-545.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 557. Un peu plus loin, il est question de Denia à propos de l'importation de bois de pin utilisé pour construire de grands bateaux et des petits (*al-sufun al-kibār wa-l-marākib al-ṣiġār*) (*ibid.*, p. 560).

⁵⁰ Sur le programme d'al-Idrīsī et de Roger II, AL-IDRĪSĪ trad., « Présentation », *op. cit.*, p.s 47-53.