



HAL
open science

Ports et commerce maritime islamiques. Présentation du programme APIM (Atlas des ports et itinéraires maritimes du monde musulman

Hélène Renel, Monique Kervran, Claire Hardy-Guilbert, Rougeulle Axelle,
Christophe Picard

► To cite this version:

Hélène Renel, Monique Kervran, Claire Hardy-Guilbert, Rougeulle Axelle, Christophe Picard. Ports et commerce maritime islamiques. Présentation du programme APIM (Atlas des ports et itinéraires maritimes du monde musulman. Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge. XXXVe Congrès de la SHMES (La Rochelle, 5 et 6 juin 2004), 81, Éditions de la Sorbonne, pp.79-97, 2005, Histoire ancienne et médiévale, 978-2-85944-538-6. 10.4000/books.pSORBONNE.12885 . hal-04436949

HAL Id: hal-04436949

<https://hal.science/hal-04436949>

Submitted on 5 Feb 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

Ports et commerce maritime islamiques. Présentation du programme APIM (Atlas des ports et itinéraires maritimes du monde musulman)

Madame Claire Hardy-Guilbert, Madame Axelle Rougeulle, Madame Hélène Renel, Monsieur Christophe Picard, Madame Monik Kervran

Citer ce document / Cite this document :

Hardy-Guilbert Claire, Rougeulle Axelle, Renel Hélène, Picard Christophe, Kervran Monik. Ports et commerce maritime islamiques. Présentation du programme APIM (Atlas des ports et itinéraires maritimes du monde musulman). In: Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 35^e congrès, La Rochelle, 2004. Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age. pp. 79-97;

doi : <https://doi.org/10.3406/shmes.2004.1872>

https://www.persee.fr/doc/shmes_1261-9078_2005_act_35_1_1872

Fichier pdf généré le 31/03/2018

Ports et commerce maritime islamiques

Présentation du programme APIM

(Atlas des ports et itinéraires
maritimes du monde musulman)

Claire HARDY-GUILBERT, Monik KERVAN,
Christophe PICARD, Hélène RENEL,
Axelle ROUGEULLE

Né dans la cité marchande de la Mekke, l'islam fut diffusé par les marchands musulmans, le long de leurs itinéraires commerciaux, bien au-delà des territoires conquis par les armées arabes. Le commerce eut une importance particulière dans le monde islamique durant toute son histoire, mais il s'est étendu sur des territoires si vastes et divers qu'il est à peu près impossible d'en avoir une vision d'ensemble. La seule étude de synthèse qui fut tentée pour embrasser le sujet remonte au milieu du XIX^e siècle (W. Heyd, 1856), remise au jour il est vrai en 1967, tant un tel ouvrage manquait aux études islamiques. Pourtant, au cours des cinquante dernières années, de nombreuses données nouvelles ont pu être collectées et d'anciennes réexaminées ou réinterprétées.

Parallèlement l'archéologie a visité ou revisité les ports islamiques, bientôt accompagnée de nouvelles méthodes d'investigations : photographie aérienne et satellite, études géomorphologiques, prospections de surface et du sous-sol. Ainsi une grande quantité d'informations a été et continue à être rassemblée sur les ports, les marchandises, les échanges et les réseaux maritimes musulmans, publiées dans des ouvrages dispersés et dans des langues multiples. L'idée s'est donc imposée d'initier une coopération internationale sur le commerce maritime islamique. Elle a été concrétisée par une base de données alimentée au fur et à mesure des découvertes ; les informations versées par chacun dans cette base devenant le bien commun.

En 2000, la création d'une unité de recherche sur le monde islamique médiéval (UMR 8084) a réuni plusieurs historiens et archéologues des échanges maritimes dont les champs allaient de la Méditerranée occidentale¹ aux côtes de l'océan Indien². La mise en commun des résultats de leurs travaux a permis d'entamer l'étude globale des échanges maritimes musulmans du VII^e au XVI^e siècle.

Description du programme informatique

Le programme informatique APIM (Atlas des ports et itinéraires maritimes du monde musulman) devait répondre informatiquement à deux objectifs. Le premier était de fournir une base documentaire regroupant en un même système toutes les caractéristiques des ports islamiques. Données généralement éparses et souvent difficiles d'accès. Le second était de constituer des cartes thématiques, à différentes échelles, d'une aire géographique allant du Maroc à la Chine. Une base de données documentaire a donc été entreprise et a été couplée à un Système d'information géographique (SIG).

La base de données a été créée sur Filemaker. Elle est constituée de dix fichiers interactifs qui recouvrent l'ensemble des données disponibles sur chaque port. Ces fichiers peuvent être consultés et saisis en français et en anglais, langue usuelle des collaborateurs étrangers des régions côtières du golfe Persique, de la mer Rouge et de l'océan Indien. La majorité des champs est en saisie libre à l'exception de ceux contenant des données-clés susceptibles de figurer sur les cartes telles que types de ports, d'architecture, d'objets (céramique, monnaie, etc.). Ces rubriques sont remplies à l'aide d'un menu déroulant bilingue. Chaque type de données est saisi sur un fichier distinct pour éviter la constitution d'un immense fichier unique de maniement lourd et risquant de comporter un grand nombre de cases vides.

Organisation des fichiers

La toponymie présente et passée, les dates d'occupation, les coordonnées géographiques ainsi que la localisation sont sur la première fiche ; la deuxième fiche contient les données géographiques (situation du site par rapport au littoral et à l'arrière-pays, modifications naturelles

1. C. PICARD, D. VALÉRIAN.

2. G. DUCATEZ, C. HARDY-GUILBERT, M. KERVAN, A. ROUGEULLE.

de la côte, plan topographique du site), historiques (résumé des grandes phases d'occupation avec leurs caractéristiques) et commerciales (indication des ressources locales manufacturées et naturelles, marchandises importées et exportées et réseaux humains) ; la troisième fiche rassemble les données archéologiques (type et dates des recherches, identité des fouilleurs, niveaux dégagés, coupe stratigraphique) ; la quatrième fiche décrit et illustre les structures architecturales existantes, mises au jour ou mentionnées dans les sources écrites ainsi que leurs inscriptions le cas échéant. Les différents types de céramiques et d'objets significatifs pour les échanges commerciaux sont contenus dans les cinquième et sixième fiches. La description du matériau, la forme de l'objet et son décor, son contexte archéologique et son lieu de production, lorsqu'il est connu, sont indiqués ; les documents iconographiques (dessins, cartes anciennes...) sont représentés sur la septième fiche et les descriptions ou citations du port dans les sources anciennes sont reproduites sur la huitième. La neuvième fiche contient les données bibliographiques anciennes (sources) et la dixième les ouvrages modernes relatifs au site.

Le SIG a été monté sur Map Info. Il est composé d'un ensemble de cartes à différentes échelles permettant au moyen de zooms successifs de faire apparaître des données de plus en plus précises telles que les noms des régions, les noms des ports, les courbes de niveaux, les réseaux hydrauliques, les photographies satellites... Le SIG permet en premier lieu de géoréférencer chaque port et ainsi de cartographier thématiquement les sites.

Ces deux systèmes, base de données et cartes, ont chacun leurs spécificités et peuvent être consultés séparément mais acquièrent une valeur supplémentaire grâce à leur interactivité. Une interface entre les données et les cartes a été réalisée grâce à la collaboration du bureau de cartographie de la Maison de l'Orient méditerranéen de Lyon (O. Barges et S. Sanz, CNRS), sous le logiciel Map Basic. Ainsi, une requête simple (mono-article) ou complexe (multi-articles croisant des données de différentes fiches) peut être directement cartographiée, permettant ainsi la création de cartes thématiques : par exemple, quels sont les sites du XI^e siècle, ceux qui sont dénommés « *sâhil* » (côte) dans les sources et qui ont participé au trafic d'esclaves ?

Aujourd'hui, 250 ports figurent dans la base de données APIM, répartis sur un espace allant du Portugal et du Maroc à l'ouest, aux Comores et à Zanzibar au sud-est et à l'Indonésie et à la Thaïlande à l'est. Mais l'ensemble des données est loin d'être complet pour chacun des ports, certains ne possédant que la fiche d'identification, en attendant qu'un spécialiste apporte les informations complémentaires. Cependant

dès maintenant, des résultats peuvent être extraits de ce programme informatique. Ils concernent, par exemple, la fréquence et la répartition de monuments liés à la vie maritime, à une période donnée, tels que les arsenaux, ou encore la diffusion de certains types de céramiques.

Le commerce des céramiques, indice chronologique de l'activité commerciale et marqueur de l'amplitude des échanges des ports de l'océan Indien

L'intérêt particulier que les archéologues portent à la céramique importée et exportée s'explique par le fait que les objets de terre cuite sont les vestiges du commerce à la fois les moins périssables, les plus faciles à dater et ceux qui sont presque toujours absents des sources écrites. Celles-ci énumèrent au contraire plus volontiers les denrées de luxe tels que soie, épices, parfums, perles, pierres précieuses et animaux rares rapportés de la Chine et de l'Inde, ivoire et esclaves des côtes de l'Afrique : toutes marchandises qui ne laissent pas de traces. Quant aux trouvailles monétaires, elles sont rares ou inexistantes dans nombre de sites fouillés. C'est donc presque aux seules céramiques – celles de la Chine, de l'Inde, de l'Afrique mais aussi de l'Iran et de l'Iraq – toutes bien différenciées les unes des autres et certaines précisément datées, que l'on doit d'évaluer les périodes d'activité des ports de l'océan Indien, le volume et le sens de leurs échanges. Ces renseignements sont essentiels pour comprendre pourquoi ces ports, mais aussi les voies terrestres qui y étaient reliées, fonctionnaient à une époque puis s'interrompaient pour reprendre, parfois, un peu plus tard.

Siraf, qui préexistait à l'islam, a dominé le commerce oriental jusqu'aux alentours du X^e siècle pour ensuite tomber en léthargie. Qal'hat al-Bahrain, au nord de l'île du même nom, commerçait avec l'Inde dès la fin du III^e millénaire avant J.-C. et était encore l'une des forteresses du réseau commercial et stratégique des Sassanides. En sommeil pendant huit siècles, ses échanges reprennent sous les Mongols avec afflux de monnaies et de porcelaines chinoises de la dynastie des Song. Sohar, fondée au début de l'ère chrétienne pour commercer avec l'Inde, connut son apogée commercial aux X^e-XI^e siècles et sombra dans une irrémédiable décadence au XII^e siècle. Sharma, comptoir commercial sur les côtes du Hadramaout, reçut entre le milieu du X^e siècle et celui du XII^e des cargaisons chinoises plus remarquables qu'al-Shihr, sa prestigieuse voisine. Al-Quseir, sur la mer Rouge, connaît une activité à l'époque

romaine, est abandonné pendant plusieurs siècles pour n'être réactivé qu'à l'époque Ayyoubide (1171-1250). On pourrait multiplier les exemples sur la mer Rouge, la côte africaine et celles de l'Iran et du Sind.

Plusieurs facteurs expliquent cette instabilité. Le premier est géographique. Dans l'immense ensemble littoral que constituent la mer Rouge, le golfe Persique et les côtes de l'Arabie, de l'Afrique, de l'Iran et de l'Inde, les ports stables, rocheux, en eaux profondes, sont rares. Les côtes basses prédominent, sablonneuses ou bordées de mangrove, au long desquelles les mouillages peuvent être fréquentés et abandonnés tour à tour. Mascate, pourvu d'une anse rocheuse, de bons fonds et d'eau douce, fut moins fréquenté dans l'histoire que Sohar, simple mouillage dépourvu de qualités particulières, mais proche d'une voie de communication importante et lieu d'une ancienne foire annuelle.

Un autre facteur fut le développement du commerce maritime qui, dès l'époque sassanide, mit ces régions en relation avec la Chine et généra des profits considérables avec, pour conséquence, une forte concurrence pour contrôler les lieux de passage et d'accostage. Souvent, l'aménagement d'un autre mouillage permettait aux marchands, pour un temps, d'échapper aux exactions douanières. L'un des plus anciens exemples de ce processus relaté par les sources narratives est celui d'un rameau des al-Julanda qui avait émigré d'Arabie sur le rivage iranien, sans doute vers le VI^e ou le VII^e siècle. Grâce à une petite flotte bien entraînée et deux forteresses bien placées à l'entrée du golfe Persique (l'une près de Bandar Lengeh, l'autre près de Bandar Chiru), ils accostaient et poussaient vers leurs ancrages les navires revenant de la Chine et de l'Inde, et exigeaient un pourcentage sur les cargaisons. Mas'ûdî et al-Tha'âlibî ont évoqué leur système d'extorsion et Yaqût ajouta que les habitants de l'endroit prétendaient être désignés par ce passage du Coran : « Derrière eux était un roi qui s'emparait de tous les bâtiments » (Coran, XVIII, 78). Dans les siècles suivants, le système changea d'échelle et plusieurs fois de mains, et lorsque les Portugais arrivèrent à Ormuz en 1507, ils s'en emparèrent, se contentant seulement d'augmenter les prélèvements. Jean Aubin a été le premier à reconstituer certains épisodes de cette histoire méconnue, celle du royaume d'Ormuz devenu portugais.

Le troisième facteur de l'instabilité des ports de ces régions réside dans l'instabilité des pouvoirs qui les contrôlaient. Si les califes Umayyades purent encore imposer peu ou prou leurs gouverneurs dans ces régions, les Abbassides n'y exercèrent leur pouvoir que par intermittences : en 802, les Omanais battirent et expulsèrent la flotte de Hârûn al-Rashîd et ce n'est qu'à la fin du siècle qu'al-Mu'tadi put restaurer l'autorité califienne. Les Bouyides conquièrent et administrèrent

les côtes orientales de l'Arabie entre 945 et 1055, au même titre que celles de l'Iran, tandis que les Fatimides tenaient celles de la mer Rouge. Plus tard, Seldjuquides et Mongols exercèrent leur domination, par l'intermédiaire de principautés vassales sur ces côtes difficiles à tenir, où les ports étaient tour à tour bloqués ou abandonnés. Marco Polo décrit cette situation lorsqu'il voyagea dans la région d'Ormuz : « Le chef de la cité a nom Rucnedin Acmat [prince d'Ormuz, de 1243 à 1277] ; il gouverne par tyrannie mais est soumis au roi de Cherman [Kerman] [...] quand le soudan de Cherman impose une taxe au Melic de Curmoz [Ormuz] ou à l'un de ses frères, et que ceux-ci ne la veulent donner, le soudan envoie son armée pour les y forcer, ils partent de Curmoz, entrent dans leurs nefes et s'en viennent à cette cité de Calatu [Qalhat, en Oman], ils y demeurent et ne laissent passer nulle nef dans le golfe, ce dont le soudan de Cherman subit un très grand dommage, car il perd les droits qu'il percevait sur les denrées qui arrivaient en son pays, de l'Inde et d'ailleurs³. »

La circulation des céramiques aidant à reconstituer et à dater les réseaux d'échanges contribue à éclairer cette histoire locale et inter-régionale dont bien des pans sont encore opaques, malgré les récits des chroniqueurs et des géographes. On prendra pour exemples deux types de céramique, l'un fabriqué par les potiers musulmans, sans doute dans les ateliers du bas-Iraq, l'autre par les potiers de Chine du Sud dans les ateliers de Jingdezhen et Chaozhou (fig. 3).

Les jarres à décor de barbotine et glaçure alcaline bleue turquoise

Mesurant de 45 à 65 cm de haut, ces jarres étaient destinées au transport ou au stockage de denrées liquides ou risquant de s'évaporer à travers la paroi puisque celle-ci est revêtue à l'intérieur comme à l'extérieur d'une épaisse glaçure alcaline colorée en bleu-vert/turquoise par du cuivre en cuisson oxydante (fig. 1). La pâte est argileuse, assez homogène, bien cuite et de couleur jaune pâle (Munsell soil color charts, 1973, 2.5 Y 8/4). Le col est court, rétréci vers le haut, trois anses en oreillettes sont posées horizontalement à hauteur de l'épaule, la panse ovoïde porte des cannelures horizontales et se termine par un fond épais. Sous la glaçure, le décor de la jarre est constitué d'éléments de barbotine

3. Marco Polo, *Le devisement du monde. Le livre des merveilles*, Paris, 1990, t. I, p. 10, et t. II, p. 498-499.

appliqués : galons, lisses ou ondulés et pastilles ou cercles de grènetis diversement combinés et généralement plus abondants sur la partie supérieure⁴. Ces jarres sont couramment nommées « Turquoise-Glazed Hib » ou jarres sassanido-islamiques en raison soit de leur apparition dès l'époque sassanide, soit de l'influence qu'ont eue sur elles les modèles sassanides. Les analyses pétrographiques pratiquées par Mason et Keall⁵ sur des échantillons de ce type de jarre trouvés à Siraf et à Basra indiquent que les premières auraient été produites sur le site mésopotamien. Les analyses n'ont pas été étendues aux spécimens exportés sur les côtes arabes, africaines et indiennes. On ne peut donc dire si Basra fut l'unique centre de fabrication de ces jarres.

Leur diffusion⁶, du milieu du VIII^e jusqu'au début du X^e siècle, s'étend à de nombreux habitats d'Iraq : Samarra, Basra, Hira. En Iran, on le trouve à Suse et sur les côtes du Fars, à Siraf et Jazeh⁷ et dans l'île de Kharg. Ces jarres accompagnent les marchands musulmans dans leurs itinéraires maritimes : dans la péninsule Arabique à Rabadhah et dans l'oasis d'al-Hasa, sur la côte occidentale, à Athar, à Zabid, près d'Aden dans l'oasis d'Abyan, à al-Qaraw et Jebel Ayn, à al-Shihr et à Sharwayn au Yémen, à al-Hamr al-Sharqiyah au Dhofar, à Sohar et à Wadi Beni Kharus en Oman, à 'Ali dans l'île de Bahrain. Sur la mer Rouge on en a retrouvé à Aqaba⁸ et sur la côte africaine de l'océan Indien, on la repère à Shanga⁹ sur la côte kenyane et sur cinq sites des îles Comores¹⁰. On la retrouve dans le delta de l'Indus à Banbhore/Daybul¹¹, à Ko Kho Khao¹²

4. Pour des raisons méthodologiques, il n'est question ici que de ce type de jarre (ou de fragments lui appartenant) possédant les traits caractéristiques énoncés ci-dessus. Sous ces appellations, certains auteurs entendent toute céramique jaune pâle à glaçure alcaline bleu-vert, le plus souvent sans décor. Ainsi à Siraf, où l'on a dénombré 60 589 tessons bleu-vert de type « blue glazed ware » (Sasanian-Islamic, SI) représentant 92,7 % des glaçures dans le secteur B de la mosquée, il est impossible de savoir combien exactement se rapportent à ce type de jarre. M. TAMPOE, « Maritime trade between China and the West. An archaeological study of the ceramics from Siraf (Persian Gulf), 8th to 15th centuries », *BAR*, 555 (1989), p. 31-33, fig. 100.

5. R. B. MASON et E. J. KEALL, « The 'Abbasid glazed wares of Siraf and the Basra connection : petrographic analysis », *Iran*, 29 (1991), p. 51 et 57, fig. 3 : 248, 536, 312.

6. Pour les références aux sites d'Iraq, d'Iran et du golfe Persique, voir Cl. HARDY-GUILBERT et A. ROUGEULLE dans M.-J. Steve éd., *L'île de Kharg, une page d'histoire du golfe Persique et du monachisme oriental*, Neuchâtel, 2003, p. 26, pl. 2 : 3 et p. 142, pl. 17 : 5 et 8. Pour celles aux sites des côtes d'Arabie et du Yémen, voir Cl. HARDY-GUILBERT et A. ROUGEULLE, « Ports islamiques du Yémen », *Archéologie Islamique*, 7 (1994), p. 195 note 1.

7. Prospections P. Pirazzoli (CNRS) 1994, identification du matériel par Cl. HARDY-GUILBERT.

8. D. WHITCOMB, « A Fatimid residence at Aqaba, Jordan », *Annual of the Department of Antiquities of Jordan*, XXXII (1988), fig. 3 : a, b.

9. M. C. HORTON, Shanga, *The archaeology of a Muslim trading community on the coast of East Africa*, *Memoirs of the British Institute in Eastern Africa*, 14 (1996), Londres, fig. 196 : a, b, c.

10. H. T. WRIGHT, « Early seafarers of the Comoro Islands, The Dembeni Phase of the IXth-Xth centuries A.D. », *Azania*, XIX (1984), fig. 15 : u, v.

11. Prospections de M. KERVRAN (1989).

en Thaïlande et jusqu'à Fuzhou en Chine du Sud, terminus des croisières commerciales des navires musulmans. Elles étaient assez prisées en Chine pour faire partie du mobilier funéraire de personnages importants. On a en effet trouvé trois de ces jarres à Fuzhou dans la tombe de Dame Liu Hua, morte en 930 dans la province du Fujian. Elle était la fille du mandarin Liu Yin « un temps en charge du commerce extérieur à Canton »¹³. Les jarres trouvées dans cette tombe sont un peu plus hautes (74,5 cm) que celles que l'on connaît habituellement de ce type, mais elles en possèdent toutes les autres caractéristiques.

C'est peut-être pour leur contenu que ces jarres ont tant voyagé. Il se pourrait qu'elles aient servi à transporter des dattes ou du miel de datte. Or on sait que les régions côtières du golfe Persique comme celles d'Arabie, riches en palmeraies, ont produit et exporté du miel ou sirop de datte jusqu'en Chine : un pèlerin bouddhiste en transportait dans sa gourde lors de son voyage en Inde au VII^e siècle ; le miel de datte constituait en effet l'une des huit boissons légales autorisées par le Bouddha¹⁴. Toujours est-il que la diffusion étendue de ce type de jarre montre l'expansion du commerce arabe au début de la période abbasside. La carte qui résulte de cette enquête est à cet égard particulièrement probante (fig. 3).

Les bols en porcelaine blanche à décor de lotus

Produits à partir de la fin du VIII^e siècle, les porcelaines et les grès fins chinois ont été très rapidement et largement exportés vers l'étranger, dans toute l'Asie du sud comme dans l'océan Indien occidental et notamment dans les pays islamiques où leur grandes qualités techniques et esthétiques étaient extrêmement appréciées. Ils sont pratiquement les seuls témoins matériels conservés aujourd'hui des échanges entre l'Extrême-Orient et le monde musulman au Moyen Âge. L'un des types les plus intéressants pour l'histoire des réseaux économiques de l'époque est un bol assez ouvert, à base annulaire et lèvre droite, dont la paroi

12. *Ancient trades and Cultural Contacts in South East Asia*, The Office of the National Culture Commission, Bangkok, 1996, p. 215 (photo du bas de la page). Référence due à M. PIRAZZOLI-T'SERSTEVENS.

13. Cl. SALMON, « Les Persans à l'extrémité orientale de la route maritime (II^e A.E.-XVII^e siècle) », *Archipel*, 68 (2004), p. 41, fig. 7.

14. P. POPENOE, « The date palm », *Field Research Projects*, Coconut Grove, Miami, 1973, p. 131.

externe est décorée de pétales de lotus en relief sur un fond excisé (fig. 2). Ces pièces furent d'abord fabriquées en grès beige à couverte crème, dans plusieurs fours du sud de la Chine au X^e siècle, puis, à partir de 980 et jusqu'au milieu du XI^e siècle, en porcelaine de type *qingbai*, à pâte blanche ou gris clair revêtue d'une couverte légèrement bleutée, dans les fours de Jingdezhen au Jiangxi et Chaozhou au Guangdong.

Dans le monde musulman, des bols de ce type ont été trouvés à Banbhore, le grand port des bouches de l'Indus jusqu'au XII^e siècle ; à Qal'at 'Abd al-Rahman, le site de l'ancienne Huzu sur la côte iranienne face à l'île de Qays, qui frappa sa propre monnaie au milieu du X^e siècle ; à Sohar, le principal port médiéval de l'Oman ; à Sharma, un entrepôt de transit des marchands du golfe Persique sur la côte sud du Yémen de la fin du X^e au milieu du XII^e siècle ; à Athar, port yéménite de la dynastie ziyadite sur la mer Rouge aux IX^e-XI^e siècles ; à Ayla, site de l'Aqaba médiévale et porte du Levant sur l'océan Indien jusqu'au XII^e siècle ; à Fustat, capitale de l'Égypte fatimide à partir de 969 ; et jusqu'à Sabra Mansûriyya en Ifrîqiyya, résidence royale des Fatimides entre 948 et 969, avant leur installation en Égypte. Un bol appartenant sans doute à ce type vient également d'Antioche, en Syrie, et deux autres, dont l'un porte en surcharge une inscription arabe en glaçure verte, auraient même été découverts à Almería, port et arsenal de l'Andalousie musulmane à partir de 955¹⁵.

Bien que relativement peu nombreux – environ 80 exemplaires publiés – ces bols à décor de lotus sont les seuls spécimens de céramique chinoise à avoir été exportés, vers l'an mille, dans les ports de l'océan Indien puis à avoir transité non seulement en Égypte mais aussi en Andalousie. C'est la seule trace matérielle avérée des contacts entre le réseau maritime de l'océan Indien et celui de la Méditerranée occidentale. Leur carte de dispersion permet en outre de constater que ces pièces ont été trouvées uniquement dans de grands centres économiques et/ou politiques, parfois même dans des agglomérations non côtières comme Fustat et Sabra Mansûriyya, à l'exclusion de tout site portuaire de seconde importance. Ceci indique probablement que ce type spécifique, pourtant de qualité assez standard dans la production chinoise et

15. Voir : M. PIRAZZOLI-T'SERSTEVENS, « La céramique chinoise de Qal'at al-Suhâr », *Arts Asiatiques*, 43 (1988), fig. 25, 37, 52 ; M. KERVRAN, « Archaeological research at Suhar 1980-1986 », *Journal of Oman Studies*, XIII (2004), fig. 37 : 10, pl. 36 : 7, 8 ; A. ROUGEULLE, « Les importations de céramiques chinoises dans le golfe Arabo-persique (VIII^e-XI^e siècles) », *Archéologie Islamique*, 2 (1991), fig. 9 : 8 ; B. ZHAO, « L'importation de la céramique chinoise à Sharma (Hadramaout) au Yémen », *Annales Islamologiques*, 38 (2004), type PQBV ; J. ZOZAYA, « El comercio de al-Andalus con el oriente : nuevos datos », *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*, 5 (1969), fig. 1a, pl. 1 : 1. Pour les deux tessons de Sabra Mansûriyya, M. KERVRAN, comm. pers.

notamment dans le corpus des exportations de porcelaine *qingbai* vers le Moyen-Orient qui comporte des pièces beaucoup plus fines et remarquables, bénéficiait d'un statut particulier auprès des classes aisées.

La représentation cartographique de la diffusion de ces deux céramiques sur une même carte suscite plusieurs observations. Leur présence concomitante n'apparaît que dans quatre cas correspondant cependant à des sites majeurs : Aqaba, Athar, Sohar et Banbhore. La jarre bleue abbasside connaît, près de l'un de ses lieux de production attesté, une grande diffusion dans le golfe Persique mais également loin vers l'est, jusqu'en Chine, comme, au sud, jusqu'aux îles Comores. Cette large exportation peut s'expliquer par la fonction de contenant d'une denrée prisée à cette époque (VIII^e-X^e siècles) : peut-être le miel de datte. Le bol chinois présent seulement à l'est du golfe Persique et jusqu'au fond de la Méditerranée atteste d'une part, le glissement vers l'est de l'Iran des centres et itinéraires commerciaux et d'autre part, le développement nouveau d'un itinéraire de l'Orient vers la mer Rouge (XI^e-XII^e siècles).

À l'issue de ces quelques réflexions, on peut imaginer les potentialités de cette base de données et l'impact qu'elles auront sur l'orientation des recherches archéologiques futures.

Une cartographie des arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XIV^e siècles)¹⁶

Actuellement, l'étude de la navigation et du commerce musulmans est en plein renouvellement, par un travail systématique sur les sources concernant le monde arabo-musulman¹⁷. L'essentiel de ce travail porte sur les traces matérielles, la linguistique, et l'ensemble des domaines concernés par la vie maritime, à partir des ouvrages maritimes spécialisés

16. L'ensemble des données figurant dans ce paragraphe, tant les sources que les références à une bibliographie récente, sont mentionnées dans C. PICARD, *L'océan Atlantique musulman de la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal, Espagne, Maroc)*, Paris, 1997 ; ID., *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge (VIII^e-XIII^e siècle)*, Paris, 1997 ; ID., « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique », dans *Chemins d'outre-mer. Études sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, Paris, 2005, p. 691-710.

17. Outre la thèse de D. VALÉRIAN, *Bougie, port maghrébin à la fin du Moyen Âge (1067-1510)*, thèse dactyl., Paris I, 2000, on peut mentionner les thèses en cours d'A. Bougatfa et D. Bramoullé sur les politiques et espaces maritimes du califat fatimide. Tous deux collaborent au programme APIM.

(XV^e-XVI^e siècles surtout) et plus largement à partir des sources littéraires, biographiques et juridiques de l'espace qui nous concerne.

Touchant à l'espace maritime du monde musulman médiéval, l'essentiel des informations, émanant d'auteurs attachés aux diverses chancelleries des gouvernements médiévaux, se rapporte aux activités maritimes vues par des hommes de l'institution, chancellerie et pratique littéraire, et non du domaine technique. Cette particularité et ce vide en matière de ressource documentaire, expliquent, encore aujourd'hui, des erreurs de perspective de certaines études sur les problèmes commerciaux et maritimes du monde musulman. En effet, si l'on s'est toujours interrogé sur les faits recouvrant ces activités (piraterie, types et architecture des navires, etc.), le caractère institutionnel du fait maritime, commercial et militaire, a été beaucoup moins pris en compte. Pourtant, malgré les immenses lacunes des sources, c'est par cet angle d'attaque que l'on peut, aujourd'hui, approcher le mieux une certaine réalité de la pratique maritime de l'Islam médiéval. Cette piste est complémentaire de celle de l'archéologie.

Dans ce contexte, le port est logiquement un point central d'intérêt, où se rencontrent d'une part les personnes et les activités liées au monde de la navigation et, d'autre part, le pouvoir, dont la présence est signifiée au travers des administrations et surtout des structures architecturales, l'élément le plus souvent décrit. Parfois, l'archéologie permet de suppléer l'absence de mentions textuelles ou de compléter très largement une information très partielle des sources : c'est le cas de Mahdiya en Tunisie par exemple. De ce fait, la représentation cartographique des ports traduit déjà une certaine réalité d'un espace maritime, en retenant des critères qui octroient au mouillage sa valeur marchande, militaire et gouvernementale.

Chez les auteurs arabes, les préoccupations à son endroit sont assez constantes : le bassin, le quai, le navire ou l'équipage apparaissent peu ; les produits plus, mais pas forcément rattachés à la navigation elle-même. Au contraire, les descriptions portuaires s'arrêtent sommairement mais plus fréquemment aux structures qui marquent la présence étatique (*dawla, sultân*) : le *diwân* (douane), les fortifications et l'arsenal apparaissent plus particulièrement dans ce contexte. Par exemple, un auteur andalou du XI^e siècle, al-'Udhri, déclarait qu'Almeria était « l'arsenal des Omeyyades d'al-Andalus », avant de le décrire rapidement.

Au cœur du port, l'arsenal est donc un témoin important voire emblématique, en Méditerranée et sur l'océan Atlantique, de l'activité maritime, marchande et militaire, au sein du domaine musulman. On est encore bien en peine d'en reconnaître les contours et le fonctionnement

faute de descriptions précises et malgré l'apport de certaines sources particulières, comme les *papyri* d'Aphrodite, en Égypte au début du VIII^e siècle, ou les souvenirs du chambellan Jawdhar, au service du calife fatimide à Mahdiya dans le deuxième quart du X^e siècle, et surtout les fameuses lettres de la Geniza. Certaines traces sur le terrain donnent un complément d'informations sur des sites d'arsenaux : Málaga a longtemps conservé son arsenal construit au XIV^e siècle ; les fouilles à Almería, Denia ou Mahdiya ont apporté des moyens de mieux comprendre la réalité architecturale et topographique de l'arsenal, sans compter le matériel trouvé sur place ; mieux connus, les arsenaux de Séville, reconstruits en 1252 par Alphonse X sur les plans de l'établissement almohade, ou celui d'Alanya construit au XIII^e siècle par les Seljoukides de Rûm en Anatolie, sont des témoins importants de l'ordonnance de ces bâtiments fortifiés.

À partir de ces données éparses, il est possible de connaître à peu près l'ensemble des ports qui ont abrité un arsenal musulman durant la période médiévale, avant l'époque ottomane ; toutefois, il faut demeurer prudent : les informations, le vocabulaire des auteurs rarement au fait des choses de la mer, peuvent être trompeurs : les propos de l'auteur égyptien Ibn Mammâtî (XII^e siècle) sur l'existence d'arsenaux à Tinnis, à l'époque fatimide, paraissent contredire d'autres sources qui évoquent comme seul arsenal celui de Fustat. En revanche, la cartographie des arsenaux, par siècle, permet d'isoler des zones et des moments où les pouvoirs musulmans ont plus particulièrement investi dans une politique navale d'envergure : les Omeyyades et les Fatimides au X^e siècle, les Almohades au XII^e siècle par exemple (fig. 5).

Dans ces conditions, la reconstitution architecturale de tous les arsenaux du monde maritime musulman que nous montre la carte pourrait paraître simple, autour d'un « type » d'architecture spécifique, mais il n'en est rien ! Le *dâr al-sinâ'a* ou *inshâ l-marâkib*, les deux termes, assez vagues, les plus usités pour désigner une telle institution, recouvrent une réalité beaucoup plus complexe, aussi bien dans sa configuration que comme système administratif. Pour en rester au plan architectural, il semble qu'à Mahdiya, les magasins abritant les agrès et les produits commerciaux aient été les seuls bâtiments fermés de l'arsenal, alors que, comme au Caire, le chantier de construction navale était probablement un espace à ciel ouvert, relié au port, enclos par une enceinte. Le cas se complique encore lorsque l'on constate que beaucoup, sinon la majorité des arsenaux mentionnés par les sources, étaient des chantiers totalement dépourvus d'édifices. Il faut alors relier la carte aux informations fournies par les fiches qui précisent les données que l'on possède sur les arsenaux, afin de saisir les nuances concernant une institution dont il est difficile

de saisir les contours. Deux exemples, permettant de comprendre l'intérêt du programme des fiches et de la cartographie, serviront de base à notre propos : Silves et Ceuta.

Silves (fig. 4), petite cité du sud-ouest (Barlavente) de l'Algarve, était devenue au X^e siècle la ville musulmane la plus importante de la région puis, au XI^e siècle, la capitale d'un modeste émirat indépendant avant d'être annexé par les Abbadides de Séville en 1054. Les activités portuaires, sur le rio Arade, sont décrites dès le X^e siècle mais l'existence d'un arsenal (*inshâ* ou *dâr al-sinâ'a* selon les sources) est attesté seulement à partir du XI^e siècle. Malgré l'importance des vestiges architecturaux et matériels encore visibles, aucune trace d'un bâtiment que l'on identifie en général à l'arsenal n'a été trouvée. Pourtant, pour une fois, les textes permettent d'en prouver l'existence et sont assez précis sur la topographie et l'urbanisme de la cité. La lecture des écrits géographiques arabes (al-Idrîsî en premier lieu) ou des textes latins, en particulier la très précieuse description de l'assaut de 1189 par les Portugais et les croisés, émanant d'un auteur resté anonyme, ne laisse non seulement aucun doute sur la présence d'un arsenal comme entité particulière du port, mais permet d'en préciser, très relativement, la nature et le lieu d'activité. L'institution, permettant la construction et l'entretien des navires, était située le long de la rive du cours d'eau, moins modeste à cette époque qu'aujourd'hui et dont le lit a probablement changé de place, à environ douze kilomètres de son embouchure. Le texte anonyme laisse à penser qu'il se situait plutôt dans la zone sud-est, près de la muraille du faubourg, aujourd'hui disparue, et proche de la *couraça*, édifice formé de tours et d'une passerelle permettant l'accès direct au fleuve depuis la muraille. L'ouvrage est minutieusement décrit à l'occasion des assauts chrétiens de 1189, tout comme les attaques de navires de l'arsenal, sur la rive du fleuve, sans la présence d'un édifice quelconque. Par conséquent, la seule réalité de l'arsenal est institutionnelle et non architecturale. Le croisé qui décrit par le menu les phases de l'assaut n'aurait pas manqué de signaler l'existence d'un tel édifice fortifié.

Ceuta apporte un autre éclairage sur l'arsenal et sa représentation fichée et cartographiée. Ceuta devient le grand port du détroit de Gibraltar à partir du X^e siècle. Par la suite, sa place majeure ne cesse d'être affirmée par les sources et les études monographiques qui lui ont été consacrées¹⁸. Le témoignage le plus riche qui nous apporte des renseignements sur le port est celui d'al-Ansarî, natif de la cité et qui décrit celle-ci à l'occasion de la conquête portugaise de 1415 : l'arsenal, la

18. M. CHERIF, *Ceuta aux époques almohade et mérinide*, Paris, 1996 ; H. FERHAT, *Sabta, des origines au XIV^e siècle*, Rabat, 1993.

douane, les *funduqs* y sont déclinés, les installations maritimes décrites. Un texte d'Ibn 'Idhârî, historien de la fin du XIII^e siècle, rend compte de l'importance de l'arsenal et de son amirauté à l'occasion d'une émeute survenue en 1250. L'ensemble des textes à notre disposition décrit mieux qu'ailleurs le fonctionnement même de l'arsenal : le rôle des amiraux et de leurs conseillers (*tullâb sous les Almohades*), le système de l'enrôlement des marins, mobilisables à tout moment, ainsi que l'entraînement des soldats spécialisés embarqués sur les navires ; on possède également des précisions sur la douane, son personnel, le cadre des transactions avec les étrangers, les Génois en particulier. Malgré ces données, deux informations nous manquent : ce qu'étaient le bâtiment et sa disposition exacte dans la cité, alors que cet arsenal y occupait une place considérable, et la date de sa fondation ; on peut seulement affirmer qu'il fonctionnait déjà au XI^e siècle au moment où l'émirat Baghrawâta fit de sa capitale un port très actif pour contrôler le détroit. Ainsi, malgré des sources relativement abondantes, la configuration de l'arsenal nous échappe et l'on ne peut saisir que l'importance de l'institution pour le fonctionnement des activités maritimes, militaires et marchandes.

L'arsenal représente donc une institution centrale des grands ports musulmans dans la zone occidentale (le fait n'est absolument pas avéré côté océan Indien). Leur représentation cartographique globale permet de se rendre compte de la vitalité, entre le VII^e et le milieu du XIII^e siècle, de ces activités maritimes, en relation avec les efforts et les investissements très coûteux, consentis par les pouvoirs qui contrôlèrent les côtes de la mer intérieure et de l'océan. Le questionnement concernant la fondation des arsenaux sur ces littoraux permet de relier l'apparition de ces installations à l'évolution politique de la région et d'établir un lien étroit avec les moments où les pouvoirs politiques se sont intéressés au domaine maritime. Le lien entre carte et fiches donne donc à réfléchir sur les moyens que nous possédons de décrire l'activité maritime du monde musulman médiéval.

Le programme APIM qui concerne plusieurs chercheurs attachés à l'UMR « Islam médiéval », archéologues et historiens, mais également un nombre élevé de collaborateurs, travaillant dans plusieurs pays, n'a pas pour but de montrer un état définitif ou complet de l'activité maritime du monde musulman entre le VII^e et le XVI^e siècle. Cela ne se peut et ne correspondrait à aucune réalité historique telle que nous pouvons la saisir. Tout l'intérêt du programme informatique est justement d'offrir un cadre de travail, bientôt disponible à un grand nombre de chercheurs, évolutif et sans cesse en cours d'enrichissement. Le but de l'équipe est donc de fournir, grâce aux moyens de l'informatique, un outil de travail

sur le monde maritime musulman, rassemblant des informations livrées par l'archéologie, qui prendra une part toujours plus grande, et par les sources écrites encore très prometteuses, y compris dans le domaine des archives. L'architecture portuaire, la céramique ne sont que quelques-unes des approches possibles d'un espace maritime immense, mais longtemps négligé parce que dominé par l'islam, frappé du sceau d'incapacité de naviguer. La richesse des données fournies et les cartes sont déjà les preuves de la diversité et de l'importance de la mer dans l'histoire de l'Islam médiéval.

Figure 1. — Jarre à glaçure bleue de type « sassanido-islamique »
découverte à Suse



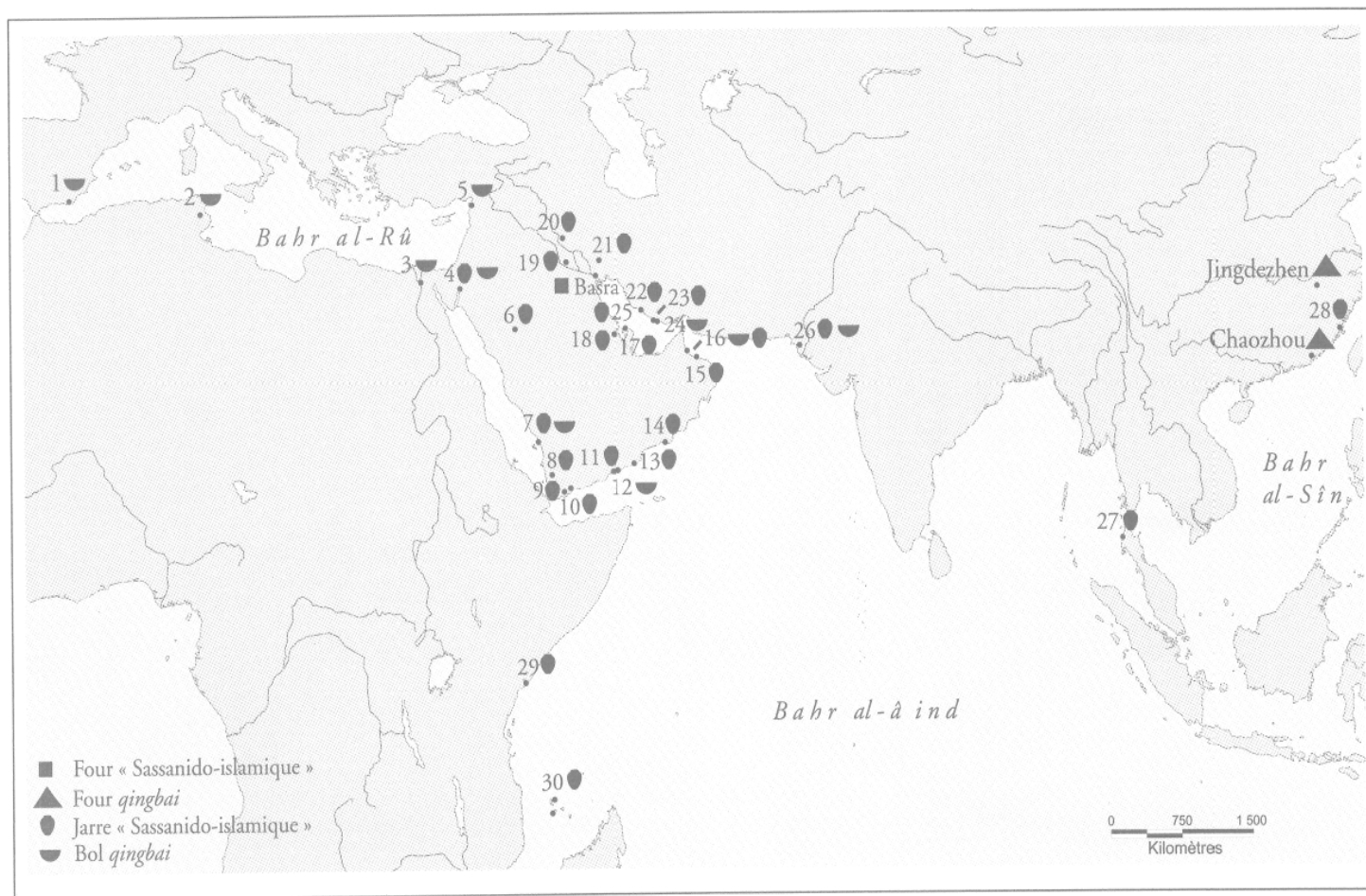
Source : R. Koechlin, *Les céramiques musulmanes de Suse au musée du Louvre*,
MDP, 19, 1928, Pl. VIII.

Figure 2. — Bol en porcelaine blanche de type *qingbai*



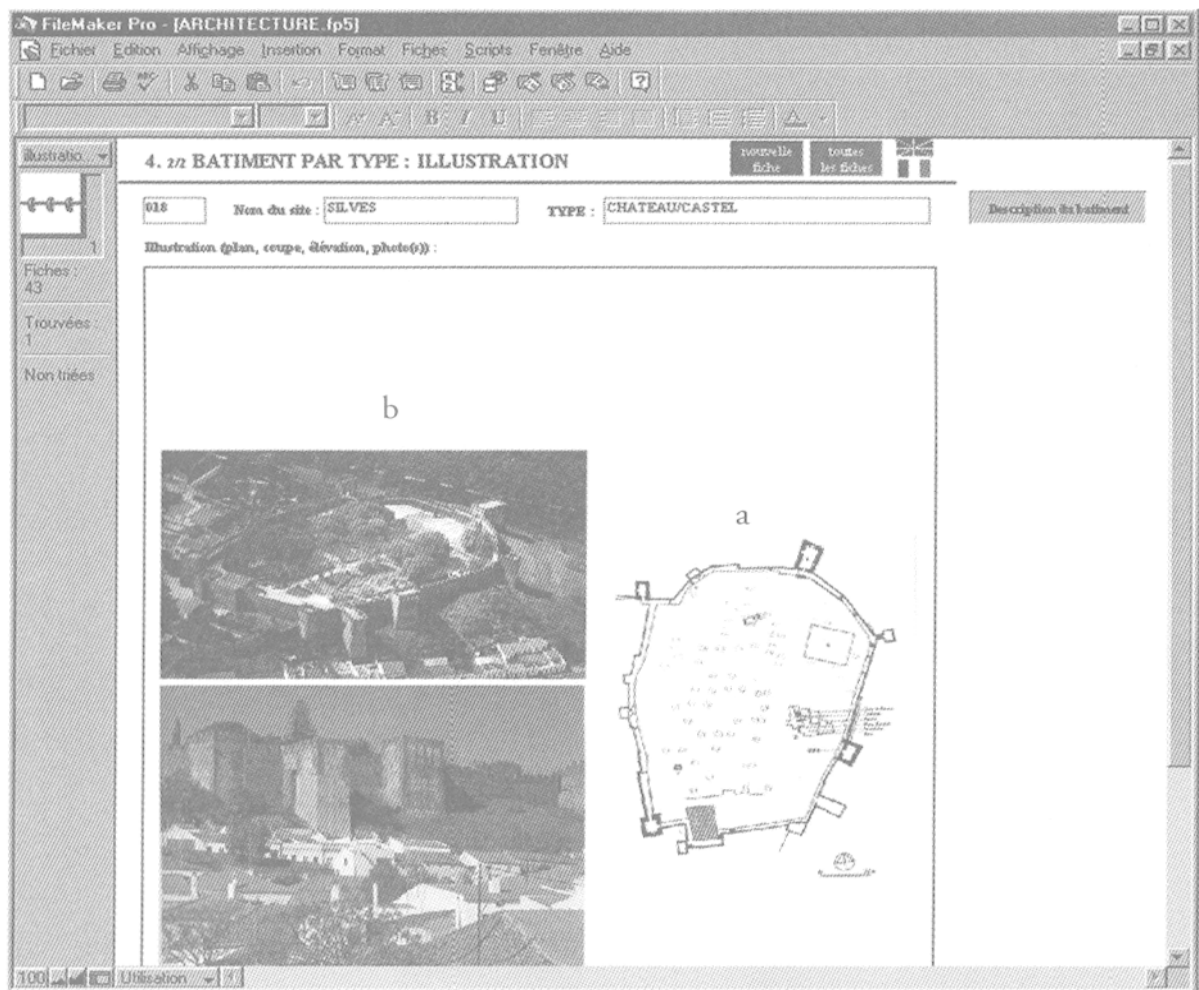
Source : R. Brown, *Guangdong ceramics from Butuan and other Philippine sites*,
1989, fig. 11.

Figure 3. — Carte de distribution des jarres de type « sassanido-islamique » et des bols en porcelaine de type *qingbai* (état actuel de la recherche/zone entre Inde et Chine non encore traitée)



1. Alméria; 2. Sabra al-Mansuriyya; 3. Fustât; 4. Aqaba; 5. Antioche; 6. Rabadhah; 7. Athar; 8. Zabid;
9. Qaraw; 10. Jebel Ayn; 11. Shihr; 12. Sharmâ; 13. Sharwayn; 14. al-Hamr al-Sharqiya; 15. W. Beni Kharus;
16. Sohar; 17. Ali; 18. Hufuf; 19. Hira; 20. Samarra'; 21. Suse; 22. Siraf; 23. Jazeh; 24. Q. Abd al-Rahman;
25. Kharg; 26. Banbhore; 27. Ko Kho Khao; 28. Fuzhou; 29. Shanga; 30. Les îles Comores.

Figure 4. — Plan reconstitué de la cité musulmane au XII^e siècle (a) et vue de l'enceinte de la qasaba de Silvès côté est (b)



Sources : a) d'après R. Varela Gomes, *Xelb 1* ; b) d'après C. Torrès et S. Macias, *O legado islâmico em Portugal. Fundação Circulo de Leitores et Autores*, Lisbonne, 1998.

Figure 5. — Les arsenaux musulmans du VII^e au XV^e siècle

