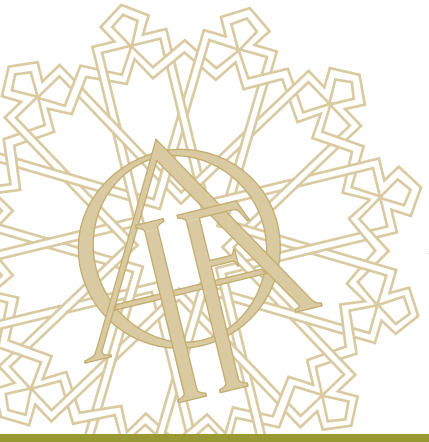
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE



ANNALES ISLAMOLOGIQUES

en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne

AnIsl 45 (2011), p. 23-46

Christophe Picard

Espaces maritimes et polycentrisme dans l’Islam abbasside.

Conditions d’utilisation

L’utilisation du contenu de ce site est limitée à un usage personnel et non commercial. Toute autre utilisation du site et de son contenu est soumise à une autorisation préalable de l’éditeur (contact AT ifao.egnet.net). Le copyright est conservé par l’éditeur (Ifao).

Conditions of Use

You may use content in this website only for your personal, noncommercial use. Any further use of this website and its content is forbidden, unless you have obtained prior permission from the publisher (contact AT ifao.egnet.net). The copyright is retained by the publisher (Ifao).

Dernières publications

9782724711264	*La chapelle d’Osiris Ounnefer Neb-djefaou*	Laurent Coulon
9782724711752	*Guide du Caire Islamique*	Hadrien Collet
9782724711660	*Mélanges de l'Institut dominicain d'études orientales 41*	Adrien Candiard (éd.)
9782724711745	*Bulletin archéologique des Écoles françaises à l'étranger (BAEFE)*	
9782724711271	*Du côté de chez Zeus*	Emmanuel Botte (éd.), Hélène Cuvigny (éd.), Michel Reddé (éd.)
9782724711677	*La Description de l’Égypte*	Paul-Marie Grinevald
9782724711714	*La pensée et la pratique pharmacologiques d’Avicenne*	Sylvie Ayari
9782724711899	*BCAI 40*	

© Institut français d’archéologie orientale - Le Caire

CHRISTOPHE PICARD

Espaces maritimes et polycentrisme dans l'Islam abbasside

L'unité de l'Islam, à partir de La Mecque et Medine, fut la source d'une conception centripète de la représentation de l'espace constituant le *dār al-Islām*. Avec l'avènement des Abbassides, l'espace musulman médiéval, tel que les sources arabes l'ont décrit, fut essentiellement mesuré à partir de la capitale abbasside : Bagdad représentait, aux premiers siècles du califat abbasside (749-945), le stéréotype de la centralité musulmane, le point nodal à partir duquel toute la société islamique aurait été construite et mesurée[1]. Ce recentrage, déjà amorcé sous les Omeyyades, lorsque Muʿāwiya choisit Damas pour capitale[2], coïncida avec les débuts de la littérature de l'*adab* qui imposa le point de vue abbasside de la représentation de l'espace islamique. L'éclatement politique de ce dernier, à partir du xe siècle, n'a pas changé fondamentalement cette conception d'un domaine mesuré à partir de la capitale, sinon que l'Islam ne formait plus une, mais un ensemble de régions autonomes, au centre desquelles chaque souverain en sa résidence gouvernait tout le territoire qu'il considérait comme étant soumis à son autorité.

À partir du ixe siècle, sous l'autorité des califes abbassides, la représentation de l'espace habité, recouvrant l'œcoumène dans son ensemble, rendit compte d'une évolution mentale considérable de la part des Arabo-musulmans, dans la mesure où avant l'Hégire, l'horizon politique des Arabes de La Mecque était circonscrit à l'espace arabique, comprenant la « Mer des Arabes », et aux territoires que les marchands du Hiǧāz parcouraient, jusqu'en Haute

1. Micheau, Guichard, « Les sources pour les mégapoles orientales ».
2. Borrut, *Entre mémoire et oubli*, p. 337-387.

AnIsl 45 (2011), p. 23-46 Christophe Picard
Espaces maritimes et polycentrisme dans l'Islam abbasside.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Mésopotamie, en Égypte ou en Éthiopie[3]. Ce changement – on pourrait presque parler de révolution des esprits –, se manifeste clairement dans la chronique d'al-Ṭabarī, achevée en 915, lorsqu'il fait état des sentiments qu'aurait exprimés le calife ʿUmar b. al-Ḫaṭṭāb au sujet des territoires situés au-delà des limites des régions qui étaient familières aux Arabes. Les anecdotes qui rapportent l'interdiction faite à Muʿāwiya, alors gouverneur de Palestine, d'aventurer les Arabes sur la Méditerranée, puis à ʿAmr b. al-ʿÂṣ de dépasser Tripoli de Libye pour aller attaquer l'Ifrīqiya byzantine, permettent de déterminer les limites de l'univers pour lesquelles des Arabes, au début des conquêtes, ressentaient une empathie et au-delà desquelles le grand calife, méfiant devant l'inconnu, ne voulait pas envoyer ses soldats[4].

Après la conquête, à partir du IXe siècle, la représentation du monde, dont rend compte plus particulièrement la géographie arabe de Bagdad, fait apparaître une profonde évolution liée à la portée universelle du message coranique. Dès ce moment, les musulmans entreprirent l'enregistrement et le recensement de l'ensemble des espaces de l'œcoumène, incluant ceux qui se trouvaient au-delà des limites de l'espace soumis à l'Islam. Dans ce cadre dilaté, non seulement les espaces maritimes trouvèrent leur place, mais ils devinrent des territoires majeurs de l'univers islamique. L'habitude prise par les auteurs arabes de Bagdad de définir les espaces de l'œcoumène, en les caractérisant par la civilisation et la culture des populations qui y vivaient, s'appliqua tout aussi bien aux espaces maritimes, et surtout à l'océan Indien, la « mer des Arabes », et à la Méditerranée, la « mer des Byzantins ». C'est là un aspect de l'histoire de la représentation de l'espace islamique, au Moyen Âge, qui n'a pas été suffisamment pris en considération.

À l'époque de la conquête arabe, au premier siècle de l'hégire, l'objectif consistait à atteindre les limites de l'œcoumène. Cela supposait l'absence de frontières et permettait aux premières générations de croyants de se représenter l'Islam comme un seul bloc qui ne cessait de grandir, commandé depuis Médine sous les califes *rāšidūn* et depuis Damas sous les Omeyyades. L'échec de l'assaut contre Constantinople en 95-97/715-717, puis l'arrêt des conquêtes, au moment où les Abbassides s'emparaient du pouvoir (132/749), entraîna un changement dans la représentation de la Terre, marquée par l'omniprésence des thèmes eschatologiques, en particulier dans l'entourage souverain.

La situation créée par l'échec de la conquête de la totalité de la terre habitée, incita les musulmans, au moins à partir du IXe siècle, à représenter le *dār al-Islām* comme un espace hiérarchisé qui devait laisser apparaître la domination du centre, le siège du califat, sur les périphéries. À l'échelle de la planète, la géographie islamique, née à Bagdad au IXe siècle, proposa une représentation de la Terre selon les préceptes de la géographie ptolémienne, où l'Islam figurait au cœur de l'espace habité, essentiellement à l'intérieur des troisième, quatrième et cinquième climats. Les territoires non islamisés, les terres non habitées et, pour finir, ceinturant toute la terre, l'océan Environnant se trouvaient ainsi rejetés vers les bordures. À l'intérieur de l'aire islamique, sous

3. De Prémare, *Fondations*, p. 35-84.
4. Picard, « Le calife ʿUmar interdit la Méditerranée aux Arabes » et Kennedy, « Caliphs and their chroniclers in the Middle abbassid period ».

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

l'influence religieuse et politique de l'Islam, le Proche et Moyen-Orient, autour d'al-Sawād, recouvrant plus ou moins l'Irak actuel et une partie de l'Iran occidental, constituèrent ce centre, tandis que l'Orient et, plus encore, l'Occident couvraient les marges du domaine islamique. En sens contraire, tous les chemins partant des périphéries menaient, comme il se doit, à Bagdad [5].

Dans la mouvance du pôle central et unique de l'Islam, les espaces périphériques de l'Islam participaient à la représentation de l'empire et de la légitimité princière, et rendaient compte de la puissance impériale. De même, l'Islam ne pouvait se passer des voisins infidèles dont l'existence était nécessaire à la justification du jihad du calife, l'un des fondements essentiels de sa légitimité. Entre le *dār al-Islām* et le *dār al-ḥarb* ou le *dār al-kufr*, la frontière devint le lieu crucial où le souverain de guerre déléguait son autorité ou bien où il apparaissait comme calife *ghāzī*, combattant l'infidèle. Ce discours qui apparaît dans les chroniques abbassides, date plus ou moins de l'époque de Hārūn al-Rašīd [6]. La représentation complexe de plusieurs espaces emboîtés, comprenait les terres habitées, mais également les mers qui entouraient et pénétraient le *dār al-Islām*, et sur lesquelles circulaient les navires de marchands et de guerre.

Tout à la fois pôles, espaces du jihad, routes commerciales, les deux mers, l'une « arabe », l'autre « romaine », participèrent pleinement à la construction du polycentrisme multiple de l'espace califal, aux deux premiers siècles du califat abbasside.

Pouvoir et polycentrisme en Islam médiéval, entre espace terrestre et espace maritime

Les mers furent bien intégrées dans les œuvres arabes de l'époque abbasside à un espace islamique polycentré, mais systématiquement dominé par Bagdad : chaque géographe ou encyclopédiste consacra un « chapitre » aux mers de l'Islam et à leur fréquentation par les musulmans. La multiplicité des mers, déjà signifiée par leur dénombrement variable, de deux à sept, dans le Coran, entraîna l'apparition d'une autre hiérarchie, liée aux mentalités des gens d'al-Sawād, en faveur de la « mer des Arabes », c'est-à-dire la partie de l'océan Indien bordant les terres arabes, et aux dépens de la Méditerranée, la mer hostile des Romains. Cette hiérarchisation fut établie à partir d'une multiplicité d'arguments démontrant la supériorité d'un océan islamisé, et l'infériorité d'une mer restée partiellement infidèle. Cette identification de la mer à une civilisation, utilisée comme outil de la démonstration de la supériorité de l'Islam, est déjà une preuve que les mers représentaient des espaces importants aux yeux des musulmans, que l'image renvoyée fût bénéfique à l'Islam ou synonyme de danger, se matérialisant sous la forme de flottes ennemies qui menaçaient sans cesse les côtes islamiques.

5. Même si Bagdad ne fut pas l'unique capitale, l'ensemble des auteurs arabes la considérèrent comme la seule et véritable capitale de l'Islam abbasside. Observations faites pour l'essentiel à partir de deux ouvrages fondamentaux sur la connaissance de l'espace islamique médiéval : Tibbets, « The Beginnings of a Cartographic Tradition », p. 90-107 et *ibid.*, « The Balkhī school of Geographers », p. 108-129 ; Miquel, *La géographie humaine*, vol. 1.

6. Bosworth, « The city of Tarsus », Bonner, *Aristocratic violence and holy war*, Kennedy, « Caliphs and their chroniclers ».

AnIsl 45 (2011), p. 23-46 Christophe Picard
Espaces maritimes et polycentrisme dans l'Islam abbasside.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Pourtant, l'historiographie contemporaine a présenté le plus souvent la mer comme un espace négligeable de l'Islam, les rares exceptions servant plutôt à illustrer le caractère exceptionnel de la vocation maritime des musulmans : sur la Méditerranée en particulier, le moment de la suprématie islamique – IXe-Xe siècles – est expliqué par le contexte de crise profonde, économique et politique, frappant alors la région, avec la disparition de pouvoirs forts sur son pourtour, et qui eut pour symbole, la domination de la piraterie sarrasine. Au contraire, le recul de la puissance navale islamique et ses effets néfastes, ont été liés à l'essor de l'économie latine, et à la capacité de cités-États portuaires de l'Europe occidentale à établir les bases durables, militaires mais surtout économiques, d'une domination maritime de la Méditerranée [7].

Certes, l'océan Indien fut présenté de tout temps comme l'espace naval islamique par excellence, mais justement parce qu'il n'aurait pas connu, dans sa partie occidentale, contrôlée par l'Islam, de concurrence sérieuse, permettant aux marchands musulmans d'atteindre les autres régions asiatiques, jusqu'en Chine au IXe siècle, doublant ainsi la route terrestre. L'arrivée des Portugais, à partir de 1598, mit fin à ce « commerce tranquille ». On s'est peu ou pas posé la question de l'absence presque totale de mentions d'opérations navales relevant du pouvoir sultanien, sur l'océan Indien, alors que les traces d'une « piraterie », notamment omanaise, indienne, malaisienne, sont bien attestées [8]. En fin de compte c'est le cadre du « merveilleux », attaché aux *Mille et Une Nuits* et à Sindbad le Marin, qui fut longtemps mis en exergue pour souligner, une fois encore, le détachement des musulmans des réalités maritimes. Pourtant, pour ces deux mers, les travaux n'ont pas manqué qui mettent en évidence un tout autre visage de la navigation musulmane et distinguent ce qui relevait du discours de la littérature arabe, d'une part, de ce qui renvoyait à la réalité de la navigation musulmane des premiers siècles, d'autre part.

De prime abord, ce partage des fonctions attribuées aux mers s'impose à la lecture des géographies ou des livres des merveilles arabo-musulmans, par le biais de la représentation d'un affrontement séculaire entre musulmans et chrétiens, grecs ou latins, en Méditerranée, et la mention des voyages au long cours, exclusivement effectués par les marchands de l'océan Indien, qui ne couraient d'autre risque que celui d'affronter le vaste océan. La lecture des chronographies abbassides, depuis la fin du IXe siècle fait pourtant émerger un tableau plus complexe de la mise en valeur des mers. Elle remet en question l'idée que les auteurs arabo-musulmans seraient à l'origine de cette conception d'un « partage des tâches » : les mers apparaissent en effet dans ces ouvrages comme des espaces constitutifs majeurs de l'espace islamique, auxquels des fonctions multiples, bénéfiques ou non, furent attribuées.

Comme dans toute figuration d'un espace gouverné, le domaine maritime de l'Islam était, par nature, périphérique, mais il n'était pas pour autant marginal. À partir du moment où la mer entrait dans le cadre de la représentation de l'Islam, il convient d'évoquer un polycentrisme de l'espace impérial qui incluait les mers, sans toutefois nier la domination écrasante de Bagdad

7. Sur cette tradition d'un monde monocentré sur la « petite Europe », voir le point de vue éclairant de l'ouvrage *Histoire du monde au XVe siècle*.

8. Dridi, *La rive orientale de la péninsule Arabique*.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

et d'al-Sawād [9] : comme pour les espaces terrestres, c'est la nature des liens unissant les espaces maritimes à Bagdad et sa région qui définit les fonctions des mers au sein du domaine impérial et détermine, pour certaines fonctions activités qui leur sont attribuées, un rôle de pôle.

De la nécessité de représenter les mers comme des pôles de l'espace islamique

Même si elle fut rarement primordiale, la place occupée par les mers dans l'histoire de plusieurs des sociétés et des pouvoirs islamiques, dès les débuts de l'Islam, fut loin d'être négligeable. Certains événements marquants de la conquête, comme les sièges de Constantinople, en particulier en 161/678 et 95-97/715-717, ou les phases d'occupation de Chypre donnèrent l'occasion aux historiens des débuts de l'Islam, particulièrement al-Ṭabarī et al-Balāḏurī [10], de faire allusion à l'émergence précoce d'une force navale, apte à repousser les Byzantins et à atteindre des parties vitales de leur empire [11]. Par la suite, en fonction de la politique menée par les souverainetés musulmanes, les historiens arabes distinguèrent plusieurs moments où l'utilisation du potentiel naval fut au cœur de la stratégie de pouvoirs dynastiques [12], généralement dans le cadre de la guerre contre les Byzantins et les Latins ; elle pouvait aussi relever de la rivalité entre pouvoirs islamiques. Les exemples ne manquent pas en Méditerranée, avec les Fatimides, puis les califes omeyyades et almohades, ou sur les façades maritimes du Yémen, avec les Rasulides, ou bien les tribus de la région d'Oman, d'un destin partagé entre des pouvoirs régionaux et l'essor de la puissance navale, combinant commerce et force militaire : la constitution d'une force navale, liée à la nécessité de lutter contre les chrétiens ou des rivaux musulmans, devenait un instrument de prestige et, en conséquence, de démonstration de la souveraineté, projetée sur l'espace maritime [13]. Certains souverains firent même de la relation forte entre dynastie et espace maritime, un des fondements de leur puissance et de la richesse de l'empire, tel le souverain almohade Abū Yaʿqūb Yūsuf (1163-1184), qui déclarait à propos de la charge d'amiral :

> La mer est une inconnue qui exige toute la vigilance. Derrière cette mer il y a tant de nations et de pays qui tirent d'énormes profits des activités maritimes [...] Il y a tant d'enjeux dans ce domaine que la mer est vitale pour votre région [...] Sachez que la mer est un atout pour vous. Elle est source de vie, elle vous procure la nourriture quotidienne et le commerce maritime draine tant de bénéfices [14].

9. Schaeder, « Sawād ».
10. Al-Balāḏurī, *futūḥ al-buldān*, éd. p. 152 et 154, trad. p. 235 et 237 ; al-Ṭabarī, *Ta'rīḫ al-rusul wa- l-mulūk*, éd. II, p. 2820-2827, trad., XV, p. 26-31.
11. Fahmy, *Muslim Naval organisation* et *Muslim Sea Power*.
12. Par exemple, Picard, « La politique navale des premiers califes almohades ».
13. Guichard, « Omeyyades et Fatimides au Maghreb » ; Vallet, *Yémen rasûlide* ; Dridi, *La rive orientale de la péninsule Arabique*.
14. Al-Balawī, *Lettres almohades*, man. nº 6148 ; Arbach, *Le domaine maritime en Occident musulman*, p. 441-442.

AnIsl 45 (2011), p. 23-46 Christophe Picard
Espaces maritimes et polycentrisme dans l'Islam abbasside.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Néanmoins, comme dans toute représentation de l'espace impérial, le monde maritime apparaît à chaque fois comme un prolongement de la puissance terrestre, et donc comme une frontière ou une zone annexe de l'espace de la souveraineté, même si la notion de territorialité maritime n'existait pas encore. Rien de semblable donc, à l'Europe de la fin du Moyen-Âge quand, par exemple, fut signé le traité de Tordesillas en 1494, entre Portugais et Castillans, qui se partagèrent aussi bien les mers que les terres du globe en deux parties. C'est une des raisons pour lesquelles les mers qui bordaient l'espace musulman ou qui s'y trouvaient enclavées, firent systématiquement partie des espaces nommés et décrits dans les ouvrages géographiques ou les encyclopédies de l'époque de la puissance abbasside : déjà, sur la mosaïque représentant le monde, placée au-dessus du mihrab de la mosquée des Omeyyades, à Damas, datant peut-être de l'époque de sa construction, la mer figurait en bonne place, comme sur l'ensemble des mappemondes que chaque dynastie califale ne manquait jamais de commander [15]. Les géographies sont toutefois plus précises. La mer y apparaît le plus souvent comme un prolongement sans hommes de l'espace impérial, mais les rivages et leurs habitats ont été soigneusement répertoriés [16].

La représentation de l'espace de pouvoir (*mamlakat al-Islām*) était au cœur des préoccupations des auteurs arabes qui étaient souvent, eux-mêmes, membres de la chancellerie abbasside, à l'instar d'Ibn Ḫurradāḏbih ou d'al-Yaʿqūbī, et était utilisée comme instrument de la démonstration de sa légitimité. Elle privilégia la polycentrie politique, d'une part par la domination de la capitale sur l'ensemble de l'empire, mais aussi en faisant apparaître l'interdépendance entre al-Sawād et les régions périphériques, en particulier maritimes. Les cartes, aussi bien que les textes qui les décrivent, ont ainsi imposé une hiérarchisation de l'espace, structuré par les axes de circulation menant à la capitale, ou qui en partaient [17].

Quelle place accorder aux espaces maritimes, au sein de cette hiérarchie ? Ibn Ḫaldūn apporte une réponse assez satisfaisante : si la capitale (*ḥāḍira*) et, par extension, l'espace de l'autorité du souverain (*madīna*) demeurent pour lui le centre intangible de tout espace gouverné [18], environné par la frontière et l'espace de la *bādiya*, la place qu'il accorda à la mer, en l'occurrence la Méditerranée, au moment où il décrivait la charge du commandement de la flotte, illustre parfaitement son rôle dans l'espace de la *mamlakat al-islām* :

> À l'époque de l'Empire islamique, les musulmans avaient le contrôle de tout le pourtour de la mer byzantine (mer des Rūm) […] Leurs flottes allaient et venaient à leur guise […] Les flottes s'acharnaient sur elles (flottes chrétiennes) comme le lion sur sa proie, s'imposaient sur la majeure

15. Touati, *L'armoire à sagesse*, p. 161-203. La même remarque vaut pour la représentation du souverain omeyyade, dans le bain de Qusayr ʿAmra en Jordanie, datant probablement du début du VIII[e] siècle : Fowden, *Qusayr ʿAmra*.

16. Si les études ponctuelles ne manquent pas à ce sujet, la mer en tant que partie de la *mamlakat al-islām*, n'a pas fait l'objet d'une étude systématique comme espace intégré à l'aire islamique. Voir Martinez-Gros « La division du monde selon Idrîsî » ; Picard, *L'océan Atlantique musulman* ; pour l'océan Indien, Vallet, *Yémen rasûlide*. Sur la vision de la mer dans le monde médiéval d'Occident, voir Zumthor, *La Mesure du monde*.

17. Voir la démonstration appliquée à al-Andalus par Tixier, *Géographie et géographes d'al-Andalus*.

18. Miquel, *Géographie humaine*, I, p. 267-330 ; Martinez-Gros, *Ibn Khaldun, Les sept vies*, p. 47-89.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

> partie de la surface de cette mer par leur supériorité numérique et par leur armement, et la sillonnaient en tous sens, en temps de paix comme en temps de guerre. Les chrétiens ne pouvaient pas y faire courir le moindre esquif […] La puissance maritime des musulmans continua à décroître, en raison de la faiblesse de l'État et de l'oubli où étaient tombés les usages de la mer [19].

La maîtrise des mers dépendait donc de l'aptitude du pouvoir à mobiliser les capacités des marins d'Islam, en vue de combattre les chrétiens. Ce raisonnement plein de raison, nous fait découvrir à quel point la mer fut un facteur déterminant de l'évolution de certaines régions, aux yeux des lettrés arabes du Moyen Âge. Ibn Ḫaldūn accorda certes une place particulière à la mer Méditerranée ; néanmoins il ne fut pas le premier à faire de la mer une des composantes importantes de l'Islam. L'investissement maritime commença avec la conquête, sous l'impulsion de Muʿāwiya, et si les califes abbassides changèrent de stratégie, la fortification des côtes constitua une autre forme de la prise en compte stratégique de la Méditerranée, qui demeurait un espace lié au domaine musulman dans l'esprit des administrateurs de Bagdad. Dès lors, les mers ne pouvaient manquer d'attirer l'attention des scribes arabes des premiers siècles de l'Islam.

Côté océan Indien, Éric Vallet a montré la place remarquable de la mer d'Aden et de la mer Rouge, dans l'essor et l'organisation du sultanat rasulide au XIII^e^ et XIV^e^ siècle ; il a aussi démontré l'importance qu'accordait la dynastie à la documentation attachée à l'activité maritime dans la région : que ce soient des lettres de marchands ou bien des listes fiscales retrouvées dans des ouvrages dédiés aux sultans, ces documents font apparaître la place essentielle que les autorités accordaient à la mer, comme source de leur bonne fortune, rappelant l'opinion du calife Abū Yaʿqūb Yūsuf [20]. *A contrario*, les souverains Mamelouks firent du rejet de l'espace méditerranéen – mais pas de la mer Rouge ! – laissé aux chrétiens, un des terreaux de leur propagande mais aussi de leur politique [21]. Dans tous les cas, les lettrés de Bagdad avaient imposé l'habitude de classer l'espace maritime parmi les enjeux de la stratégie des souverains de l'Islam, même si la mer ne fut pas, loin s'en faut, une préoccupation majeure de beaucoup de ses gouvernants.

Si l'on considère l'espace maritime comme un pôle, non pas parce qu'il serait devenu l'espace nodal d'un des pouvoirs islamiques, mais parce qu'il occupait une place importante dans l'espace de la souveraineté islamique, dans le cadre de la guerre mais aussi du commerce, alors il est possible de parler, à certains titres, d'un polycentrisme partagé entre territoires terrestre et maritime au sein de l'espace sultanien. Trois exemples peuvent illustrer ces liens particuliers entre mer et pouvoir, au IX^e^ siècle, époque pourtant réputée pour avoir été celle pendant laquelle les autorités musulmanes s'étaient tenues éloignées des mers.

19. Ibn Ḫaldūn, *Le livre des exemples. Muqaddima*, p. 565-568.
20. Picard, *L'océan Atlantique musulman* ; Vallet, *Yémen rasûlide*.
21. Aspect peu développé dans Ayalon, *Le phénomène mamelouk*, p. 109-124 et Fuess, *Auswirkungen mamlukischer Seepolitik*.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Mer et pouvoir : une polarité au service du souverain et de l'espace impérial

L'océan Indien, mer des Arabes

La différence de traitement entre les deux espaces maritimes majeurs de l'Islam, océan Indien et Méditerranée, est une preuve en soi de l'importance attribuée aux mers dans la représentation de la civilisation islamique. La fréquence des interprétations des mentions de la mer dans le Coran, comme celle des anecdotes faisant intervenir Dieu pour faire de l'une, la mer des Arabes, la mer des croyants par excellence, et de l'autre la mer infidèle des Romains, qui apparaissent dans la plupart des ouvrages descriptifs arabes de la période abbasside, prouve combien les espaces maritimes étaient considérés comme des espaces de civilisation. Ainsi, l'influence de la littérature de l'*adab* a conduit la presque totalité des géographes, des Iraniens pour la plupart, à discriminer la Méditerranée, en insistant sur ses défauts, pesés à l'aune des qualités de la zone de l'océan Indien. Ibn al-Faqīh al-Hamaḏānī, qui, vers 290/903, rédigea sa géographie, dont il ne reste qu'un résumé du XI^e^ siècle, représente bien ce courant, issu des milieux persans :

> La figure du monde d'ici-bas se divise en cinq : c'est comme la tête de l'oiseau, les deux ailes, la poitrine, la queue. La tête du monde c'est la Chine… L'aile droite, c'est l'Inde et, au-delà de l'Inde, la mer après laquelle il n'y a personne ; l'aile gauche, c'est al-Ḫazar[22] ; la poitrine du monde, c'est La Mecque, le Hedjaz, la Syrie, l'Irak et l'Égypte ; la queue va de Ḍāt al-umām au Maghreb, et la plus mauvaise partie de l'oiseau, c'est la queue[23].

En réalité, cette distribution des rôles dévolus aux deux mers qui pénétraient jusqu'au cœur de l'Islam nous montre à quel point elles étaient considérées comme des espaces intégrés au domaine musulman.

L'océan Indien fut le premier espace maritime décrit par la littérature arabe : la *Relation de la Chine et de l'Inde*, et le *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik* d'Ibn Ḫurradāḏbih, ont été écrits entre le milieu et la fin du IX^e^ siècle[24]. Ibn Ḫurradāḏbih s'est très largement inspiré des propos de la *Relation* pour décrire l'océan, à une période où le merveilleux n'avait pas encore pris le pas sur le « réalisme » des marchands, auteurs présumés de la première description, renvoyant l'image d'esprits pragmatiques, selon André Miquel, n'intégrant que les données « objectives », seules susceptibles de révéler les caractéristiques de la navigation[25]. La *Relation* est constituée de traditions (*aḫbār*), probablement orales pour beaucoup, récupérées au sein du milieu portuaire, probablement à Sirāf et/ou à Baṣra, par un ou plusieurs auteurs ayant une bonne expérience

22. Le pays des Khazars, à l'ouest de la Caspienne et au nord du Caucase.
23. Al-Faqīh al-Hamaḏānī, *Muḫtaṣar*, éd. p. 3-4, trad. p. 5-6. Tibbets, « The Beginnings ot a Cartografic Tradition », p. 90-107.
24. *Kitāb ʿAjā'ib al-Hind*.
25. Miquel, *Géographie humaine*, I, p. 107-121.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

du monde maritime. Plus que de la mer, il y est question d'itinéraires, d'escales, ou d'aiguades, mais aussi des ports où une administration supervisait le commerce, en Inde et jusque dans la zone de Canton. Derrière cette description apparaît l'image d'un océan qui, à partir des côtes arabiques et surtout persanes, était devenu une voie privilégiée de diffusion de l'Islam, ayant comme agents les milieux marchands ; eux-mêmes pouvaient être des *ʿulamāʾ*[26].

La *Relation de la Chine et de l'Inde*, composée durant la deuxième moitié du IXe siècle, met en lumière le goût des Irakiens et des Persans pour l'océan Indien et son univers maritime, pendant la période où les marins partaient de Baṣra et Ubulla, ports de l'embouchure du Tigre et de l'Euphrate, ou bien de Sirāf, sur le golfe Persique, ou encore depuis les ports de la côte orientale de l'Arabie, pour rejoindre l'Inde, le Sud-Est asiatique et les rivages de la région de Canton[27]. La zone côtière, désormais contrôlée par l'Islam, était restée active après la conquête musulmane, semble-t-il. Cette voie du commerce permettait d'acheminer vers l'Irak et les régions de l'Arabie, les produits les plus recherchés, l'Orient étant considérée comme la zone qui produisait les plus beaux objets de la Terre, particulièrement appréciés des gens de Bagdad qui avaient les moyens de se les offrir. Les *Mille Nuits*, les *Merveilles de l'Inde* au siècle suivant, et toute une série d'œuvres classées dans le genre des « merveilles » (*ʿajāʾib*) perpétuèrent une autre forme de représentation de l'espace maritime connaissant un grand succès littéraire, au moins jusqu'au XIIe siècle ; cette tradition littéraire projetait ainsi les limites de la culture arabo-persane au-delà même des zones de navigation de l'océan Indien[28].

L'ensemble des écrits arabes des deux premiers siècles du califat abbasside, faisait également grand cas des vertus prêtées à la « mer des Arabes ». Dans les passages du polygraphe al-Masʿūdī, dédiés à la mer, elle sert systématiquement de référence fondamentale pour les observations faites sur les autres mers :

> Tous les marins qui fréquentent ces parages [tirent parti de] vents dont ils connaissent parfaitement les époques. Cette science est chez eux le fruit de l'habitude et d'une longue expérience, et ils se la transmettent par [l'enseignement] oral et la pratique. Ils se guident d'après certains indices et signes particuliers pour reconnaître l'époque de l'agitation, les temps de calme et d'excitation. Ce que nous disons ici à propos de l'océan Indien est également [vrai] des marins byzantins ou musulmans qui parcourent la Méditerranée, et des [navigateurs] qui traversent la mer Caspienne [pour se rendre] de Khazarie au Jurjan, au Ṭabaristan et au Daylam[29].

Al-Masʿūdī avait lui-même consulté l'ensemble des écrits antérieurs disponibles sur les mers, à commencer par la littérature antique, accessible en arabe à son époque, mais seulement pour des domaines comme l'astronomie ou la géodésie ; l'expérience maritime et la culture

26. En considérant que le cas d'al-Andalus fut loin d'être isolé : Constable, « Muslim Merchants ».
27. *Relation de la Chine et de l'Inde*.
28. La 1001e nuit sera un ajout tardif : Khoury, « *Mille et une Nuits* ». Toutes ces remarques et les références données viennent essentiellement de Miquel, *Géographie humaine*, I, p. 116-132.
29. Al-Masʿūdī, *Murūj al-ḏahab*, éd. I, p. 243-244, trad. p. 98.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

des milieux de navigateurs et de marchands, appartenant à la civilisation perse, mais également à celle de l'Arabie, s'inscrivaient dans le temps de l'auteur et découlaient de ses propres observations et des témoignages recueillis par lui ou un pair. De même, en rappelant que les neuf dixièmes des descriptions de merveilles se situaient aux marges de l'Orient et à l'endroit où l'océan devenait inaccessible aux navigateurs, André Miquel souligne combien ces histoires extraordinaires, et les espaces sur lesquels elles étaient situées, étaient devenus familiers aux gens de l'Orient musulman, comme purent l'être les forêts des contes et légendes du nord de l'Europe, aux Scandinaves ou aux Allemands [30]. *Les Mille et Une Nuits* en sont la preuve manifeste, où le merveilleux est étroitement lié à la vie maritime, quotidienne, sur l'océan Indien :

> Je [Sindbad le Marin] résolus de faire profiter le peu d'argent qui me restait, et, dès que j'eus pris cette résolution, je ne tardai guère à l'exécuter. Je me rendis à Basra, où je m'embarquai avec plusieurs marchands sur un vaisseau que nous avions équipé à frais communs. Nous mîmes à la voile, et prîmes la route des Indes orientales par le golfe Persique […] Un jour que nous étions à la voile, le calme nous prit vis-à-vis une petite île presque à fleur d'eau, qui ressemblait à une prairie par sa verdure […] On s'aperçut du tremblement de l'île dans le vaisseau, d'où l'on nous cria de nous rembarquer promptement ; que nous allions tous périr ; ce que nous prenions pour une île était le dos d'une baleine [31].

Plus tôt, à la fin du IXe siècle, Ibn Ḫurradāḏbih, qui occupait une des plus hautes charges au sein de l'administration califale comme vizir du *barīd* (la « poste »), intégra l'océan Indien au sein de l'espace islamique, dominé par les Abbassides, désignant ainsi la Mer arabe comme une voie de circulation maritime de premier plan. Ces mentions, largement reprises par la suite, contribuèrent à diffuser l'image d'une mer de commerce, ayant permis aux musulmans de s'implanter en Inde, sur la rive occidentale, et de faire connaître l'Islam jusque sur les rives de l'Empire du Milieu, dont les marchands seraint venus à leur tour jusqu'à Sirāf. Si les témoignages des marins ou des marchands rendent compte de la place de cet espace maritime dans la représentation du domaine islamique, l'implication de l'autorité califale n'apparaît que de manière fugace : une seule expédition navale est mentionnée par les chroniques, pour le IXe siècle, lancée sur ordre du calife contre des pirates qui perturbaient le trafic du golfe arabo-persique et de la mer d'Oman ; il fallut attendre l'émirat bouyyide (945-1055) pour que l'océan soit véritablement investi par le *sultan* [32]. On peut noter que jusqu'à ce moment, l'océan Indien, navigable, n'avait jamais été décrite comme une frontière de l'empire abbasside. Depuis l'époque de ʿUmar b. al-Ḫaṭṭāb (634-644), seule la mention de revenus, tirés de la taxation

30. Miquel, *Géographie humaine*.
31. *Mille et Une Nuits*, I, p. 230.
32. Sur les relations entre le pouvoir califal et les communautés de marins, dans la zone du détroit d'Ormuz et de la mer d'Oman, voir Dridi, *La rive orientale de la péninsule Arabique*. Si plusieurs colloques et travaux récents comme Parkin, Barnes (éd.), *Ships and the Development of Maritime Technology in the Indian Ocean*, permettent de faire progresser nos connaissances sur l'océan Indien aux quatre premiers siècles de l'Islam, l'histoire navale de cette période n'a pas encore été révisée depuis l'ouvrage de Hourani, *Arab Seafaring in the Indian Ocean*.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

des cargaisons des navires de mer, faisait apparaître un lien d'intérêt entre l'autorité califale et la navigation commerciale. Comme ont voulu le faire apparaître les géographes musulmans, une relation étroite unissait les Abbassides à l'océan Indien ; toutefois, elle relevait de la représentation de l'autorité, non pas à partir d'une légitimation militaire, mais commerciale.

La marginalisation de la Méditerranée

Que ce soit la description de l'océan par les marchands, dans la *Relation de la Chine et de l'Inde*, vers le milieu du IXe siècle ou, un siècle plus tard, celle des *Merveilles*, émanant des milieux de marins, l'océan Indien tenait une place particulière dans le monde de l'Islam et servait également de référence dans la mesure où on la comparait aux autres espaces maritimes, surtout la Méditerranée. Déjà, la terminologie la plus courante donnait le ton : la mer des Arabes désignait l'océan Indien et, plus spécialement, la zone correspondant aux « eaux territoriales » de l'Empire, si l'on peut dire. Le nom le plus courant pour désigner la Méditerranée était celui de mer des Byzantins (*baḥr al-Rūmī*), et fut en usage jusqu'à l'époque ottomane, marquant une opposition de civilisations [33]. En général, les auteurs arabes s'appuyaient sur des jugements, à l'égard des deux mers, rendus par des personnages éminents, dont l'avis était indiscutable. Ainsi, al-Ṭabarī attribua-t-il au calife ʿUmar b. al-Ḫaṭṭāb, sur la foi de traditions antérieures, le fait d'avoir rejeté la Méditerranée hors du domaine de l'Islam :

> ʿUmar écrivit à Muʿāwiya « Nous avons entendu dire que la mer de Syrie (*baḥr al-Šām*) [34] surpasse tout sur terre en matière de longueur, cherchant l'approbation divine chaque jour et chaque nuit pour noyer et submerger la Terre. Comment pourrais-je, dès lors, faire transporter des troupes sur cette créature peu commode et infidèle ? Par Dieu, un seul musulman m'est plus cher que tous les biens des Byzantins […] Non, par Celui qui envoya Muhammad avec la vérité, je ne laisserai jamais aucun musulman s'aventurer sur elle (Méditerranée) ! »[35]

Ce genre d'anecdote doit être replacé dans le contexte littéraire de l'époque abbasside, quand il convenait d'opposer une mer qui incarnait les valeurs de l'Islam, à celle qui avait gardé son caractère hostile, lié à la présence des Romains. Ainsi, le même auteur rappelle-t-il à plusieurs occasions la familiarité de ʿUmar et de ses compagnons avec l'océan Indien, le calife n'ayant pas hésité à lancer une expédition vers l'Éthiopie ou à faire traverser le golfe Persique à ses troupes. Cette opposition entre les deux mers apparaît chez les géographes tout au long du Xe siècle, même chez ceux qui, comme le Palestinien al-Muqaddasī, avaient navigué sur la Méditerranée :

33. Dunlop, « *Baḥr al-Rūm* ».
34. Un des noms donnés à la Méditerranée par les Arabes. Le terme le plus courant dans les sources médiévales est celui de *al-baḥr al-Rūmī*, la mer des Byzantins, ou *al-baḥr al-ġarbī*, la Mer occidentale.
35. Al-Ṭabarī, *Taʾrīḫ*, éd. I, p. 2820-2822, trad. XV p. 26-27. Sur l'interprétation à donner de cette attitude prêtée à ʿUmar, Picard, « Le calife ʿUmar interdit la Méditerranée aux Arabes ».

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

> Dieu, lorsqu'il créa la mer du Šām, lui fit cette révélation : « je t'ai créée, et vais te remettre à mes serviteurs qui, souhaitant quelque grâce de moi, diront : Gloire à Dieu ! ou Dieu est saint ! ou Dieu est Grand !, ou il n'y a d'autre divinité que Dieu ! Comment les traiteras-tu ? » – « Eh bien, Seigneur, répondit la mer, je les noierai ! » – « Loin de moi ! En vérité je te maudis ! Je te rendrai moins belle et moins poissonneuse !" Puis Dieu fit la même révélation à la mer d'Irak, qui dit : « Seigneur, je les porterai sur mon dos… » –« Va ! Je te bénis ! Je te rendrai plus belle et plus poissonneuse !". Voilà qui prouve qu'il n'existe que deux mers [36].

L'ensemble de ces témoignages avait pour objet de démontrer la supériorité de la mer des Arabes, autre creuset de la civilisation musulmane, sur la mer des Byzantins, berceau du christianisme. Dans un cadre élargi, ces portraits permettaient ainsi d'associer l'océan à l'ensemble plus vaste que formait l'Orient musulman, composé de l'Arabie, de la Syrie, de l'Irak, de l'Iran occidental, incluant les lieux saints et les capitales califales. La mer des Arabes constituait un espace où s'était construite l'identité perse et arabe avant et depuis l'avènement de l'Islam, raison pour laquelle les musulmans s'identifiaient volontiers à elle. À ce titre elle représentait un autre pôle majeur de la civilisation arabo-musulmane.

Dans le même temps, la mer Méditerranée, située dans la région occidentale des terres habitées, les moins nobles, et devenue frontière entre l'Islam et la chrétienté après l'arrêt des conquêtes arabes, était caractérisée par son caractère infidèle, rendant impossible une identification à la civilisation musulmane ; elle restait donc une mer marginale, d'autant plus que les zones islamiques échappaient à l'autorité de Bagdad. Les deux apparaissent dotées d'une forte personnalité, dévoilant des sensibilités très différentes de l'une à l'autre, selon les valeurs qui leur furent prêtées. N'est-ce pas là le signe qu'elles représentaient un espace identitaire important au sein de l'espace islamique ? Toutefois, les deux mers ne firent pas toujours l'objet d'une opposition systématique. Certaines activités comme le commerce reliaient les deux espaces maritimes au centre de l'Empire, Bagdad.

Les mers, des voies du commerce ?

Si l'on parcourt les géographies de l'immense aire abbasside, on constate à quel point la mer représenta une voie importante du commerce. Si ce fait paraît bien attesté pour l'océan Indien, il demeure à peu près ignoré pour la Méditerranée, tout au moins avant la deuxième moitié du x^e^ siècle, au moment où apparurent les signes d'un développement économique général. La lecture des géographies, décrivant l'empire au IX^e^ siècle, laisse pourtant de sérieux indices d'un commerce persistant, utilisant les routes de la mer des Byzantins, plus réputée pour les faits de guerre et de piraterie. De même, des géographes occidentaux, en particulier al-Bakrī (m. 487/1094), auteur d'une description détaillée du Maghreb, fournissent des informations qui recoupent celles des géographies du IX^e^ siècle, et confirment le mouvement régulier d'un commerce maritime, au moins à partir de la deuxième moitié de ce siècle. Ibn Ḫurradāḏbih,

36. Al-Muqaddasī, éd. p. 15-16, trad. p. 43-44.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

qui composa la version définitive de sa géographie avant 272/885, et al-Yaʿqūbī, autre membre important de la chancellerie abbasside, auteur d'un *Livre des pays* (*Kitāb al-buldān*) rédigé en 278/891, figurent parmi les représentants les plus éminents de la première génération de la géographie administrative, apparue à un moment décisif de l'écriture de l'histoire abbasside [37]. Les deux géographes orientaux ont décrit l'Occident musulman en fonction de deux critères essentiels : les itinéraires, dont certains sont strictement maritimes, et la liste des tribus établies le long des rivages de la Méditerranée.

Al-Yaʿqūbī consacra plusieurs paragraphes à l'énumération des itinéraires côtiers, terrestres aussi bien que maritimes. Il disposait pour certaines zones, la Syrie, l'Égypte, la Libye et l'Ifrīqiya, de listes obtenues probablement grâce à ses fonctions dans les bureaux du *dīwān* califal. Pour le Bilād al-Šām, il cite les ports du *sultan*, district par district. Pour l'Égypte et le Maghreb il livre une liste, au fil de l'eau, d'est en ouest. Tripoli marquait la limite entre la province d'Égypte et celle d'Ifrīqiya, depuis le début du VIII^e^ siècle. C'est également en Libye mais plus à l'est, à Barqa, que s'arrêtait la route du *barīd* abbasside [38].

En Ifrīqiya et au Maghreb central, sur le littoral contrôlé respectivement par les Aghlabides et les Rustamides de Tahert, seuls les deux ports munis d'un arsenal, Sousse et Tunis, sont mentionnés comme tels ; s'y ajoute Nawātiya, sur le cap Bon, à la fois siège du gouverneur de la région et port d'embarquement pour la Sicile. Poursuivant vers l'Occident, cinq ports sont cités comme étapes le long de la côte du Maghreb central et al-Yaʿqūbī, peut-être comme enquêteur au service des Abbassides, porta un regard très intéressé sur le domaine des émirs ibadites de Tahert dont il mentionne les ports méditerranéens, Sūq Ibrāhim et Marsā Farūḫ [39]. En revanche, il ne mentionne aucun port des émirats du Maghreb occidental : les Salihides de Nakūr, les Idrissides de Fez et les Omeyyades de Cordoue, à moins qu'il ait volontairement omis de les nommer.

Ibn Ḫurradāḏbih n'a pas dressé de liste spécifique des habitats côtiers, mais il égrena le nom des différents lieux habités d'est en ouest, sans distinguer les sites côtiers de ceux de l'intérieur des terres. Il en ressort, outre le nombre important de localités maritimes, le sentiment d'une occupation presque continue des régions du littoral au IX^e^ siècle. Grâce aux mentions des tribus de la zone côtière, les deux descriptions font apparaître un peuplement relativement dense, proche de la mer, certaines ayant été peut-être intégrées au *ǧund* [40].

L'ensemble des ports répertoriés constituait un itinéraire qui permettait probablement de faire escale chaque soir, tout le long des rivages musulmans, du détroit de Gibraltar à l'Anatolie, dès le IX^e^ siècle, aussi bien pour la course que pour le commerce. En effet, al-Yaʿqūbī cite trente ports de la Syrie au Maghreb central, mentionnés comme tels, nombre qui ne représente qu'une partie des mouillages aménagés à cette époque, les côtes de l'Ifrīqiya et du Maghreb n'ayant été décrits de façon exhaustive, ni par l'un ni par l'autre [41].

37. Borrut, *Entre mémoire et oubli*, p. 80-88.
38. Sur le *barīd*, Silverstein, *Postal System*.
39. Al-Yaʿqūbī, éd. p. 353, trad. p. 216. Le deuxième port est connu, dans les sources occidentales, sous le nom de Marsā ʿAyn Farrūj : al-Bakrī, éd. p. 81, trad. p. 164.
40. Pour l'Égypte, Bouderbala, *Jund Misr*.
41. Picard, *La mer et les musulmans d'Occident*.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

La description des ports maritimes de l'Égypte, d'al-ʿArīš à Alexandrie, associe la mention du havre pour les navires de commerce aux activités « industrielles » de ces cités :

> La ville de Tinnīs, entourée par la mer et par un lac alimenté par le Nil, ville ancienne, où l'on fabrique des tissus de valeur, épais ou fins, du genre des tissus de Dabīq, des tissus rayés, veloutés et garnis de franges, des étoffes à ramages, en un mot, toutes sortes de tissus. C'est également un port à l'usage de marins provenant de Syrie et du Maghreb [42].

Damiette, Rosette et Alexandrie étaient reconnus comme des centres de production et comme des ports commerciaux actifs, alors qu'il n'est guère question d'activités militaires, mentionnées par d'autres auteurs ; si al-Faramā n'est pas nommé comme port par al-Yaʿqūbī, Ibn Ḫurradāḏbih indique son rôle d'escale commerciale, fréquentée par les marchands juifs radhanites arrivant de l'Occident ou qui s'en revenaient de l'océan Indien [43]. Al-Yaʿqūbī a donc eu à sa disposition une liste qui mentionnait exclusivement les ports de commerce de la côte du Delta et des branches du Nil. Au contraire, en Syrie et en Ifrīqiya, seuls les ports « militaires » munis d'arsenaux, plus particulièrement liés au jihad, sont listés, mais nous savons que l'activité commerciale était toujours présente, en particulier dans les ports munis d'un arsenal [44]. Plus globalement, plusieurs fatwas produites au IXe siècle, en Ifrīqiya, confirment l'importance du commerce maritime, au moins aussi grande que celle de la guerre de course [45].

Les deux auteurs orientaux semblent avoir puisé, à plusieurs reprises, à la même source. C'est en particulier vrai pour une des voies navigables directes, reliant Tunis à al-Andalus :

> On s'embarque à Tunis suivant l'itinéraire, qui est au bord de la mer, et après une traversée de dix jours, en longeant la côte, sans prendre le large, on arrive en face de la péninsule d'al-Andalus, en un point nommé Tanas (Ténès) qui se trouve à quatre jours de marche de Tāhart. On peut aussi continuer [à longer la côte] jusqu'à la principauté de Tāhart de façon à se trouver en face d'al-Andalus. On traverse le bras de mer en un jour et une nuit, et l'on aborde au pays de Ṭudmīr […] On quitte la région pour se rendre à la ville dont les Omeyyades se sont rendus maîtres, ville qui se nomme Cordoue. Le trajet s'accomplit en six jours [46].

Ibn Ḫurradāḏbih expose le même trajet de manière beaucoup plus laconique : « Entre Tunis et al-Andalus s'étend la mer des six parasanges ; après il y a cinq jours de marche pour atteindre Cordoue [47] ». Même si les distances données par ce dernier posent problème, les deux informations sont très proches, signe que ce trajet était fréquemment utilisé. Les informations d'al-Yaʿqūbī

42. Al-Yaʿqūbī, éd. p. 337-338, trad. p. 194.
43. Ibn Ḫurradāḏbih, *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, éd. p. 20 et 22, trad. p. 21 et 23.
44. Borrut, « Architecture des espaces portuaires », p. 21-46 et « L'espace maritime syrien » ; Picard, « Les arsenaux musulmans ».
45. Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws* ; Idris, « Commerce maritime ».
46. Al-Yaʿqūbī, éd. p. 353-354, trad. p. 217-218.
47. Ibn Ḫurradāḏbih, *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, éd. p. 6, trad. p. 7.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

permettent de corroborer les indications du géographe d'al-Andalus, al-Bakrī, sur les traversées saisonnières des marins venus de la péninsule Ibérique, en particulier pour rejoindre Ténès [48]. On peut aussi rapprocher les propos d'al-Yaʿqūbī de ceux du chroniqueur andalou Ibn Ḥayyān (m. 468/1076) qui évoque de manière indirecte l'activité des ports de l'émirat de Tāhart, à propos de la *fitna* opposant l'émir omeyyade al-Ḥakam (1180/796-206/822) à ses oncles qui refusèrent de reconnaître sa légitimité : « en l'année 181/797-798 ʿAbd Allāh fils de l'émir ʿAbd al-Raḥmān b. Muʿāwiya, connu sous le nom d'al-Balanṣī, fit irruption en al-Andalus, venant de Tāhart, sur la côte d'Afrique » [49]. Il précise ailleurs que c'est l'émir ibadite qui avait mis ces bateaux et leurs équipages à leur disposition. Les deux oncles révoltés, ʿAbd Allāh et Sulaymān, tentèrent à cette occasion de s'emparer des Baléares, avant de débarquer sur la côte de Valence, grâce aux équipages berbères qui, une fois établis en al-Andalus, furent considérés par Pierre Guichard comme le fer de lance de la « piraterie » andalouse. Ce sont ces mêmes marins qui traversaient régulièrement la mer d'Alborán, l'hiver, pour aller commercer au Maghreb, plus spécialement à Ténès [50]. Al-Bakrī date de l'année 262/875-876, la fondation de Ténès « la neuve », bâtie par ces mêmes marins, devenus commerçants. Or, si l'on en croit le géographe d'al-Andalus, ce trafic maritime existait déjà depuis longtemps, signe que le commerce, révélé par al-Yaʿqūbī et Ibn Ḫurradāḏbih pour l'Égypte, fut actif au moins une bonne partie du IXe siècle, sur la mer d'Alborán [51].

Pour sa part, Ibn Ḫurradāḏbih apporte un autre éclairage sur la navigation en Méditerranée, à la même époque, en mentionnant les itinéraires des fameux marchands juifs radhanites (*maslakan tujjār al-yahūd al-rāḏāniyya*) [52]. L'origine du terme *al-rāḏāniyya*, qui a fait couler tant d'encre, demeura longtemps mystérieuse et, si l'on excepte l'approche de Claude Cahen, l'étude de leurs itinéraires proprement dits, tout comme leur activité de marchands a généralement été isolée du contexte méditerranéen du IXe siècle : même Maurice Lombard, qui voyait dans les trajets des marchands juifs, dont celui des radhanites n'aurait été qu'une branche, un véritable commerce « monde », situait celui-ci plutôt au Xe siècle, et il n'a pas évalué le trajet décrit par Ibn Ḫurradāḏbih à l'aune des renseignements des géographes abbassides. Ces itinéraires ont finalement peu attiré l'attention, du fait que l'environnement historiographique de la période pendant laquelle ils étaient actifs, conduisait à considérer, depuis l'analyse de Henri Pirenne, la Méditerranée comme une mer morte, en matière de commerce [53].

Pour donner un sens à la mention de ces itinéraires, il convient de prendre en considération l'ensemble des routes de commerce, maritimes et terrestres, répertoriées par le chef du *barīd* abbasside et par les autres géographes, pour le IXe siècle. Outre les espaces maritimes sur lesquels voguaient les marchands juifs, le géographe mentionne celles que parcouraient des « Russes »

48. De Epalza, « Costas alicantinas » ; Lirola Delgado, *El poder naval*, p. 92-158.
49. Ibn Ḥayyān, *Muqtabis II*, éd. 89v., trad. p. 19.
50. Guichard, « Les débuts de la piraterie andalouse » ; Picard, « Retour sur la piraterie sarrasine ».
51. Al-Bakrī, éd. p. 61, trad. p. 128-129.
52. Ibn Ḫurradāḏbih, *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, éd. p. 20, trad. p. 21 ; dernière analyse en date, avec une bibliographie exhaustive, celle très précise et dont la proposition de l'origine des radhanites semble assez solide, de Gil, *Jews in islamic countries*, p. 615-637.
53. Cahen, « Y a-t-il eu des Rahdanites ? » ; Lombard, *L'Islam dans sa première grandeur*, p. 204-211.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

(*al-rūs*), via la mer Caspienne (*baḥr jurjān*) et celles sur lesquelles naviguaient des marchands juifs, perses, arabes, chinois, situées sur l'océan Indien. On peut considérer, malgré toute l'imprécision que laisse apparaître ces listes, qu'Ibn Ḫurradāḏbih, comme al-Yaʿqūbī, cherchaient à attirer l'attention du lecteur, peut-être le calife lui-même en premier lieu, sur l'importance des voies maritimes des trois mers majeures et, plus largement, sur l'ampleur spatiale du commerce ayant l'empire abbasside pour centre. Le réseau radhanite reliait donc l'Occident latin aux capitales de l'Occident musulman – al-Andalus, Maghreb – et surtout, via Antioche et l'Euphrate, à Bagdad, le meilleur marché d'esclaves ainsi que le confirme l'auteur qui vivait à Bagdad :

> On fait venir par la mer occidentale (*al-baḥr al-gharbī*) les esclaves slaves, grecs francs et lombards ; les servantes grecques et espagnoles ; les peaux de castor et autres fourrures ; parmi les aromates, la résine de styrax ; parmi les drogues, le mastic. Du fond de cette mer, aux abords du pays de Firanja, on retire le *bussadh*, appelé vulgairement *marjān* (corail) [54].

Al-Faramā, port du Sinaï, leur servait d'escale entre la Méditerranée et l'Égypte ou la mer Rouge, permettant de rallier l'océan Indien ; ce circuit fonctionnait dans les deux sens.

Bagdad était à la fois le point de départ et celui d'arrivée le plus important, par le sud via le Tigre et le port d'Ubulla, pour rejoindre l'océan Indien, jusqu'au Sind, l'Inde et la Chine, par le nord, via l'Euphrate jusqu'en Syrie et, de là, vers la Méditerranée. L'itinéraire des marchands russes, décliné juste après, reliait les zones baltiques – étaient-ils des Varègues ?–, à la Russie et à la mer Noire d'où ils se rendaient, comme les radhanites, à Constantinople, l'autre grande capitale impériale, ou bien, par le pays des Khazars, ils naviguaient sur la mer Caspienne et, ensuite, ils accompagnaient les caravanes jusqu'à Bagdad. Ces mêmes « Russes » passaient par al-Andalus et le Maghreb pour rejoindre la Syrie puis l'Irak. Certains d'entre eux repartaient par les routes terrestres et maritimes de la soie, vers la Chine [55]. Ces itinéraires formaient donc un ensemble de voies ramifiées qui arrivaient ou partaient du centre de l'Islam – par conséquent du centre du monde –, et qui touchaient les terres extrêmes à l'est et à l'ouest.

La mention d'acteurs non musulmans, comme les juifs rāḏāniyya, de même que les Chinois et les Russes, qui apportaient à Constantinople et surtout à Bagdad, les produits précieux recherchés par les puissants de ce temps, relevait de cette manière de dévoiler le rayonnement de l'empire et de sa capitale qui attirait marchands et produits, les plus rares et les plus chers, importés des contrées les plus éloignées.

Les géographes de Bagdad rendent finalement compte de l'existence d'une activité économique sur mer, voie privilégiée du commerce, même en Méditerranée au IXe siècle. Il est important de noter que l'activité des ports mentionnés était sous le contrôle d'équipages qui, comme les soldats des frontières terrestres, jouissaient d'une grande autonomie en matière de défense et d'organisation de la course ou du commerce maritime ; cela explique en effet que les chroniqueurs du califat abbasside n'aient pas mentionné ces expéditions et l'activité navale

54. Ibn Ḫurradāḏbih, *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, éd. p. 14, trad. p. 15.
55. Ibn Ḫurradāḏbih, *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, éd. p. 22-24, trad. p. 23-25.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

en général, puisqu'elles ne mettaient pas en scène le souverain. En revanche les listes de ports fournies par les géographes comme l'organisation administrative des côtes et de l'activité portuaire, décrite dans les ouvrages administratifs [56], donnent une idée des liens qui rattachaient cette navigation au califat abbasside. Les listes de ports « civils » et de leurs activités doivent être mises en relation avec les profits que les pouvoirs, califaux ou régionaux, tiraient de la taxation des activités sur mer, qu'elle soit de l'ordre du prélèvement violent [57] ou du commerce.

Il ne s'agit donc pas de statuer sur une impossible évaluation de la conjoncture du IXe siècle, et encore moins sur la densité du trafic maritime, mais de constater que les itinéraires de marchands juifs radhanites, sur terre et sur mer, ne représentaient pas un réseau isolé, ou une activité qui aurait été totalement déconnectée de la réalité économique du moment, dans le cadre d'une conjoncture plate, sur une mer infestée de pirates. On peut seulement constater que des marchands empruntaient, en Méditerranée comme sur l'océan Indien, des routes navigables, sans que l'on sache qui armaient les navires, permettant ainsi de rejoindre les places de commerce les plus intéressantes. L'existence d'itinéraires dédiés à la circulation des bateaux de marchands, renforce le sentiment que la description du commerce des produits précieux et, plus largement, de la richesse des régions gouvernées par les Abbassides, était avant tout un outil de propagande extrêmement important en faveur de la légitimité califale. Cette manière de révéler la puissance califale rappelle d'ailleurs un usage répandu dans les palais impériaux, depuis l'antiquité jusqu'à l'époque sassanide et byzantine.

La seule mer qui n'était pas navigable, selon Ibn Ḫurradāḏbih, était l'océan Atlantique [58] ! En effet, si l'on prend en compte l'ensemble des données fournies par al-Yaʿqūbī et Ibn Ḫurradāḏbih, on constate que les lettrés de Bagdad considéraient l'océan Indien et même la Méditerranée, comme des voies primordiales de navigation et de commerce. À ce titre elles étaient des espaces majeurs de l'empire musulman. L'essor et la représentation des routes marchandes, en particulier maritimes, dévoilaient l'ambition universelle de Bagdad et la réalité de la politique qui la portait, tout autant que l'évolution de la production du savoir ou de la défense de l'empire.

Un troisième aspect dévoile le caractère central des mers dans le système de représentation de l'empire : mais cette fois-ci, c'est la guerre, conduite par le calife, qui en est question et elle concerne la Méditerranée seule.

Le polycentrisme méditerranéen comme espace de guerre des Omeyyades et des Abbassides

Une fois la Perse sassanide disparue, après la victoire de Nihāwand en 21/642 et la mort du souverain sassanide Yazdagird III en 32/651, même si la conquête se poursuivit vers l'Orient, c'est l'Empire byzantin qui apparut désormais comme l'ennemi principal de l'Empire islamique [59].

56. Qudāma Ibn Jaʿfar, *Kitāb al-ḫarāj,* éd. p. 255, trad. p. 195-196.
57. Abulafia, « The Pisan *Bacini* ».
58. Ibn Ḫurradāḏbih, *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, éd. p. 14, trad. p. 15.
59. Donner, *Islamic Conquests*, p. 231 et sq.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Le Basileus et, un moment plus bref, l'empereur carolingien, paraissaient en effet les seuls souverains ennemis, dignes du rang des califes.

Les objectifs majeurs des Omeyyades se concentrèrent sur Constantinople, tandis que se poursuivait la conquête des terres entourant la Méditerranée, jusqu'en Espagne wisigothique. Dans le même temps, depuis les arsenaux syriens et égyptiens, puis celui de Tunis, mis en service en 79/698-699, les escadres sous pavillon islamique lançaient des assauts répétés contre les grandes îles, afin de contrôler les routes maritimes. Si l'effondrement omeyyade au Grand Zab en 132/749, marqua un tournant dans la politique califale à l'égard de la Méditerranée, cet espace ne fut par pour autant abandonné. Les nombreux travaux sur la frontière byzantine ont tous montré au contraire que le front principal du jihad mené par le calife restait la frontière entre la Syrie et l'Anatolie. Selon Hugh Kennedy et Michaël Bonner, la conduite du jihad par les califes abbassides, se concentra exclusivement sur le front du Bilād al-Šām et, plus particulièrement, dans les marches du Taurus, face à l'Anatolie. De fait, la Marche syrienne incarnait à elle seule le jihad califal. Les souverains qui conduisirent les armées en Cappadoce, depuis le règne d'al-Mahdī (158/775-169/785) jusqu'à celui d'al-Muʿtaṣim (218/833-227/842), ou bien ceux qui donnèrent des ordres pour fortifier les côtes, en particulier al-Mutawakkil (227/842-2232/867), n'eurent comme horizon du jihad, que l'Anatolie et comme front maritime, que le *saḥīl* syrien.

De la même façon, à la faveur de la venue de combattants pieux du Ḫurāsān, dans les villes frontalières comme Tarse de Cilicie et al-Maṣṣīsā, et dans les ports comme Beyrouth ou Tripoli, selon les sources abbassides, la pratique du *ribāṭ* se développa à la fin du VIII^e^ siècle dans la même zone, s'adaptant aux nouvelles conditions de la guerre. C'est, en conséquence, dans cette région que furent rédigés les premiers ouvrages du jihad, qui connurent un succès précoce, autour de la Méditerranée, jusqu'en al-Andalus[60]. Cette pratique alliant ascèse et participation à la défense du Dār al-Islām, gagna simultanément les autres régions du pourtour méditerranéen, l'Égypte, particulièrement à Alexandrie, l'Ifrīqiya, probablement sous l'impulsion directe du gouverneur Harṯāma b. ʿAyān nommé en 795 par le calife Hārūn al-Rašīd. Un peu plus tard, coïncidant avec l'attaque viking de 844, la pratique du *ribāṭ* se développa également au Maghreb et en al-Andalus[61].

Ces formes de piété active, liées au jihad califal, accompagnèrent le changement de stratégie des Abbassides, liée à l'arrêt des conquêtes et à la stabilisation relative des frontières. La Méditerranée devint une vaste zone de marche faisant face aux chrétiens : la défense du territoire devint la pierre de touche de cette nouvelle guerre, impliquant la mise en place d'un programme défensif qui se déploya tout autour de la Méditerranée, n'excluant pas, sur terre et sur mer, des razzias en territoire ennemi, que les sources omettent de mentionner sauf lorsque, exceptionnellement, le souverain, ses héritiers ou son gouverneur en prenaient la tête. Les mentions d'arsenaux, dépendant du *sultan*, par les géographes arabes comme al-Yaʿqūbī, les paragraphes consacrés à l'entretien des flottes dans les ouvrages d'administrateurs du califat,

60. Bosworth, « The city of Tarsus » ; De La Puente, « El *jihād* en el califato omeya ».
61. Picard, Borrut, « *Râbata*, *Ribât*, *Râbita* ».

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

comme celui de Qudāma b. Jaʿfar au début du xᵉ siècle [62], ainsi que les faits de guerre colportés par les chroniques, suffisent à démontrer que le califat abbasside n'abandonna pas la souveraineté sur la mer, qu'elle déléguait aux gouverneurs de frontière maritime (*sāḥil*), prolongement de la frontière terrestre, mais où aucun calife ne se rendit jamais [63].

Cette mise en scène d'une mer de guerre, liée à une stratégie de défense de la frontière, devenue la zone cruciale du jihad sous diverses formes, s'étendit aux régions qui ne dépendaient pas des Abbassides, le Maghreb central et occidental, al-Andalus : du moins les textes dédiés aux émirats de l'Occident méditerranéen, avaient-ils adopté le même vocabulaire et une manière très similaire de décrire la guerre, en particulier en al-Andalus, gommant presque les spécificités régionales, comme les attaques vikings et leurs conséquences, pour ressembler autant que possible au modèle califal, le seul à être considéré comme légitime.

Ainsi, ce programme défensif, qui est exposé par les sources, faisait de la zone méditerranéenne le pôle majeur de la guerre contre l'infidèle, s'accompagnant de tout un arsenal de propagande adapté au type de combat contre les chrétiens. Selon les données fournies par les chroniques d'al-Ṭabarī, d'al-Balāḏurī et d'al-Yaʿqūbī, l'espace de guerre des califes se limita à la marche anatolienne, et accapara l'attention des souverains abbassides durant une période d'environ un siècle, au moment où les califes prenaient eux-mêmes les décisions en matière de défense, du règne d'al-Manṣūr (136/754-158/775) à celui d'al-Mutawakkīl (227/842-232/867). L'importance accordée à la zone du Taurus par les califes de Bagdad, se justifiait par le fait que la conquête de l'Anatolie et de Constantinople demeurait les objectifs officiels des expéditions califales. Ainsi, la frontière syrienne retint plus particulièrement l'attention des chroniqueurs dans la mesure où c'est dans ces marches que l'on trouve mentionnée la présence des califes ou de leurs héritiers qui menèrent la guerre. Cela ne signifie pas que la conception stratégique, mise en application dans le Taurus et sur le littoral syrien, se soit limitée à cette région : c'est l'ensemble du bassin méditerranéen qui fut transformé en frontière et défendu sur le modèle anatolien, du moins selon les textes.

Même si les mentions concernant l'administration de la frontière maritime (*sāḥil*) étaient rares, al-Yaʿqūbī, lorsqu'il énumère les ports des districts syriens de Homs, Damas, du Jourdain et de Palestine, dévoile l'armature de la défense navale, apparemment solide, héritage des Omeyyades, repris par les Abbassides puis, à son époque, par les Tulunides [64]. Ainsi, dans le district de Damas :

> Le *jund* de Damas comprend comme cantons maritimes (*kuwar ʿalā l-sāḥil*) le canton (*kūra*) de ʿArqa […] la ville de Tripoli (Aṭrābulus), habitée par les descendants des Persans qu'y installa Muʿāwiya b. Abī Sufyān ; cette ville possède un port extraordinaire qui peut abriter jusqu'à mille navires ; Jubayl (Byblos), Sidon et Beyrouth [65].

62. Qudāma Ibn Jaʿfar, *Kitāb al-ḫarāj*, éd. p. 255, trad. p. 195.
63. Pour al-Andalus, Picard, *La mer et les musulmans d'Occident*, p. 31-42.
64. Fahmy, *Muslim Sea Power*.
65. Al-Yaʿqūbī, éd. p. 327, trad. p. 178. Sur les districts militaires de la côte, et la mention des localités, voir Le Strange, *Palestine under the Muslims*, p. 14-51 et index alphabétique des localités.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

La liste laissée par al-Yaʿqūbī, comme les mentions provenant de sources régionales, généralement plus tardives, laissent apparaître un dispositif similaire, pour l'ensemble du littoral contrôlé par les Abbassides ou par les Aghlabides en Ifrīqiya (184/800-296-909) ou les Tulunides (254/868-292/905) en Égypte et en Syrie. En revanche, la mer n'étant plus un lieu de la représentation de la souveraineté, comme il l'avait été sous les Omeyyades, au temps de la conquête, il n'était pas utile de mentionner, sauf cas exceptionnel, les activités militaires sur l'eau.

Ainsi, toute l'organisation militaire, issue de la réorganisation opérée par les Abbassides, fut d'abord mise en place dans les marches où se rendirent plusieurs califes, avant de se déployer sur le pourtour méditerranéen, donnant l'impression d'une défense de grande ampleur. Désormais la mer Méditerranée et ses rivages, sous contrôle abbasside, constituèrent une zone de référence, dans le prolongement des marches du Taurus, face aux Byzantins, en matière de jihad. On en trouve la trace dans l'ensemble des chroniques ou des traités juridiques consacrés à la guerre pieuse, par l'emploi des mêmes termes et par une description très similaire de la tactique défensive prônée par l'ensemble des souverains musulmans, comme les Omeyyades de Cordoue. Sous l'influence des Abbassides, la Méditerranée était donc restée le lieu de guerre par excellence, mais la stratégie et les formes du jihad avaient évolué, à la suite de la stabilisation des fronts. À ce titre elle fut décrite comme un des pôles majeurs de l'Empire.

Conclusion

L'Empire abbasside semble avoir été pensé comme un espace monocentrique, dominé par Bagdad. En conséquence, vouloir parler de la mer et, plus encore, de la Méditerranée comme d'un espace central du califat, peut paraître paradoxal. Pourtant, chacune à leur manière, les deux mers majeures de l'Islam sont décrites, à plusieurs titres, par les lettrés de l'entourage abbasside, comme des parties essentielles, constitutives de l'empire abbasside. La lecture des sources chronographiques et descriptives de Bagdad, aux IXe et Xe siècles, montre que désormais, le siège du califat ne pouvait être présenté que comme le point nodal d'un espace complexe où les provinces et mêmes les régions qui n'avaient pu être conquises par l'Islam, constituaient des dépendances d'al-Sawād, à la fois marginales par rapport au centre et indispensables à l'affirmation de la puissance impériale islamique, instituant un polycentrisme hiérarchisé par lequel les périphéries participaient à l'affirmation de la gloire califale.

Ne pouvant plus prétendre à l'universalisme, comme leurs prédécesseurs omeyyades, les Abbasides, par le biais des lettrés qui les servaient, imposèrent une nouvelle hiérarchie spatiale, en faveur de Bagdad, mais qui procédait du rapport entre les régions et le centre, les premières jouant un rôle essentiel au service de la manifestation du pouvoir impérial. Même les mers et les océans trouvèrent leur place au sein de cette hiérarchie et furent donc décrits en fonction de ce qu'elles pouvaient apporter à la démonstration de la puissance des califes irakiens.

À ce titre, il paraît donc opportun d'évoquer un polycentrisme des espaces islamiques, et plus particulièrement des aires maritimes, apparaissant dans les sources arabes comme une nouvelle manière de représenter l'Islam, adaptée à la situation de l'empire abbasside. Les mers, par leurs qualités ou leurs défauts, déclinés par les auteurs arabes, appartenaient à des aires

AnIsl 45 (2011), p. 23-46 Christophe Picard
Espaces maritimes et polycentrisme dans l'Islam abbasside.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

culturelles bien différenciées. Toutefois, les deux mers principales étaient également considérées comme des voies naturelles de circulation, empruntées par les marchands qui acheminaient vers Bagdad et les centres de l'Islam, les richesses que le souverain pouvait s'offrir, autre signe de son universalisme puisque ces routes touchaient les limites des terres et des mers. En revanche, seule la Méditerranée est apparue comme l'espace de guerre par excellence, investie par le calife face à son ennemi principal, l'empereur byzantin, et dont les règles fixées par les *fuqahā'* et les épistoliers de la dynastie, s'imposèrent comme un modèle universel à l'échelle de l'Islam. La mer des Arabes, dans le sillage de l'époque pré-islamique, demeura la mer du commerce, par excellence.

Les mers de l'espace abbasside non seulement furent loin d'être des espaces négligés, mais elles trouvèrent, dans les ouvrages arabes des deux premiers siècles abbassides, une dimension nouvelle dans l'histoire de la représentation de la Terre.

Bibliographie

Instruments de travail

Encyclopédie de l'Islam, 2e édition, E.J. Brill, Leiden, 1954-2004, 12 volumes :
Dunlop, M. D., « *Baḥr al-Rūm* », I, p. 963-965.
Schaeder, Hans Heinrich, « Sawād », IX, p. 90-91.

Sources

Al-Balāḏurī, *Kitāb futūḥ al-buldān*, éd. Michael Johan De Goeje, Brill, Leyde, 1863-1866 ; trad. Philip Hitti et Francis Clark Murgotten, *The origins of the Islamic State*, AMS Press, New York, 1968 (1916).
Al-Bakrī, *Kitāb al-masālik wa l-mamālik*, éd. et trad. Mc Gukin De Slane, *Description de l'Afrique septentrionale par Abou Obeïd el-Bekri*, Maisonneuve, Paris, 1965.
Al-Balawī, *al-ʿAṭā' al-jazīl fi fanni al-tarsīl, Lettres almohades* (ms. nº 6148 de la bibliothèque royale de Rabat), éd. et trad. Jamal Arbach, *Le domaine maritime en Occident musulman à l'époque almohade* (*XIIe-XIIIe siècles*), Thèse de doctorat, université Toulouse Le Mirail, 1995.
Al-Faqīh al-Hamaḏānī, *Muḫtaṣar kitāb al-buldān*, éd. Michael Johan De Goeje, Brill, Leyde, 1885 ; trad. Henri Massé, Ifao, Le Caire, 1973.
Ibn Ḫaldūn, *Tā'rīḫ al-ʿallāma Ibn Ḫaldūn*, Dār al-Kitāb al-Lubnānī, Beyrouth, 1983 ; trad. Abdesselam Cheddadi, *Ibn Khaldūn, Le livre des exemples. I. Autobiographie, Muqaddima*, Gallimard, Paris, 2002.
Ibn Ḥayyān, *Kitāb al-Muqtabis fi ta'rīḫ rijāl al-Andalus : Muqtabis II. Anales de los Emires de Córdoba Alhaqem I (180-206H/796-822 J.-C.) y Abderramán II (206-232/822-847)*, éd. Joaquin Vallvé Bermejo, Madrid, 1999 ; trad. espagnole Maḥmud Makki et Federico Corriente, *Crónica de los emires Alhakam I y Abdarrahmân II entre los años 796 y 847*, Instituto de estudios islamicos y del Proximo oriente, Saragosse, 2001.
Ibn Ḫurradāḏbih, *Kitāb al-masālik wa l-mamālik* (885 ?), Brill, Leyde, 1889 (B.G.A., VI) ; éd. et trad. de la partie occidentale, Mohammed Hadj-Sadok, *Description du Maghreb et de l'Europe au IIIe/IXe siècle*, Alger, 1949.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Al-Masʿūdī, *Murūj al-ḏahab*, éd. et trad. Charles Barbier de Meynard et Abel Pavet de Courteille, Imprimerie nationale, Paris, 1861-1877 ; trad. Charles Pellat, *Les prairies d'or*, Société Asiatique, Paris, 1962-1965.

Mille et Une Nuits (Les), trad. Antoine Galland, Garnier-Flammarion, Paris, 1965.

Kitāb ʿajā'ib al-Hind, éd. Pieter Antonie Van der Lith et trad. Marcel Devic, *Livre des Merveilles de l'Inde*, Brill, Leyde, 1883-1886.

Al-Muqaddasī, *Aḥsan al-taqāsīm fī maʿrifat al-aqālīm*, éd. Michael Johan De Goeje, Brill, Leyde, 1906, trad. André Miquel, *La meilleure répartition pour la connaissance des provinces*, Ifead, Damas, 1963.

Qudāma Ibn Jaʿfar, *Kitāb al-ḫarāj wa ṣināʿāt al-kitāba*, éd. et trad. partielle Michael Johan De Goeje, Brill, Leyde, 1967 (1889).

Relation de la Chine et de l'Inde, éd. et trad. J. Sauvaget, Les Belles-Lettres, Paris, 1948.

Al-Ṭabarī, *Ta'rīḫ al-rusul wa l-mulūk*, éd. et trad. partielle, 15 vol., édition Michael Johan De Goeje, Brill, Leyde, 1879-1901 ; trad. Hugh Kennedy *et alii*, *The history of al-Tabarî*, 38 vol., State University of New York Press, Albany, 1985-2007.

Al-Yaʿqubi, *Kitāb al-buldān*, éd. M. J. De Goeje, Leyde, Brill, 1892 ; réed. 1967 ; trad. Gaston Wiet, *le livre des pays*, Le Caire, 1937.

Études

Abulafia, David, « The Pisan *Bacini* and the Medieval Mediterranean Economy : a Historian's view point », *Papers in Italian Archeology*, 5, 1985, p. 287-302.

Arbach, Jamal, *Le domaine maritime en Occident musulman à l'époque almohade (XII^e^-XIII^e^ siècles)*, Thèse de doctorat, université Toulouse Le Mirail, 1995.

Ayalon, David, *Le phénomène mamelouk dans l'Orient islamique*, PUF, Paris, 1996.

Bonner, Michael, *Aristocratic violence and holy war : studies in the Jihad and the Arab-Byzantine frontier*, American Oriental Society, New Haven (Connecticut), 1996 (American Oriental Series, 81).

Borrut, Antoine, « L'espace maritime syrien au cours des premiers siècles de l'Islam (VII^e^-X^e^ siècle) : le cas de la région entre Acre et Tripoli », *Tempora. Annales d'histoire et d'archéologie*, 10-11, 1999-2000, p. 1-33.

—, « Architecture des espaces portuaires et réseaux défensifs du littoral syro-palestinien dans les sources arabes (7^e^-11^e^ s.), *Archéologie islamique*, 11, 2001, p. 21-46.

—, *Entre mémoire et oubli : la Syrie sous les derniers omeyyades et les premiers Abbassides (v. 692-809)*, thèse de doctorat, université Paris 1, 2007.

Bosworth, Clifford E., « The city of Tarsus and the Arab-Byzantine frontiers in early and middle ʿAbbâsid times », *Oriens*, 33, 1992, p. 268-286.

Bouderbala, Sobhi, *Jund Misr : étude de l'administration militaire dans l'Égypte des débuts de l'Islam (21/642-218/833)*, thèse de doctorat, université Paris 1, 2008.

Cahen, Claude, « Y a-t-il eu des Rahdanites ? », *Revue des études juives*, III, 3-4, 1964, p. 499-505.

Constable, Olivia Remie, « Muslim Merchants in Andalusi International Trade », dans Salma Khadra Jayyusi (éd.), *The Legacy of Islam*, Brill, Leyde-New York, 1992, p. 759-773.

De Epalza, Mikel, « Costas alicantinas y costas magrebíes : el espacio marítimo musulmán según los textos árabes », *Sharq al-Andalus*, 3, 1986, p. 25-31 et 4, 1987, p. 45-48.

De La Puente, Cristina, « El *Jihād* en el califato omeya de al-Andalus y su culminación bajo Hishām II », dans Fernández Manuel Valdés (éd.), *Almanzor y los terrores del milenio. Actas II Curso sobre Península Ibérica y el Mediterráneo durante los siglos XI y XII*, 8 vol., Fundacion Santa maria la Real, Aguilar de Campo, 1999.

De Prémare, Alfred-Louis, *Les fondations de l'Islam entre écriture et histoire*, Seuil, Paris, 2002.

Dridi, Moez, *La rive orientale de la péninsule Arabique aux premiers siècles de l'Islam : entre système tribal et dynamisme commercial*, Thèse de doctorat, université Paris 1, 2009.

Fahmy, Ali Mohamed, *Muslim Naval organisation in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century*, National Publication and Print House, Le Caire, 1966, rééd. de *Muslim Sea Power in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century*, Le Caire, 1950.

Fowden, Garth, *Qusayr ʿAmra. Art and the Umayyad Elite in Late Antique Syria*, University of California Press, Berkeley, 2004.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Fuess, Albrecht, *Verbranntes Ufer : Auswirkungen mamlukischer Seepolitik auf Beirut und die syro-palästinensische Küste (1250-1517)*, Brill, Leyde-New York, 2001.

Gil, Moshe, *Jews in islamic countries in the Middle Ages*, Brill, Leyde-Boston, 2004.

Guichard, Pierre, « Les débuts de la piraterie andalouse en Méditerranée occidentale (798-813) », *ROMM* 35, 1983, p. 55-76.

—, « Omeyyades et Fatimides au Maghreb. Problématique d'un conflit politico-idéologique (vers 929-vers 980) », dans Marianne Barrucand (éd.), *L'Égypte fatimide. Son art et son histoire (Actes du colloque de mai 1998 de Paris)*, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 1999, p. 55-67.

Histoire du monde au XV^e siècle, Patrick Boucheron (dir.), Fayard, Paris, 2009.

Hourani, Georges Fadlo, *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*, Princeton University Press, Princeton, 1995.

Idris, Hadi Roger, « Commerce maritime et *qirâd* en Berbérie orientale : d'après un recueil inédit de fatwas médiévales », *JESHO*, 4, 1961, p. 223-239.

Kennedy, Hugh, « Caliphs and their chroniclers in the Middle abbassid period (3th/9th century) », dans Chase Robinson (éd.), *Texts, Documents and Arterfacts. Islamic Studies in Honor of D.S. Richards*, , Brill, Leyde, 2003, p. 17-35.

Khalilieh, Hasan Salih, *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1500). The Kitāb Akriyat al-sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos*, Brill, Leyde-Boston, 2006.

Le Strange, Guy, *Palestine under the Muslims. A Description of Syria and the Holy Land from A.D. 650 to 1500*, Khayats, Beyrouth, 1965 (1890).

Khoury, Rayf George, « L'apport spécialement important de la papyrologie et de la codification des plus anciennes versions des *Mille et Une Nuits* et d'autres livres des deux premiers siècles islamiques », dans Petra M. Sijpesteijn et Lennart Sundelin (éd.), *Papyrology and the History of Early Egypt*, Brill, Leyde-Boston, 2004, p. 63-95.

Lirola Delgado, Jorge, *El poder naval de al-Andalus en la época del califato omeya*, Instituto de Estudios Almerienses, Grenade, 1993.

Lombard, Maurice, *L'Islam dans sa première grandeur*, Flammarion, Paris, 1969.

Martinez-Gros, Gabriel, « La division du monde selon Idrîsî », dans Michel Balard et Alain Ducellier (éd.), *Le partage du monde : échanges et colonisation dans la Méditerranée médiévale*, Publications de la Sorbonne, Paris, 1998, p. 315-334.

—, *Ibn Khaldun, Les sept vies de l'Islam*, Paris, Sindbad, 2006.

Micheau, Françoise et Guichard Pierre, « Les sources pour les mégapoles orientales », dans *Mégapoles méditerranéennes. Géographie urbaine rétrospective (Actes du colloque organisé par l'École française de Rome et la MMSH, Rome 8-11 mai 1996)*, Maisonneuve-et-Larose, Paris, 2000, p. 685-704.

Miquel, André, *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du XI^e siècle*, 4 vol., Mouton, Paris, 1973-1980.

Parkin, David et Barnes, Ruth (éd.), *Ships and the Development of Maritime Technology in the Indian Ocean*, Routledge Curzon, Londres, 2002.

Picard, Christophe, *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)*, Maisonneuve-et-Larose, Paris, 1997.

—, *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge (VIII^e-XIII^e siècle)*, PUF, Paris, 1997.

— et Borrut Antoine, « *Râbata*, *Ribât*, *Râbita* : une institution à reconsidérer », dans Philippe Sénac et Nicolas Prouteau (éd.) *Chrétiens et musulmans en Méditerranée médiévale (VIII^e-XIII^e siècle). Échanges et contacts (colloque de Beyrouth, mai 2002)*, CESCM, Poitiers, 2003, p. 33-65.

—, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VII^e-XV^e siècle) », *Chemins d'outre-mer. Études sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, II, Publications de la Sorbonne, Paris, 2004, p. 691-710.

—, « La politique navale des premiers califes almohades », dans Patrice Cressier, Maribel Fierro et Luis Molina (éd.), *Los Almohades : Problemas y Perspectivas*, II, CSIC, Madrid, 2006, p. 567-584.

—, « Retour sur la piraterie sarrasine d'al-Andalus contre le monde latin (Italie et Provence) au IX^e et X^e siècle », dans Franco Cardini et Maria Louisa Ceccarelli Lemut (éd.), *Quel marche la terra inghirlanda. In ricordo di Marco Tangheroni*, Pacini, Pise, 2007, p. 576-596.

—, « *Baḥriyyūn*, émirs et califes : l'origine des équipages des flottes musulmanes en Méditerranée occidentale », *Medieval Encounters*, 13, 2007, p. 413-451.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

—, « Le calife ʿUmar interdit la Méditerranée aux Arabes : peur de la mer ou raison d'État ? », dans Julie Claustre, Oliver Matteoni, Nicolas Offenstadt (éd.), *Un Moyen-Âge pour aujourd'hui. Mélanges offerts à Claude Gauvard*, PUF, Paris, 2010, p. 247-257.

Silverstein, Adam J., *Postal Systems in pre-modern Islamic World*, Cambridge University Press, Cambridge, 2007.

Tibbets, G. R., « The Beginnings of a Cartographic Tradition » et « The Balkhī school of Geographers », dans John Brian Harley et David Woodward (éd.), *The History of Cartography*, II : *Cartography in the Traditional Islamic and South Asian Societies*, University of Chicago Press, Chicago, 1992, p. 90-107 et p. 108-129.

Tixier, Emmanuelle, *Géographie et géographes d'al-Andalus*, thèse de doctorat, université de Rouen, 2003.

Touati, Houari, *L'armoire à sagesse, bibliothèques et collections en Islam*, Aubier, Paris, 2003.

Vallet, Éric, *Pouvoir, commerce et marchands dans le Yémen rasûlide*, Publications de la Sorbonne, Paris, 2010.

Zumthor, Paul, *La Mesure du monde*, Seuil, Paris, 1993.

© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net