Fuess Albrecht, *Verbranntes Ufer. Auswirkungen mamlukischen Seepolitik auf Beirut und die syro-palästinische Küste (1250-1517)*.

E.J. Brill, Leiden, 2001. 516 p.

Cet ouvrage, qui peut se traduire par : *Rive consumée. Répercussions de la politique maritime mamelouke sur Beyrouth et la côte syro-palestinienne (1250-1517)*, se compose de 516 p. de texte, dont 15 p. de bibliographie et 21 p. d'index (personnes et toponymes). Il compte aussi 5 cartes et 4 plans, dont une reconstitution d'un Beyrouth médiéval à partir d'un plan actuel.

Il s'agit de la réécriture d'une thèse (dissertation) soutenue à la Faculté de Philosophie de l'Université de Bonn en 2000.

Le livre s'appuie sur des sources arabes (géographes, chroniqueurs, fonctionnaires mamelouks et auteurs d'ouvrages de biographie), confrontées à des sources occidentales (récits de pèlerinage en Terre Sainte, associés à des documents diplomatiques et d'archives), ainsi que sur une importante littérature secondaire, qui, malheureusement, concerne beaucoup l'histoire médiévale de Tripoli et de Beyrouth.

L'ouvrage développe une thèse *proprio sensu* qui, déjà suggérée par D. Ayalon, The Mamluks and Naval Power : « A Phase of the Struggle between Islam and Christian Europe », in *Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities*, I, nº 8 (1967), p. 1-12 (il existe un lien entre la destruction des ports de la côte syro-palestinienne par les Mamelouks et l'absence d'une flotte mamelouke), repose sur un paradoxe : les Mamelouks ont détruit volontairement les cités portuaires de cette côte en reconstruisant des lignes de défense à l'intérieur des terres, afin d'éviter que les Croisés ne puissent bénéficier de points d'appui fortifiés pour réinvestir la Syrie et la Palestine, recommencer les Croisades, et se sont privés d'une flotte de guerre digne de ce nom. Cette idée a toujours prévalu chez les Mamelouks lors de leur domination, alors même que l'enthousiasme pour les Croisades s'était bien refroidi dans l'Occident latin.

Ce paradoxe, logique dans sa nature, avec toutes ses conséquences (rapports privilégiés avec certains États chrétiens contre d'autres, insécurité expérimentée quotidiennement par les habitants...) est le point focal et la ligne directrice d'une tentative de reconstitution de l'histoire côtière syro-palestinienne mamelouke, jusqu'ici très mal connue et servie, s'appuyant sur un aller-retour incessant entre l'histoire de la centralité mamelouke et celle de sa périphérie côtière syro-palestinienne.

D'où les sept chapitres-thèmes retenus qui, ordonnés chronologiquement (moins vrai pour les chapitres V et VI), fondent dans les documents la thèse de l'auteur.

Chap. I : la politique maritime des Mamelouks, un chapitre des plus informatifs.

Chap. II : histoire de la côte syro-palestinienne à l'époque mamelouke : chapitre centré sur les villes portuaires et leur histoire.

Chap. III : structures administratives sur la côte : éléments nouveaux dans ce chapitre.

Chap. IV : la topographie de Beyrouth : une tentative pour reconstruire un Beyrouth médiéval.

Chap. V : démographie et comportement durant le temps libre.

Chap. VI : les Européens et la côte syro-palestinienne : chapitre centré sur le commerce, montrant que l'économie mamelouke était « méditerranéenne ».

Chap. VII : la côte et le possible retour des Croisés.

Enfin des pensées conclusives au VIII^e^ chapitre.

Les chap. I et II, associant destruction des cités portuaires et absence de flotte (de temps à autre, quelques escadres sont à l'œuvre), sont liés dans l'esprit de l'auteur ; ce dernier recense toutes les tentatives mameloukes de constitution ou de reconstitution d'une flotte : par Baybārs I en 1271 : la flotte est drossée contre des falaises près de Limassol à Chypre, aux mains bientôt de l'ordre de Saint-Jean, les Hospitaliers (*Johanniter*), qui étend d'ailleurs son emprise au début du XIV^e^ siècle sur Rhodes et des îles voisines comme Castelorizo : cf. p. 42-6, et, par la suite, véritable centre de concentration des flibustiers francs (*Freibeuter*) qui pillent régulièrement la côte syro-palestinienne ou égyptienne ; reconstitution d'une flotte de 60 bateaux en 692/1293, sous le Sultan Ašrāf Ḫalīl : ses activités semblent avoir été réduites à leur plus simple expression, à savoir une flotte égyptienne permet la conquête de l'île Arwād à proximité d'Antarsus et dernier point fort des Croisés au Levant, en septembre 1302, mais il faut constater que la flotte n'était pas à l'ancre en Syrie, mais en Égypte ; autre tentative en 1366 : à la suite des entreprises maritimes de Pierre I^er^ de Lusignan de Chypre contre Antalya (Turcs) en 1361, mais surtout contre Alexandrie en 1365, les Mamelouks décident de construire une flotte pour monter une expédition contre Chypre, mais sur cette flotte seuls deux bateaux, sous le commandement d'un Maghrébin, montent un raid contre Chypre et doivent se tourner vers la côte d'Asie mineure en raison du mauvais temps, avant de revenir piller Famagouste et l'île de Castelorizo. Les flottes chypriotes n'en continuent pas moins à piller la côte syro-palestinienne.

Les Chypriotes, malgré un traité de paix signé en 1370, poursuivent leurs actes de piraterie, les Mamelouks réagissant en emprisonnant marchands génois, catalans, et même vénitiens, alors que la Sérénissime était favorable aux Mamelouks.

À partir de 1368-1370, les Mamelouks ne mettent plus sur pied de flotte digne de ce nom, mais construisent plutôt, pour reprendre l'expression de l'auteur, des *Einwegflotte*, c'est-à-dire des flottes à alternative unique, des escadres

BCAI 18 (2002) Fuess Albrecht : Verbranntes Ufer. Auswirkungen mamlukischen Seepolitik auf Beirut und die syro-palästinische Küste (1250-1517), recensé par Guy Ducatez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

montées dans un but précis (répondre à des raids, surtout chypriotes), sur un court laps de temps et constituées avant tout de transports de troupes, à un moment précis. C'est le cas des expéditions mameloukes contre Chypre (en 1373, les Génois pillent et conquièrent pour longtemps Famagouste et deviennent les principaux agresseurs, alliés aux flibustiers catalans, contre l'Égypte et la côte syro-palestinienne, mais les Vénitiens interviennent avec leur flotte contre les Génois, comme en 1403 devant Beyrouth) couronnées de succès en 1424-1426 sous le Sultan al-Ašrāf Barsbāy (1422-1437) ou encore les raids contre Rhodes autour des années 1440-1444 sous le Sultan Ğaqmaq, guère aussi heureux que ceux contre Chypre et les Hospitaliers ...

Cette absence de flotte solidement constituée s'est fait cruellement sentir lorsque les Portugais, après avoir tourné le Cap de Bonne Espérance (1498), se sont retrouvés dans la mer d'Oman et la mer Rouge et, entre 1505 et 15l5, ont constitué de solides bastions (forts) autour de Ceylan, Malacca, Mombasa, Sofala et occupation de Socotra (un temps) : après avoir rassemblé péniblement, en 1505, une flotte dont les matelots étaient formés de quelques *awlād al-nās* (les mamelouks), de maghrébins, d'esclaves noirs et de turkmènes, les Mamelouks durent s'en remettre de plus en plus au soutien des Vénitiens (armes ...) et aux mains des Ottomans (leur ennemi), ou à des alliances avec les princes musulmans *goudjaratī* (Diū en 1508) ou autres (Cambaye ...). L'arrivée des Ottomans, en 1517, si elle permit de mieux protéger la côte syro-palestinienne, ne changea rien à la situation de l'océan Indien : la nécessité de construire une flotte digne de ce nom face aux Portugais était apparue trop tard aux Mamelouks.

La flotte mamelouke, comparée à la flotte vénitienne, a toujours manqué des infrastructures indispensables (arsenaux ...), d'un corps spécialisé et entraîné, a souffert d'une absence de programme de construction d'une marine sur le long terme, et quand des escadres étaient mises sur pied, leur rôle se limitait à des expéditions brèves et proches ou à des parades devant des populations ébahies.

Les Mamelouks, en guise de politique maritime, avaient recours à d'autres moyens pour assurer jusqu'en 1293 la reconquête définitive de la côte syro-palestinienne et, après cette date, pour servir au retrait des pirates et aider à empêcher le retour des Croisés :

– Des traités, avant 1293, avec les puissances impliquées dans les affaires syro-palestiniennes (comme le traité entre al-Manṣūr Qalāwūn et le roi Alphonse III d'Aragon en 689/1290 : le roi y promet de combattre les ennemis des Sultans, de ne pas razzier ses territoires et de lui restituer les galères et bateaux confisqués par leurs ennemis ..., mais pour un court temps) et, après 1293, des accords à but essentiellement commercial, témoins des relations privilégiées entre Vénitiens et Mamelouks aux XIV^e^ et XV^e^ siècles, qui interviennent même contre les ennemis du Sultan comme en 1403 devant Beyrouth, sans qu'il soit possible de savoir si ces accords impliquaient toujours une alliance politique et militaire (toutefois, en 1366, les Vénitiens allaient jusqu'à interdire les exportations d'armes à Chypre et la participation des Vénitiens à toute expédition contre les territoires des Mamelouks..), et ce malgré les appels renouvelés du Saint-Siège à boycotter les ports musulmans..., le résultat d'une telle politique de traités semblant demeurer modéré (les flibustiers ne baissent pas les bras).

– Le recrutement de mercenaires (maghrébins surtout dans la défense des villes côtières, mais aussi turkmènes dont certains étaient à l'origine des pirates eux-mêmes, ou le célèbre Pedro de la Randa, à l'origine, au service des Catalans).

– Le chantage et la corruption.

Pourtant, parmi les officiers mamelouks, de second rang il est vrai, certains avaient réfléchi à l'art du combat naval, *cf*. Muḥ. b. Mankali, *al-Aḥkām al-mulūkiya wa al-ḍawābiṭ al-nāmūsiya fī fann al-qitāb fī al-baḥr*, Dār al-Kutub, ms. 23, Ṭaymūr Collection (il s'inspire de la *Naumachica*, un ouvrage du secrétariat de l'empereur byzantin Léon VI, 886-912) : en particulier, à la suite du raid de Pierre I^er^ de Lusignan, en 1365, contre Alexandrie. C'est la preuve que tous les Mamelouks n'étaient pas imperméables à la mer et à l'art de la navigation.

Cet écrit, ainsi que les expériences cumulées des pilotes arabes de la mer Rouge et de l'océan Indien rassemblées et résumées par Aḥmad b. Māğid (son grand-père et son père, ce dernier auteur d'une *al-urğūza al-alfiya* consacrée à la mer Rouge, sont eux-mêmes pilotes de la mer Rouge), qui se sont traduites par la composition d'une trentaine de routiers nautiques dans la seconde moitié du XV^e^ siècle, n'ont pu franchir les barrières mentales de l'élite mamelouke, convaincue qu'elle était, en tant que descendante et représentante des Kipcaks et Tcherkesses des steppes du Caucase, que la gloire et l'honneur revenaient à celui qui chevauchait une monture, non la mer (en arabe, *rakaba* s'emploie pour le cheval et la mer) : l'expression *Yā Uṣṭūlī* (ô marin !) était déjà considérée comme une insulte à l'époque ayyoubide.

Pour A. Fuess, ce sont des raisons à la fois politiques et anthropologiques qui expliquent avant tout le désintérêt complet des Mamelouks pour les bateaux, la navigation et l'absence d'une politique maritime.

Si A. Fuess pousse à l'extrême un des trois arguments de D. Ayalon, *art. cit*., à savoir les pays centraux de l'Islam sont dominés par des sociétés militaires tournées presque exclusivement vers la cavalerie, au point de rejeter tout ce qui n'appartient pas au cercle précis des cavaliers, comme facteur explicatif du dédain des Mamelouks pour les choses de la mer, il n'en rejette pas moins le premier des arguments de D. Ayalon, en démontrant que, si les pays musulmans manquaient de fer, de bois et autres matériaux nécessaires à la construction de flottes, cet argument n'est pas convaincant dans la mesure où les Mamelouks n'en étaient pas complètement dépourvus (mine de fer près de Beyrouth, bois en Cilicie du Nord) d'une part, et ils pouvaient

BCAI 18 (2002) Fuess Albrecht : Verbranntes Ufer. Auswirkungen mamlukischen Seepolitik auf Beirut und die syro-palästinische Küste (1250-15l7), recensé par Guy Ducatez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

s'en procurer par le commerce ou en confisquant des bateaux chrétiens d'autre part. Si le niveau technique de leurs bateaux était bas, ce n'était pas dû au manque de bois, mais bien au manque de formation et aux savoir-faire déficients de leurs techniciens et ingénieurs maritimes.

Mais ces raisons avancées par l'auteur pour rendre compte d'une telle carence chez les Mamelouks à l'égard des choses de la mer sont-elles suffisantes ? D. Ayalon avait aussi poussé un autre argumentaire de type commercial, que l'auteur semble négliger en le noyant dans le troisième argument de D. Ayalon : tant que les Mamelouks pouvaient tirer suffisamment de revenus du commerce (droits de douane surtout), il n'était pas de leur intérêt de concurrencer les marines occidentales, italiennes surtout.

L'autre volet de la politique maritime mamelouke, ou de son absence (chap. II), traite de la destruction systématique, après la reconquête de la côte syro-palestinienne, de toutes les cités portuaires fortifiées, à l'exception de Beyrouth qui n'est pas déplacée, afin d'éviter que les Croisés ne puissent recommencer les Croisades. Il faut remarquer que les Ayyoubides, déjà, avaient pratiqué cette politique (Saladin en 1191 et la destruction d'Ascalon devant l'avancée de Richard Cœur de Lion), mais c'était toujours conçu comme une mesure d'urgence.

Au fur et à mesure que la reconquête mamelouke (1260-1291 : Baybārs I et Qalāwūn) s'accomplissait et que le danger mongol, stoppé à ʿAyn Ǧālūt (Nazareth), en 1260, était limité à une partie de l'Irak et de l'Iran (Ilḫānides), Baybārs I, véritable architecte du système de défense (passage d'une *Vornwegtaktik* à une *Hintendrantaktik*) l'organisait autour de trois axes :

– En Égypte, les Mamelouks laissent les villes le long de la côte à l'abandon, mais ne les déplacent pas à l'intérieur, laissent la garde des côtes de la Basse Égypte à des troupes mameloukes de second rang et à des *ḥalqa* de bédouins, tandis que les troupes mameloukes sont cantonnées au Caire et à Alexandrie pour intervenir en cas de besoin, car les Mamelouks sont convaincus que les Croisés s'enliseraient dans la vase (voir les échecs des expéditions croisées de 1218-21 et de 1249-50 ; quant à l'expédition de Pierre Ier de Lusignan, en I365, elle s'est limitée au pillage d'une partie d'Alexandrie durant deux jours).

– Une ligne de fortins, forteresses et villes fortifiées le long de la frontière Est de la Syrie face aux Ilḫānides mongols afin de les contenir (mais les Ilḫānides parvenaient à lancer des raids profonds et même à conquérir Damas en 1300, et si le problème ilḫānide se résolvait avec la mort d'Abū Saʿīd, le dernier représentant de la dynastie, un nouveau surgissait avec Timour, en 1400).

– Les villes portuaires, alors fortifiées, de la côte syro-palestinienne sont systématiquement détruites dès leur reconquête (Caesarea et Arṣūf en 1265, Haïfa en 1265, Acre épargnée d'abord puis détruite, Jaffa et Antioche en 1268, les ports d'Ayās et de Lattaquié en petite Arménie brûlés en 1266 et 1277, Balanyās en 1280-1281, Ǧabala en 1287 et surtout Tripoli en 1289, après un siège de trois mois, qui est complètement nivelé), tandis qu'une ligne de défense est organisée à l'intérieur des terres, autour de quelques points forts (la forteresse de Qāqūn derrière Caesarea et Arṣūf, Ṣafad refortifié, et surtout Tripoli, reconstruit à trois kilomètres à l'intérieur des terres sur un lieu plus élevé, mais sans fortification – la forteresse Saint-Gilles fortifiée à nouveau étant censée jouer ce rôle, au débouché d'une plaine où les agresseurs francs pouvaient être plus facilement annihilés, mais les vents sont mauvais et l'atmosphère malsaine rapporte Abū al-Fiḍāʾ).

Une exception toutefois : Beyrouth. Si la cité portuaire n'est pas détruite ou déplacée, toutes ses fortifications et murs d'enceinte sont démantelés.

L'ensemble est assorti du système de protection suivant : la défense des côtes est assurée par des groupes de *wāfidiya* ou groupes d'hôtes armés (3000 kurdes Šahrazurī établis en 1258 sur la côte, vraisemblablement autour de Gaza ; 3000 cavaliers mongols (Horde d'Or) également établis sur la côte, auxquels Baybārs I ne faisait pas confiance ; mais surtout des groupes de Turkmènes fixés sur toute la côte de Gaza à Antioche ; des Oirat mongols à proximité d'Aṭliṭ et dans la plaine de la Bekaa, sans compter d'autres groupes poussés par la faim), ou encore par les notables locaux (par ex. les Buḥturides à, et autour de, Beyrouth, qui se voient attribuer des *iqtāʿ* dès 1292 par le Sultan Al-Ašrāf Ḫalīl, ou les Turkmènes de Kisrawān, chiites, surveillant la côte de Beyrouth à Tripoli, ou encore les Abū al-Ǧayš, rivaux des Buḥturides, dans le Ġarb, les Banū al-Ḥamrāʾ qui, issus de la Bekaa, contestaient la position dominante des Buḥturides...) : les notables locaux (ils se confondaient avec les *wāfidiya* parfois) sont chargés, car il sont souvent armés, de retenir les Francs, mais ces derniers ont le temps de piller avant que les troupes, cantonnées à Damas, n'interviennent (Chypre, dès 1365, devient le principal marché aux esclaves, musulmans, mais aussi chrétiens raflés au passage).

Ce schéma se répète, bien qu'avec une moindre virulence, durant la seconde moitié du XVe siècle, durant laquelle le commerce domine.

Il est impossible de résumer la richesse factuelle du chap. II ; toutefois, les grandes lignes peuvent en être dégagées.

De 1291 à 1350, le commerce est en ruine, si bien que les principaux rapports sont tissés avec l'intérieur, notamment entre les émirs locaux et les Buḥturides (importance jusqu'à sa mort de leur « homme fort », Nāṣir al-Dīn al-Husayn en 1350 ; leur fortune est fondée sur des *iqtāʿ* accordés par les sultans) et le pouvoir central est assez puissant pour juguler les soulèvements des Nuṣayrī (des Druzes) à Ǧabala (1317) ou des habitants du Kisrawān (1292, 1300 et 1305 : des Maronites ou autres ?). Quant à la côte, elle est régulièrement pillée (les Chypriotes d'abord, puis les Génois, en particulier le raid de 1334 contre Beyrouth) et la Peste Noire décimait la côte (une mortalité

BCAI 18 (2002) Fuess Albrecht : Verbranntes Ufer. Auswirkungen mamlukischen Seepolitik auf Beirut und die syro-palästinische Küste (1250-15I7), recensé par Guy Ducatez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

peut être inférieure à celle de l'Occident chrétien, alors un quart de la population).

De 1350 à 1400, les affaires internes sont dominées par les soulèvements d'émirs syriens contre les égyptiens, tandis que les Buḥturides soutiennent Mintaš contre le futur Sultan Barqūq (1389-1390). Si les raids francs se poursuivent (raid de Pierre Ier de Lusignan contre Tripoli, Ayās en 1367, Beyrouth ayant été protégé par des tours ; attaque violente des Génois contre Beyrouth en 1383 ...), il n'empêche que le commerce fleurit : jusqu'en 1365, Chypre joue le rôle de plaque tournante, puis les Italiens se rendent directement sur la côte, les Vénitiens devenant le partenaire privilégié sans exercer un monopole, mais les habitants se demandent toujours, à la vue d'un bateau, s'il s'agit de pirates ou de marchands.

L'histoire de la côte, de 1400 à 1450, est surtout marquée par la menace timouride et les luttes fratricides intermameloukes (début de la première moitié du XVe s.), alors que, par la suite, la stabilité l'emporte sous Mu'ayyād Šayḫ et Barsbāy II. À lire les sources (essentiellement latines pour cette période), les raids dominent (en particulier la grande expédition de Boucicaut, pour le compte de Gênes, en 1403, contre Beyrouth...), mais les accords commerciaux continuent avec Venise, mais aussi Gênes, la Catalogne et d'autres puissances chrétiennes et, si le monopole du poivre enrichit les Italiens, les confiscations de bateaux marchands inaugurent la période postérieure.

Stabilité politique dans la phase postérieure, 1450-1500, sous les Sultans al-Ašrāf Īnāl (1463-1466) et surtout Qayitbāy (1468-1496), et une activité de piraterie en étiage (Gênes a perdu sa prépondérance face à Venise et la Catalogne est rongée par la guerre civile, les seuls pirates réellement actifs étant les Hospitaliers de Rhodes), mais aussi menaces ottomanes. Le commerce, malgré les monopoles et les restrictions mamelouks, atteint son zénith (*cf*. la formule d'Eliyahu Ashtor : *mediaeval Levant Trade at its heights in idem, Levant Trade in the Later M.A.*, Princeton, 1983) : les Vénitiens en écument la majeure part et les Français se montrent de plus en plus actifs, mais de nouvelles pandémies (peste bubonique ou *al-ṭā'ūn*) frappe la Syrie en 1469-1470, à nouveau l'Égypte (20 000 morts), Damas et la côte syro-palestinienne en 1490.

La dernière période, 1500-1520 : la côte qui n'est alors plus aux mains des Mamelouks, car les Ottomans menacent – et les Portugais ont tourné le monopole mamelouk du commerce – pour l'emporter contre les Safavides (Iran) et les Mamelouks, et les Vénitiens occupent toujours une place privilégiée dans ce commerce, devant un compétiteur de plus en plus actif, les Français.

L'arrivée des Ottomans change la donne : présence d'une flotte turque croisant au large de la côte syro-palestinienne.

Le commerce, traité au chap. VI, repose sur un échange de biens fournis par le plus lointain Orient et même l'Afrique (épices, gingembre...) qui arrivent dans l'Empire mamelouk et que les Italiens viennent chercher dans les ports du Levant (Beyrouth en première place et Tripoli en deuxième), mais aussi de produits fournis par la côte syro-palestinienne et la Syrie (soie et étoffes de soie, étoffes tissées de fils d'or à Beyrouth et Lattaquié, savon, eau de rose de Beyrouth, coton du nord de la Syrie, potasse qui sert aussi de lest) contre les draps anglais et flamands (au coût si bas qu'ils viennent concurrencer l'artisanat mamelouk), mais aussi des étoffes de coton et de soie (tissées à partir des matières premières syriennes), corail, ambre, argent doré de l'Occident chrétien.

La nature de ce commerce apporte d'autres explications à la politique maritime mamelouke (cf. ci-dessus le deuxième argument de D. Ayalon) : pris dans une économie « méditerranéenne », le commerce mamelouk doit sa prospérité au commerce « méditerranéen » dès la fin du XIVe siècle (cf. J.-Cl. Garcin, « La « Méditerranéisation » de l'Empire mamelouk sous les sultans Bahrides », *Revista degli Studi Or*., 48/1974). L'empire mamelouk a créé des « ports zone tampon », mais les *mukūs* et autres taxes, ainsi que le contrôle des marchandises restent aux mains des fonctionnaires mamelouks, et, pris dans une zone de stagnation, l'empire mamelouk pouvait en vivre : les Mamelouks, guère intéressés à l'amélioration des infrastructures commerciales (ports, flottes...) et à une augmentation de leurs revenus tirés du commerce, n'étaient que peu incités à élever barrières et forteresses : dans la seconde moitié du XVe siècle, ce sont les monopoles et les confiscations qui ont prévalu comme réponse à la crise généralisée, soulèvements, crises frumentaires, crises financières associées à des manipulations monétaires.

À ce jeu, les Italiens jouent gagnant tant à l'exportation (50 % sur le poivre, gingembre et coton, 70 % sur les clous de girofle et plus de 220 % sur la noix de muscade) qu'à l'importation (50 % sur la vente du cuivre et des étoffes flamandes et anglaises d'après E. Ashtor, *op. cit*.). En outre, face à la Kogge nordique (maniable l'hiver) les bateaux mamelouks n'étaient pas de taille à rivaliser : la sûreté de la *kogge* était telle que les marchands musulmans l'empruntaient, la louaient même et les marines chrétiennes se disputaient le transport des marchands musulmans.

Quelques pages sont consacrées aux routes commerciales : suite au délaissement des routes du nord, le commerce d'Extrême-Orient se déplaça plus au sud sur la côte syro-palestinienne au XVe siècle, avec prolongement vers Damas et Alep, et, de là, vers la mer Rouge et l'Arabie, tandis qu'Alexandrie, au volume de marchandises plus important que la côte syro-palestinienne, voyait, pour les mêmes raisons, son commerce augmenter (épices surtout).

L'auteur passe en revue l'ensemble des interdictions papales (bulles) : armements et autres biens militaires (bois...), y compris, à certains moments, l'interdiction de se rendre chez les Mamelouks ; toutefois, certaines autorisations, contre un cinquième de la valeur des biens commercialisés, étaient accordées. En outre, cet embargo

BCAI 18 (2002) Fuess Albrecht : Verbranntes Ufer. Auswirkungen mamlukischen Seepolitik auf Beirut und die syro-palästinische Küste (1250-1517), recensé par Guy Ducatez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

n'était pas complètement efficace (Vénitiens, Catalans et Chypriotes jouaient parfois les forceurs de blocus). L'accord vénitiano-mamelouk de 1345 mit à mal ce blocus, ce qui contribua à l'essor du commerce mamelouk à partir du milieu du XIVe siècle et, en 1375, les Italiens, en particulier Venise avec l'établissement d'une ligne régulière de galères (organisation de convois), éclipsaient leur concurrent (Chypre).

Les différents États chrétiens commerçant avec les Mamelouks (cf. graphe, p. 387, portant sur les années 1394-1408) sont détaillés : Venise en tête, puis Gênes (commerce d'esclaves par la mer Noire : Caffa, qui diminue au XVe siècle avec l'arrivée des Ottomans, elle tombe en 1475), les Catalans, la France dans la seconde moitié du XVe siècle, Florence, Ancône et Raguse, mais le commerce faisait bon ménage avec la piraterie. Parfois, le même bateau pouvait prendre les habits de la piraterie ou du commerce au gré des opportunités, mais, dans la très grande majorité des cas, la piraterie relevait de critères spécifiques : elle était organisée en flotte, soit importante (quinze bateaux ou plus), soit petite (un à deux bateaux), sans que les types de navires utilisés ne soient toujours bien précisés, subventionnée par des armateurs ou des États (Chypre, Gênes) ou, à tout le moins, encouragée par ces derniers.

L'auteur consacre encore un chapitre au thème suivant :

– les structures administratives à la côte (chap. III) : la Syrie est organisée en cinq *mamlaka* ou *niyāba*, à savoir Damas (*al-ṣafqa al-šimāliya* autour de Baalbek, de la Bekaa, et les *wilāya* de Beyrouth et de Sidon, deuxième port de l'empire mamelouk sans rang de capitale provinciale), Ḥamāh, Tripoli (dont dépendent Lattaquié, Ǧabala et Ṭarṭūṣ), Ṣafad (dont dépendent Acre et Tyr) et Karak.

Il existait un système de poste (feux et pigeons), important pour faire intervenir les troupes cantonnées à Damas (trois jours).

Il existait une dualité entre notables locaux et émirs mamelouks : dans les capitales provinciales (Damas, Alep et Tripoli), les *nā'ib* ou *wālī* étaient mamelouks ; dans les villes moyennes (Beyrouth, Sidon), les *wālī* étaient soit des émirs mamelouks, soit des notables locaux (en particulier au XVe s. vu l'affaiblissement du système mamelouk), enfin dans les petits centres, c'étaient toujours des notables locaux.

L'auteur donne quelques éléments sur l'organisation militaire à Beyrouth (au début du XVe s., quarante esclaves cavaliers appuyés par vingt fantassins, d'où l'appel à la *ḥalqa* de Baalbek en cas de nécessité) et dresse la liste des fonctions civiles (*muḥtasib* pour le contrôle des marchés et la moralité publique ; le *šadd*, un inspecteur de l'aumône légale et des fondations pieuses ; le *nāẓir*, un autre inspecteur et surtout le *'amīl* ou collecteur d'impôts).

La topographie de Beyrouth (chap. IV) : à partir d'un plan de 1840, l'auteur s'efforce de reconstituer la topographie médiévale de la cité dans son environnement, mais dans la mesure où les données sont les plus nombreuses (récits de pèlerins et de moines franciscains..) pour la fin du M.A., l'image vaut surtout pour cette période : boutiques et *ḫān*, églises et mosquées, *zāwiya* (Ibn ʿIrāq).

La démographie et l'occupation du temps libre (chap. V) : s'il est impossible de reconstituer l'évolution démographique de la population de Beyrouth, l'auteur, à partir de deux registres (ceux de 1523 et de 1530 : cf. p. 326), évalue la population de la cité à 4 194 (1523) et 5 833 (1530) et trace un portrait des groupes socio-confessionnels : musulmans orthodoxes de rite chafiite, musulmans chiites, les Nuṣayrī (division des chiites) et les Assassins, les Druzes, les *murābiṭūn* (groupes de *ġāzī* aux avant-postes de la lutte pour le *dār al-islām : ribāṭ* à Beyrouth), les chrétiens et les juifs. Si les *ḏimmī* ne subissent pas de persécution, ils sont tenus parfois pour des boucs émissaires à l'occasion de catastrophes naturelles (cas des incendies à Damas en 1340 et 1342, où des fonctionnaires chrétiens sont accusés d'en être les auteurs).

Les chrétiens comme les musulmans participent aux fêtes des saints chrétiens et à celles des *awliyā'* musulmans.

Toutefois, l'auteur aurait pu organiser la périodisation de façon différente et instaurer la césure autour des années 1365-1375 : moment où les boycotts du Saint Siège ne sont plus suivis, moment où l'économie mamelouke se « méditerranéise » et moment où la construction de toute flotte mamelouke digne de ce nom cesse.

Un beau livre, richement documenté, faisant le point sur nombre de questions.

Guy Ducatez
CNRS – Paris

BCAI 18 (2002) Fuess Albrecht : Verbranntes Ufer. Auswirkungen mamlukischen Seepolitik auf Beirut und die syro-palästinische Küste (1250-1517), recensé par Guy Ducatez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net