Jehel Georges, *L'Italie et le Maghreb au Moyen Âge. Conflits et échanges du VII^e au XV^e siècle*.

PUF, Paris, 2001 (coll. Islamiques). 228 p.

De Planhol Xavier, *L'islam et la mer. La mosquée et le matelot. VII^e-XX^e siècle*.

Perrin, Paris, 2000. 658 p.

Les travaux sur la navigation et la mer dans la sphère musulmane sont suffisamment rares pour que des ouvrages qui y sont consacrés retiennent notre attention. Les deux livres présents représentent la production la plus récente en France en la matière et sont donc susceptibles de faire apparaître les dernières avancées scientifiques dans ce domaine encore largement confidentiel.

L'ouvrage de Georges Jehel couvre l'espace de la Méditerranée occidentale, débordant sur l'Atlantique marocain, à l'époque médiévale, et s'organise en deux temps. La première partie, intitulée « Une relation conflictuelle », rend compte des principaux événements de la guerre qui opposa chrétiens et musulmans sur mer et sur les rivages de la Méditerranée. Le premier chapitre, couvrant plus de quatre siècles, depuis l'apparition des Arabes jusqu'au tournant du XI^e siècle, est consacré aux offensives musulmanes sur les côtes latines, sous la forme de ce qu'on appelle traditionnellement la « piraterie sarrasine ». Les trois autres chapitres sont rythmés par la réaction des Italiens, puis leur maîtrise progressive sur l'espace maritime méditerranéen, selon le découpage traditionnel : les réactions au XI^e siècle, les politiques italiennes à l'égard d'un Maghreb démuni de moyens navals face à ses rivaux, puis la situation aux XIV^e et XV^e siècles où les flottes chrétiennes sont opposées à des incursions de barbaresques. L'auteur fait apparaître une alternance entre les politiques commerciales, par exemple entre Génois et Almohades, connues par les traités signés plus ou moins régulièrement, et les périodes de tensions où les rivalités entre puissances chrétiennes se heurtent aux pouvoirs successifs qui se forment au Maghreb. Outre le passage d'une suprématie musulmane à celle des Latins, cette première partie énumère les événements navals essentiels qui ont jalonné les sept siècles de cette confrontation.

La seconde partie est consacrée au contenu et à la raison d'être de cette trame navale. Dès lors que l'on quitte la course et la piraterie, on se place du côté latin, puisque ce sont eux qui se rendent au Maghreb, s'opposant à une présence ponctuelle et disparate de marchands musulmans dans les ports chrétiens : les traités connus par les archives des villes italiennes concernent la venue des Latins en terre d'Islam, et les établissements et sociétés d'outre-mer sont géographiquement ancrés au Maghreb et font apparaître une initiative exclusivement latine. Ensuite, les constructions et organisations navales, chrétiennes surtout mais pas seulement, les hommes qui les animent et les produits qui sont échangés, constituent les deux autres chapitres de cette partie. La conclusion est un ex cursus sur le cosmopolitisme méditerranéen, société particulière par le mélange des « races » et des cultures.

Le livre de Xavier de Planhol constitue une étude à une autre échelle, puisqu'il couvre toute l'histoire de l'Islam, de ses origines à nos jours. L'auteur visite les espaces maritimes du domaine musulman : c'est tout d'abord la période médiévale de l'Arabie à la Méditerranée ; la confrontation avec les chrétiens oppose des aventures sans lendemain d'hommes réfractaires à l'espace maritime à une progressive montée en puissance de cette autre civilisation riche des valeurs qui portent les hommes et les États à accaparer le domaine maritime. Le deuxième temps est celui des Turcs ottomans, avec l'explication d'une rapide ascension qui se heurte à la logique civilisationnelle où la croix navigue mieux que le croissant. Ce sont ensuite les autres espaces maritimes qui sont visités : la Caspienne musulmane jusqu'à l'arrivée de la puissance russe, l'océan Indien, maîtrisé par les « fils de Sindbad » jusqu'à l'intrusion portugaise puis des autres Européens ; la réaction omanaise est le résultat d'une longue tradition navale mais également d'une « émanation directe de la puissance navale des Britanniques » (p. 400). Le dernier chapitre nous donne les clés qui expliquent ce qui apparaît comme une longue suite d'échecs successifs, liés au fait que les « entreprises » qui ont marqué des moments où une flotte musulmane a existé n'ont été possibles « que grâce à des transferts culturels massifs en provenance des marines chrétiennes » (p. 453).

Dans les deux ouvrages, où la perspective est bien différente, la documentation est abondante mais souvent partiellement lue, les bibliographies font bien apparaître des travaux récents, mais plus ou moins utilisés dans le récit. En revanche, le raisonnement de ces deux ouvrages est quelque peu différent. Le premier repose sur l'analyse de faits minutieusement ajoutés les uns aux autres, conduisant d'eux-mêmes à une logique où la confrontation de deux systèmes aboutit à la mise en place d'une « thalassocratie » italienne en Méditerranée occidentale, tout comme elle exista dans la mer orientale. L'ouvrage met en jeu les facteurs du dynamisme des grandes cités maritimes italiennes qui les ont placées au premier rang, en particulier l'accumulation capitaliste en faveur des entreprises maritimes, les progrès des techniques commerciales et bancaires et ceux de la construction navale. Le second ouvrage se présente comme une démonstration partant d'un constat simple : l'Islam n'a jamais engendré, depuis son apparition, de civilisation maritime, hormis quelques « accidents », tels al-Andalus ou l'empire fatimide, qui ne dépassèrent pas quelques décennies et où, justement, le succès est venu de ce qu'il y avait un dépassement du cadre imposé par l'islam vers des valeurs d'autres civilisations. Une abondante documentation, bien maîtrisée pour ne pas dire orientée, est

BCAI 18 (2002) De Planhol Xavier : L'islam et la mer. La mosquée et le matelot. VIIe-XXe siècle, recensé par Christophe Picard
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

mise au service d'une plume alerte et qui conduit à ces démonstrations qui semblent irréfutables ; la civilisation arabo-islamique semble incapable d'engendrer une société de marins, toujours mal considérés, d'autant plus que la mer est toujours vécue comme un lieu repoussoir : le postulat est livré dès l'avant-propos et les quelques six cents pages ne sont là que pour servir à appuyer cette « certitude » fondée sur un fait de civilisation et non l'analyse simple des faits que nous livrent les sources de toute nature.

Il y a pourtant un point commun à ces deux études, selon des voies bien différentes : il n'y a pas véritablement d'essor, et donc d'histoire, maritime dans le monde musulman ; la seule histoire envisageable est bien celle des progrès des chrétiens d'Occident aux dépens de la civilisation musulmane ou « arabe », les deux termes ayant tendance à être fâcheusement mêlés dans l'ouvrage *Les Arabes et la mer* ! Reprenant les techniques déjà présentes dans les grands ouvrages comme celui de W. Heyd (1885) ou de A. R. Lewis (1951), G. Jehel, s'appuie essentiellement sur les sources latines, ne prenant dans les textes arabes que les mentions événementielles, sans véritable analyse des structures navales musulmanes, en quelque sorte par omission. Même si certains de ces titres apparaissent, les travaux déjà anciens, comme ceux de A. M. Fahmy, ou récents, pour la zone occidentale, ne sont pas véritablement pris en compte pour ce qu'ils apportent dans la mise au jour d'une véritable organisation navale engendrée par les pouvoirs musulmans, liée au système des arsenaux et permettant le contrôle de communautés maritimes, « maures » ou « sarrasines », ou la mise à flot d'escadres qui nécessitait un investissement durable et une organisation administrative rigoureuse. Nous vivons toujours selon la dualité d'une piraterie musulmane qui s'étend lorsque les puissances chrétiennes s'effacent – Byzance au VII^e^ siècle, l'Italie à la fin du Moyen Âge –, face aux puissances navales chrétiennes qui s'appuient sur de véritables sociétés maritimes, inscrites dans la durée. Cette réalité, hormis l'exception omanaise peut-être, n'a de sens qu'après Lépante en 1571, lorsque la suprématie européenne ne rencontre plus véritablement de contestation.

L'autre vecteur de cette opposition entre deux civilisations repose sur les sources. X. de Planhol expose les nombreux exemples d'une littérature aussi bien arabe, ottomane que chrétienne qui montrent le refus des autorités musulmanes à se tourner vers la mer. Lorsque les textes manquent, il est dit que les « velléités durent être éphémères », à propos des Turcs de l'époque moderne ; sinon, de nombreuses pages (chapitres III et IX surtout) sont consacrées à la littérature des « merveilles » – la géographie et les *Mille et une nuits* principalement – qui laissent apparaître la crainte ancestrale (remontant au Coran) des « Arabes » pour tout ce qui touche à la mer, sans même distinguer ce qui relève, d'une part, d'une tradition héritée de la littérature grecque, grande civilisation de marins semble-t-il, et qui se présente surtout comme un récit moralisateur, tout comme la quête de Sindbad, d'autre part d'une réalité signifiée dans les mêmes ouvrages, mais en d'autres chapitres, d'un commerce naval saisonnier, régulier et de l'envoi d'escadres pour razzier ou détruire. Lorsque l'auteur est forcé de constater qu'il y a bien eu existence d'une volonté de construire une puissance navale qui couvrait plus qu'une génération – une flotte entretenue pouvait être employée une trentaine d'années au mieux –, il parle, par exemple, d'une « anomalie andalouse ». L'opinion préconçue, qui plus est où l'on confond un peuple, les Arabes, avec une civilisation, l'Islam, est un « péché de jeunesse » que nous apprenons à éviter à nos étudiants de première année ; ainsi, vouloir ignorer que l'empire califal a toujours été formé de peuples ou de groupes composites qui se sont mis au service du souverain et qui ont adhéré à son idéologie paraît un fait curieux dans la mesure où toute personne s'intéressant à cette civilisation n'ignore plus cette vérité (c'est un peu comme si l'on confondait les Romains du Latium et l'ensemble des peuples qui ont formé l'Empire romain). Du même coup, la confusion entre un peuple et un empire, pour tout fait de société, est difficile à comprendre : ces préalables forment pourtant le socle même de la démonstration du livre de Xavier de Planhol.

Tel n'est pas le cas du livre de G. Jehel ; toutefois, on peut regretter que celui-ci n'ait pas confronté deux systèmes et deux sociétés en s'intéressant plus au mode même de fonctionnement des marines musulmanes. Il est certes bien question des attaques survenues depuis le domaine ifriqiyen, aghlabide, fatimide puis ziride et qui, malgré une évidente continuité, ne fait pas l'objet d'un examen à partir des travaux de H. R. Idris, cité pour d'autres domaines, ou de H. Halm, qui étudie les sources fatimides impliquant le minutieux mécanisme de fonctionnement de l'arsenal – au sens d'institution – fatimide à Mahdiya. De même, il aurait été fructueux de mettre en parallèle les traités de commerce signés entre Gênes et la puissance almohade, favorisant les progrès commerciaux des premiers, et le remarquable investissement naval des califes du Maghreb qui leur permit de contrôler l'Atlantique dans les parages du golfe de Cadiz et la Méditerranée au nord des côtes du Maghreb, jusqu'à Las Navas de Tolosa. Cette politique double est, tout autant que les bases du dynamisme génois ou vénitien, la clé de la compréhension du devenir des politiques maritimes en Méditerranée du XII^e^ au XV^e^ siècle, chrétiennes et musulmanes. De même, ne faire apparaître que les hommes des sociétés latines, en omettant pratiquement celles des ports musulmans, entrave largement l'explication des destins divergents de ces deux sociétés.

D'autres études récentes comme celle d'Albrecht Fuess sur la politique mamelouke sur les côtes méditerranéennes [(1)], qui fait suite aux observations de D. Ayalon sur le caractère

(1) *Auswirkungen mamlukischen Seepolitik auf Beirut und die syro-palästinische Küste(1250-1517)*, Brill, Leyde, 2001. Voir ici-même le c.r. de G. Ducatez.

BCAI 18 (2002) De Planhol Xavier : L'islam et la mer. La mosquée et le matelot. VIIe-XXe siècle, recensé par Christophe Picard
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

réfractaire des Mamelouks à la mer, ainsi qu'aux travaux de J.-Cl. Garcin sur une économie « méditerranéenne » des sultans d'Égypte, démontrent également tout l'intérêt qu'il y a à s'intéresser à toutes les phases de l'histoire politique musulmane pour comprendre l'évolution de l'histoire maritime d'Islam. En l'occurrence, il est question de la manière dont un « État » décide de ne pas investir dans la puissance maritime, entre autres parce que le retard accumulé sur les Italiens est grand, tout en favorisant, après la fin des croisades, la venue des marchands italiens en Syrie et en Égypte, et en protégeant les rivages de leur empire. Les enjeux de cette politique sont tout aussi constructifs dans la compréhension du fait maritime des pays d'Islam que ceux induits par les politiques navales des grandes dynasties qui firent de la mer une zone d'expansion, en Méditerranée comme sur plusieurs des océans jouxtant l'immense domaine.

Ces deux ouvrages ont le mérite de faire apparaître l'urgence de nouvelles recherches sur l'histoire maritime musulmane encore largement ignorée hors des cercles de quelques spécialistes. Ils font apparaître l'importance d'une recherche plus systématique de toutes les phases de l'histoire maritime, des origines jusqu'à l'époque moderne, en particulier dans les zones du Proche-Orient fatimide, ayyoubide, mamelouk, afin de remplacer les études vénérables de Schaube, Heyd ou Lewis, et de reprendre et enrichir les travaux ignorés en arabe, faits en particulier sur l'Égypte (Fahmy en particulier). L'aire indienne demeure encore confidentielle alors qu'elle représente la base même de la connaissance de la science nautique arabe, dont les principes ont été mis au jour dans la perspective d'une histoire des sciences, mais dont l'application matérielle demeure largement obscure.

L'extension chronologique et géographique n'est pas la seule à devoir nous retenir : les travaux archéologiques, en particulier dans l'aire de l'océan Indien, en mer Rouge et en Méditerranée, la mise au jour de sources, juridiques et archivistiques en particulier, concernant en particulier les Almohades ou les Ayyoubides, doivent permettre de dépasser, comme cela a été fait ponctuellement déjà, le simple cadre événementiel toujours repris dans les études sur la vie maritime en Méditerranée et faire enfin émerger des sociétés confrontées à la mer. À ce titre, les monographies de H. Ferhat (1994) et M. Chérif (1996) sur Ceuta illustrent bien ce que doit être le domaine de recherche sur la Méditerranée musulmane. En ce sens, les prochaines synthèses mettant en scène l'Islam et la Méditerranée pourraient ne plus être un réquisitoire contre une civilisation ou bien un monologue latin.

Christophe Picard
Université de Toulouse – Le Mirail

BCAI 18 (2002) De Planhol Xavier : L'islam et la mer. La mosquée et le matelot. VIIe-XXe siècle, recensé par Christophe Picard
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net