Picard, *Christophe*
La mer des califes.
Une histoire de la Méditerranée musulmane
(VII^e^ –XII^e^ siècle).

Seuil, Paris,
Annexes (10 cartes), index et bibliographie,
2015, 448 p.
ISBN : 978-2-02-098381-5

L'idée tenace et répandue selon laquelle les musulmans furent incapables, sinon quelques rebelles et marginaux, de lancer des navires de guerre, d'organiser des marines professionnelles et des flottes actives a désormais fait long feu. Cette opinion trouvait son origine dans le grand *Mahomet et Charlemagne* de Jacques Pirenne, ouvrage rédigé à une époque où l'état de la documentation et des recherches ne permettaient guère, il est vrai, d'apprécier à sa juste valeur l'investissement de la mer par les conquérants arabes accusés d'avoir rompu l'unité méditerranéenne et fait cesser les relations commerciales entre les deux rives de la Méditerranée. En dépit de l'apparition de nouvelles sources et d'une multiplication des travaux, cette idée a étrangement trouvé des échos chez certains auteurs jusqu'à une date assez récente. Au nom d'une sorte d'essentialisme d'un autre temps, qui voyait les Arabes comme des hommes du désert incapables de tirer profit de la Méditerranée, la peur qu'aurait inspiré la mer aux conquérants venus d'Arabie et à leurs descendants fut invoquée pour justifier un soi-disant désintérêt des musulmans pour la mer. L'islam, au prétexte que le Coran n'évoquait guère la mer, aurait également justifié que les califes, successeurs de Muhammad, n'aient pas souhaité lancer leurs forces sur l'immensité de la mer. La prise de contrôle de la navigation en Méditerranée par les flottes chrétiennes à partir du XII^e^ siècle tendait à confirmer ces premiers jugements.

L'ouvrage que Christophe Picard, spécialiste du monde musulman médiéval, consacre à cette *mer des califes* remet ainsi totalement en cause ces considérations. Ce livre est le fruit d'un travail de recherche et de réflexion que Christophe Picard mène sur les rapports entre les musulmans et la mer à l'époque médiévale depuis de nombreuses années. Il ne s'agit pas tant pour l'historien d'expliquer les différents aspects de l'organisation navale des dynasties califales que de mettre en évidence la manière dont ces dynasties utilisèrent la Méditerranée.

En s'appuyant sur des sources arabes et sur les recherches les plus récentes, l'auteur livre ainsi une synthèse claire et originale du rôle et de l'utilisation de la mer Méditerranée par les musulmans. Dès l'introduction (p. 9-25), C. P. explique ainsi l'origine du « *quiproquo durable* » quant à l'activité navale musulmane. Il montre comment, dans les tout premiers siècles de l'Islam (VII^e^ – IX^e^ siècle), la disparition des sources arabes, du fait d'une destruction des archives par les dynasties successives, a conduit à ne prendre en considération que la documentation chrétienne qui percevait l'activité navale émanant des littoraux musulmans comme une activité menée par des pirates incontrôlés. À l'inverse, l'auteur montre que les califes ont très tôt voulu faire de la Méditerranée un espace impérial en faisant rédiger « une littérature de chancellerie » composée de chroniques, de géographies et de documents juridiques qui attestent que ces pirates étaient clairement mandatés par le pouvoir central musulman qui contrôlait l'écriture de l'histoire d'une Méditerranée à conquérir ou conquise.

L'auteur adopte une démarche à la fois chronologique et géographique dans chacune des deux parties composant son ouvrage. Dans sa première partie, intitulée *La Méditerranée des Arabes : entre représentations et appropriations* (p. 29-223), Christophe Picard s'intéresse de manière originale à la naissance d'une littérature qui permit peu à peu aux musulmans de prendre la mesure de ce nouvel espace maritime. Il montre notamment que, dans les écrits des premiers chroniqueurs relatant les conquêtes, la Méditerranée n'occupait qu'une place secondaire qui pouvait laisser penser qu'elle était abandonnée aux chrétiens. Reprenant, les études portant sur la mise en histoire du califat abbasside, l'auteur montre comment les califes firent rédiger des chroniques narrant la conquête de la Méditerranée. La rédaction passait par le remaniement des récits initiaux remontant aux califes *rashīdūn* et aux Omeyyades de Damas, afin de sélectionner les épisodes qui pouvaient le mieux contribuer à promouvoir « l'universalisme abbasside » et à légitimer le rôle des Abbassides comme acteurs majeurs d'un jihad, terme dont le sens évolua en fonction des options stratégiques et idéologiques. Loin d'être limitée à Bagdad et aux chroniques officielles, L'auteur explique que, dans les grandes villes telles Fusṭāṭ, Alexandrie ou Kairouan, les oulémas recueillirent très tôt les récits concernant les conquêtes dans lesquels les mérites de ceux qui étaient morts lors des expéditions navales étaient d'autant plus valorisés qu'il s'agissait d'une première pour ces hommes que d'aller combattre en mer et de se sacrifier pour repousser les frontières du monde musulman. Très clairement, et c'est une des thèses de l'auteur, à la différence de l'espace du commerce que constituait l'océan Indien, la Méditerranée fut avant tout considérée comme l'espace maritime dévolu au jihad et donc un espace de la construction de la légitimité califale. Les premières géographies du

BCAI 30 (2016) Picard Christophe: La mer des califes. Une histoire de la Méditerranée musulmane (VIIe–XIIe siècle)., recensé par David Bramoullé
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

monde musulman rédigées à Bagdad permettent néanmoins de voir ce décalage entre l'espace maritime de référence que représentaient pour les Arabes d'alors l'océan Indien et la Méditerranée. Christophe Picard montre que, dans cette littérature des premiers temps, la Méditerranée occupait une place assez marginale avant, sous le calame d'Ibn Hawqal, d'être placée au cœur d'un monde musulman qui était alors en train de perdre sa centralité bagdadienne désormais concurrencée par Cordoue et les capitales fatimides.

Ce changement précédait de peu la naissance d'une littérature géographique arabe, mais occidentale cette fois avec notamment l'andalou al-Bakrī dont l'ouvrage, qui reprend quelques auteurs antérieurs, mais perdus, témoigne de la naissance de nouveaux foyers de la littérature géographique en dehors de la sphère abbasside. Qu'ils soient ifrīqiyen ou andalou, ces nouveaux foyers de rédaction d'une chronographie méditerranéenne reprenaient, malgré tout, le modèle abbasside. Dans un contexte de compétition idéologique et militaire entre les califats fatimide et omeyyade, les géographies et les chroniques rédigées à la demande des différents souverains servirent à manifester les ambitions impérialistes de ces nouveaux pouvoirs en recherche de légitimité. L'Omeyyade ʿAbd al-Raḥmān III et ses suivants s'attachèrent à la mise en histoire de la dynastie, un récit dans lequel plusieurs épisodes majeurs tiennent au poids de la flotte. Au début du x^e^ siècle, l'exemple de la lutte contre le rebelle Ibn Hafsūn dont l'élimination permit l'établissement de la souveraineté omeyyade sur les deux rives du détroit de Gibraltar, ou encore les récits de la construction des arsenaux d'Alméria, Malaga, Séville, Tortose constituent autant de preuves de la volonté des califes d'al-Andalus d'utiliser la mer à des fins idéologiques. Cet objectif est encore plus frappant chez les Fatimides qui, en Ifrīqiya d'abord puis en Égypte, firent rédiger de nombreux documents dans lesquels les victoires maritimes, les efforts de construction navale, de rationalisation de l'administration portuaire ou encore les cérémonies grandioses impliquant la flotte et le calife, servaient à légitimer les prétentions ismaéliennes à exercer le pouvoir universel. Christophe Picard souligne à quel point la période fatimide constitue une phase de développement pour les textes impliquant d'une manière ou d'une autre la mer, qu'il s'agisse de documents administratifs comme les ouvrages traitant des taxes portuaires, ou les lettres commerciales de la Geniza dans lesquelles le commerce maritime entre les territoires sous influence fatimide, mais pas seulement, occupe une place importante. Suivant sa logique, l'auteur explique que la fin de la dynastie fatimide consacre la fin des prétentions hégémoniques musulmanes en Méditerranée orientale, mais pas dans le bassin occidental. En effet, en dépit de l'éclatement du califat omeyyade, Christophe Picard montre comment certains émirs de Taifas, celui de Dénia notamment, menèrent une politique navale qui reprenait, en l'adaptant à la taille de leurs domaines, celle des califes d'al-Andalus. Le califat des Almohades constitue évidemment un temps fort dans le développement d'une politique navale maghrébine. L'auteur explique en effet que ces califes berbères attachèrent une très grande importance à leur marine et que, sous leur règne, les sources évoquant la mer se développèrent et atteignirent un degré de précision inégalé quant aux explications relatives à la formation des marins, des amiraux ou l'implication personnelle des souverains almohades dans la surveillance des flottes. La littérature juridique, avec les recueils de fatwas, et les hagiographies qui se multiplient alors témoignent à quel point, sous les Almohades, le voyage en mer devint courant pour les Andalous comme pour les Maghrébins. La fin de cette dynastie berbère consacra, là encore, la fin d'une volonté hégémonique musulmane en Méditerranée au profit des marines européennes, mais n'entraîna pas la disparition des liens tissés entre les habitants des villes portuaires et l'espace maritime comme en atteste la documentation relative à certains grands ports tel celui de Bougie.

Dans sa deuxième partie, intitulée « Les stratégies méditerranéennes des califes » (p. 229-344) Christophe Picard reprend la même logique chronologique et géographique qui fait passer le lecteur de l'Orient à l'Occident musulman, afin d'expliquer de manière concrète les politiques menées en Méditerranée par les dynasties successives. Si la période des quatre premiers califes puis des Omeyyades de Damas est la moins documentée, l'auteur démontre pourtant que, très tôt, les hommes à la tête du monde musulman et chargés de son expansion utilisèrent la flotte. L'auteur reprend des épisodes bien connus par ailleurs relatifs aux premières confrontations navales entre les musulmans et les Byzantins, mais il s'appuie sur des travaux récents pour expliquer qu'il ne s'agissait pas d'épisodes ponctuels, mais d'une véritable stratégie maritime dont l'initiateur fut le général Muʿāwiya sous le califat de ʿUthmān (644-656). La découverte d'une liste des amiraux égyptiens entre 644 et 749 atteste clairement du choix de développer une force navale musulmane afin de contrecarrer les désirs de reconquêtes des Byzantins et de lancer les offensives contre les îles méditerranéennes, Chypre notamment, voire même Constantinople, assiégée à plusieurs reprises. Cette politique navale orientale fut prolongée en Méditerranée occidentale, et avant tout à partir des côtes d'Ifrīqiya, sous les Omeyyades de

BCAI 30 (2016) Picard Christophe: La mer des califes. Une histoire de la Méditerranée musulmane (VIIe–XIIe siècle)., recensé par David Bramoullé
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

Damas qui établirent un arsenal à Tunis en 702 afin de poursuivre la stratégie de prise de contrôle des îles.

Loin de se laisser manipuler par les sources qui suggèrent un coup d'arrêt de la politique maritime de la part des Abbassides durant les premières décennies de leur règne, Christophe Picard explique que les califes adaptèrent leur discours et les représentations du jihad aux sensibilités des forces militaires orientales qui devenaient de plus en plus majoritaires dans leur entourage. Le prestige du cavalier éclipsa, dans la littérature, celui du guerrier embarqué. Pourtant, les Abbassides maintinrent une marine active et efficace qui, face à l'essor byzantin, se consacra désormais davantage à défendre les territoires musulmans plutôt qu'à étendre ces territoires. Cette nouvelle politique passa notamment par l'édification des *ribāṭ*-s, sorte de fortins situés sur les frontières terrestres et sur les littoraux et dans lesquels des volontaires venaient s'enrôler le temps de la saison de la guerre. Cette volonté d'hégémonie maritime des Abbassides passait par la mise en place d'une administration maritime. Cette volonté ne fut toutefois pas toujours ni efficace ni suivie dans le temps comme en atteste la marginalisation de l'Égypte, et il faudrait en fait ajouter de pratiquement toute la côte syro-palestinienne, mais, de manière moins visible, il est vrai, dans le dispositif naval abbasside. Ce désintérêt pour la façade maritime égyptienne au IXe siècle fut d'ailleurs sanctionné par des raids byzantins qui forcèrent les autorités à se préoccuper de nouveau de la défense des ports du delta du Nil à partir des années 850 mais également de Palestine, comme en atteste le célèbre récit d'al-Muqaddasī sur la fortification du port d'Acre par son grand-père au temps d'Ibn Ṭūlūn (868-884) puis par la reconstruction d'un arsenal à Fusṭāṭ dans les années 930. Si l'on ne peut en aucun cas affirmer que les Abbassides abandonnèrent toute préoccupation navale dans ces années là, force est de constater, qu'en dépit de l'existence d'arsenaux officiels à Tyr, Tripoli, Chandax/Héraklion et Tarse en Anatolie, lors de l'attaque navale de l'Égypte par les Fatimides en 919-920, ce fut bien la flotte la plus éloignée, celle de Tarse, qui vint en Égypte pour repousser les navires fatimides. Quelques années plus tard, les troupes fatimides purent assez facilement incendier l'arsenal de l'île de Rawḍa, sur le Nil, en face de Fusṭāṭ. Le signe de ce qu'il faut bien voir malgré tout comme un moindre intérêt abbasside pour les choses de la mer se perçoit également à la fois dans l'instrumentalisation des groupes de pirates, le cas des marins andalous installés en Crète étant le plus connu, pour servir les intérêts du califat en lieu et place de marins et de flottes financés par les califes. Il faut associer à cette instrumentalisation des pirates devenus corsaires pour l'occasion, le développement d'un discours vantant les mérites du service au *ribāṭ*, effectué par de pieux volontaires en armes. Autant d'éléments qui permettaient, à la dynastie, d'économiser sur les soldes de soldats ou de marins professionnels. Dans l'Occident musulman, au Maghreb comme en al-Andalus, le modèle défini par les Abbassides fut repris. Aux VIIIe-IXe siècles, la mer était devenue le seul espace du jihad et toutes les dynasties cherchèrent à investir, d'une manière ou d'une autre, cet espace et les rivages en développant une marine efficace à l'instar des Omeyyades d'al-Andalus et en favorisant la pratique du *ribāṭ*. Christophe Picard montre ensuite qu'avec la naissance du califat fatimide et la proclamation du califat omeyyade d'al-Andalus qui poursuivaient tous deux des buts sensiblement identiques, le Xe siècle constitue une étape essentielle car les flottes, soutenues par une politique navale active dans les deux cas, deviennent des instruments majeurs de la menée à bien des objectifs des deux dynasties qui multiplient les expéditions navales associées à une intense propagande. Grâce à la Sicile, les Fatimides bénéficiaient d'un avantage sur leurs concurrents car ils purent ainsi multiplier les raids contre les terres chrétiennes et parfaire leur image de champion du jihad au moment où ils avançaient définitivement au Proche-Orient dans les années 970. Comme le souligne l'auteur, le véritable changement de cette période consiste en la mise en place de réseaux marchands à l'échelle de toute la Méditerranée ou presque afin de servir les intérêts des dynasties au pouvoir qui utilisèrent le commerce maritime à la fois pour percevoir des taxes, mais aussi pour acquérir les marchandises de luxe indispensables au fonctionnement d'une cour califale, marchandises dont la présence sur les marchés urbains représentait, aux yeux des visiteurs étrangers notamment, des preuves du prestige de ces dynasties. Le cas des Fatimides et la documentation exceptionnelle que constituent les lettres commerciales de la Geniza écrites par des marchands juifs témoignent de l'importance que prit le commerce maritime ainsi que la complexité que pouvaient atteindre les institutions douanières sises dans les ports. Les Fatimides développèrent leurs institutions douanières en se référant de manière nominale seulement aux principes religieux de l'islam qui auraient dû régir ces échanges commerciaux. La souplesse du pragmatisme, plutôt que la rigidité du droit musulman, pourtant assez clairement défini, paraît avoir été la clé de l'administration douanière égyptienne mise en place par cette dynastie shiite et reprise ensuite avec quelques variantes par les dynasties sunnites suivantes.

Loin de se limiter à une mer de la confrontation, Christophe Picard montre ainsi qu'à partir du Xe siècle, la Méditerranée fut largement autant une mer de

BCAI 30 (2016) Picard Christophe: La mer des califes. Une histoire de la Méditerranée musulmane (VIIe–XIIe siècle)., recensé par David Bramoullé
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

l'échange et du commerce. Même durant le XIIe siècle, pourtant marqué par les croisades, l'Égypte devint la plaque tournante du commerce entre l'Orient et l'Occident, entre l'océan Indien, et la Méditerranée, mais de plus en plus au profit des puissances européennes qui bénéficiaient à la fois de marines plus puissantes, d'un contexte économique plus favorable et purent peu à peu imposer leurs conditions commerciales aux souverains musulmans. C'est au XIIe siècle que la Méditerranée cesse alors d'être la mer des califes, cet espace maritime qui, à l'inverse du trop pacifique océan Indien, avait été investi par les politiques califales à cause du potentiel de légitimité et de prestige qu'elle recelait.

L'argumentation est ainsi solide et claire tout au fil de l'ouvrage qui est accompagné d'un glossaire, de huit cartes de contextualisation, toujours utiles, et de deux reproductions cartographiques tirées du manuscrit du *Livres des Merveilles* (*Kitāb Gharā'ib al-funūn wa milaḥ al-'uyūn*), vraisemblablement réalisées initialement à la demande des califes fatimides. La qualité médiocre de ces deux reproductions en noir et blanc, alors que les originaux sont en couleur et de plus grandes dimensions, ôte toute possibilité de les utiliser mais leur présence dans l'ouvrage apporte la preuve d'une volonté cartographique précoce de s'approprier l'espace maritime. La bibliographie est assez complète même si l'on peut s'étonner de l'oubli des travaux de l'historien égyptien Ali M. Fahmy, auteur de deux ouvrages consacrés à l'organisation navale musulmane et au pouvoir naval musulman à la période médiévale qui, bien qu'un peu dépassés aujourd'hui, constituent toujours des références. En outre, certaines références bibliographiques contiennent quelques coquilles.

Ces critiques mineures ne ternissent en rien la grande qualité du propos. Avec un tel ouvrage, Christophe Picard contribue largement au renouvellement de l'historiographie de l'Islam médiéval, en montrant les efforts précoces et soutenus des dynasties musulmanes pour contrôler la Méditerranée et y faire régner un ordre islamique réel ou fictif, mais toujours légitimant.

David Bramoullé
Université de Toulouse

BCAI 30 (2016) Picard Christophe: La mer des califes. Une histoire de la Méditerranée musulmane (VIIe–XIIe siècle)., recensé par David Bramoullé
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net