Stéphane Pradines (éd.),
Ports & Fortifications in the Muslim World. Coastal Military Architecture from the Arab Conquest to the Ottoman Period

Ifao, Le Caire, 2020, 252 p.,
ISBN : 9782724707656, ISSN : 0768-4703

Mots-clés : port, fortification, Moyen Âge, époque moderne, Islam, océan indien, Méditerranée

Keywords: port, fortification, Middle Ages, modern era, Islam, Indian ocean, Mediterranean sea

Dans l'introduction, qui équivaut à un article conclusif, Stéphane Pradines définit le sujet de ce livre, en anglais, émanant du workshop international intitulé « Forts and Ports of the Muslims ; coastal military architecture, from the Arab Conquest to the Ottoman Period » qu'il organisa à Istanbul, le 13 septembre 2014, lors du 20e Congrès Annuel de l'Association des Archéologues Européens (EAA). Selon S. Pradines, d'après ses propres travaux des vingt dernières années, portant sur l'urbanisation, les ports et les fortifications islamiques, d'abord en Afrique orientale et, ensuite, en Égypte, et ceux de ses collègues, se dégagent trois constantes : la fonction géostratégique des ports fortifiés, leur rôle dominant dans le commerce et les réseaux maritimes internationaux et, enfin, le lien entre les ports et les sociétés urbanisées. Ce volume, *Ports and Fortifications in the Muslim World*, a pour ambition de répondre à deux questions principales : quelle sorte de transformation et d'évolution observons-nous sur les sites de ports fortifiés, des débuts de l'Islam jusqu'à l'avènement de la période coloniale, pouvons-nous déterminer les différentes stratégies de l'organisation des ports en mer Méditerranée et dans l'océan Indien ? Dans son exposé, S. Pradines a délibérément une position occidentaliste. Il se réfère aux termes génériques latins *portus* et *fortis* et a parfaitement raison mais n'en donne pas l'équivalent en arabe. Pourtant, ils ne manquent pas et sont nuancés (par exemple, *mīnā* - port-centre important, *sāḥil* - port, *bandar* - port important, *furḍa* - port avec douane). Par contre, on ne peut que partager les deux assertions suivantes : « La mer n'a jamais joué un rôle prédominant pendant la Conquête arabe. Cependant, depuis les premiers siècles de l'Islam, la mer était universellement connue des Arabes et des populations islamisées comme un moyen de communication et d'échange » (p. 2). Suit un commentaire sur chacune des neuf contributions présentées plus loin avec leur propre bibliographie et leur illustration qui ne laisse aucun doute sur le contrat bien rempli, vu l'abondance des images de fortifications indiscutables (cartes, plans, photos) qui nous sont offertes.

Grâce à la découverte d'archives militaires portugaises à Stockholm sur les fortifications de la Kasbah de Tanger avant 1471, Martin Malcolm Elbl présente une étude, intitulée « Keys to the Strait. Fortifications in the Strait of Gibraltar from Abu Ya'qub Yusuf to Abu al-Hasan 'Ali » (p. 7-52). Après un rappel historique commençant avec la prise de Silves par les troupes européennes du Nord en 1189, lors de la troisième croisade, l'auteur expose les données disponibles sur le détroit de Gibraltar, à la fois, en archéologie, géoarchéologie et anthropologie, complétées par les techniques numériques. Depuis 1995, l'abondance de ces données traduit un regain d'intérêt pour l'histoire des fortifications des époques almohade et mérinide. L'analyse des défenses portugaises après 1471, à Tanger, aide à identifier la configuration des fortifications du vieux port tangérois qui ont, pour la plus grande part, disparu et à étendre cette recherche à l'aménagement militaire de Tanger, à la question du Tanja al-Bali (souvent confondu avec la Kasba de Gailan) et des probables chantiers navals mérinides situés à l'estuaire de l'oued Melala. Contrairement à Correia (2008), l'auteur décline l'attribution du mur en crémaillère du front de mer aux Portuguais. À Ceuta, le Burj al-Mā', renommé « Torre de Hércules » est mentionné jusqu'en 1550, avant sa destruction entre 1550 et 1585 tandis que le chantier naval existait déjà sous le gouverneur de Ceuta et Tanger, Saqqut al-Baghawati, au xie siècle. Toujours à Ceuta, l'auteur évalue aussi la pertinence des mesures de l'alignement des dix-huit tours citées par al-Anṣarī (p. 33-34) ; il les juge un peu trop rapprochées pour des postes d'observation et de garde maritime.

Brassant données historiques, archéologiques, géologiques et apports des techniques de prospection actuelles (DTMs, digital terrain models/modèles numériques de terrain), M. M. Elbl conclut que cette enquête ambitieuse qui devra faire appel à des « cross-regional diachronic studies » n'en est qu'à son commencement, soulevant plus de questions qu'elle n'apporte de réponses.

« Coastal Fortifications in 9th Century Tunisia and Egypt »(p. 53-77), première contribution de Stéphane Pradines dans ce volume, concerne les fortifications côtières d'Afrique du Nord, de la Tunisie à l'Égypte, datant du ixe siècle. Qu'en est-il de l'originalité du *ribāṭ* aghlabide ? Est-elle fondée sur des caractéristiques particulières ? L'auteur reconnait que les forts n'ont pas une architecture spécifique et s'apparentent aux monuments défensifs byzantins, omeyyades ou abbassides. De même, il existe peu de différence entre l'architecture aghlabide et fatimide

BCAI 36 (2022) Stéphane Pradines (éd.): Ports & Fortifications in the Muslim World. Coastal Military Architecture from the Arab Conquest to the Ottoman Period, recensé par Claire Hardy-Guilbert
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

jusqu'à la fin du XII^e siècle. Se tournant vers le littoral égyptien, l'auteur met en exergue l'investissement des califes abbassides dans la protection du Delta du Nil et les constructions de forteresses à Farama, Tinnis et Damiette en 853 par al-Mutawakkil et sur l'île de Rhawda où Ibn Ṭūlūn construit un château en 876. S. Pradines propose une révision de la date des quatre tours rondes en brique crue et pierre situées au sommet de l'île de Rhawda : elles seraient du IX^e siècle et non du XIII^e siècle, les Ayyoubides construisant généralement en maçonnerie de pierre avec des donjons quadrangulaires (p. 58). À Sousse, la grande mosquée, fondée en 866 par les Aghlabides, près d'un arsenal et du port intérieur, présente des caractéristiques défensives/militaires dans son crénelage à embrasures à feu et ses tours de 7 m de diamètre. D'après l'auteur, qui rejoint sur ce point l'opinion de A. Lézine, la mosquée a probablement été utilisée pour défendre le port intérieur. Les Fatimides utilisèrent les mosquées dans leur programme d'architecture militaire comme la grande mosquée de Mahdiya, édifiée le long de l'enceinte, qui a pu servir de fort.

Même si les cités portuaires islamiques étudiées ici ne sont pas toujours issues d'un port gréco-romain ou byzantin, comme c'est le cas de Tinnis/Tenessos, Qulzum/Clysma, Farama/Pelusium, l'auteur réaffirme après G. Marçais, D. Pringle et D. Genequand que l'héritage architectural de l'Antiquité pèse très lourd dans la conception des fortifications portuaires du monde islamique. Les murs d'enceinte, ponctués ou non de tours (*burj*-s), les forts (*huṣūn*, *ribāṭ*-s), les citadelles (*qaṣaba*) ont été conçus selon les positions stratégiques, les plans, les techniques de construction de l'Antiquité dont les vestiges étaient parfois encore visibles.

À partir des résultats archéologiques obtenus par D. Whitcomb sur le port médiéval d'Aqaba/Aylah de la mer Rouge, Kristoffer Damgaart, « Towards a Characterisation of Islamic Ports, Aylah as a Case-Study for Emporia-Building and Maritime Infrastructures in the Early Islamic Red Sea (650-1100 CE) » (p. 79-102), s'emploie à ériger cet exemple en cas d'étude. Il distingue les données nécessaires pour répondre à l'identité d'un emporium efficace dans les réseaux marchands du début de l'Islam : chronologie – horizon céramique – position stratégique et exploitation active des ressources de l'intérieur. Somme toute, ce que toute monographie de port ou de cité portuaire ayant fait l'objet de fouilles archéologiques rassemble ou tente de rassembler. Rien de bien nouveau, si ce n'est que grâce à de nombreuses prospections dans la région environnante – ce que l'archéologue pionnier qui fouille le site a rarement le temps de faire – l'auteur établit un faisceau de liens entre le site et les ressources disponibles alentour. Concernant la chronologie, le phasage du site établi par Whitcomb (cinq phases entre 650 et 1116) est repris par l'auteur mais en sens inverse (phases 1 à 5 allant du XII^e siècle au milieu du VII^e siècle) ; sa datation des structures (enceinte, pavillon central et mosquée) est, elle aussi, conforme à celle de son prédécesseur (p. 98-99).

Il existe d'importants complexes miniers de cuivre dans le Neguev aux VII^e-X^e siècles, des carrières de calcaire au nord-ouest d'Aylah, une mine de bronze dans le Wadi Amrani et un site d'extraction de l'or à proximité du Wadi Tawahin. L'agriculture pratiquée dans ses environs fait que fermes et mines développèrent un système économique qui profitait aux cités de Nessana, Beersheba et Ma'an mais dont Aylah était la « mother city » (p. 90). Deux fours de potier fouillés en 1993 par D. Whitcomb apportent la preuve d'une production céramique à Aqaba même, qui se prolonge jusqu'au début du XII^e siècle. Ce sont des amphores, jattes et jarres en ICW (Islamic Cream Ware) ou *Mahesh ware* pour Whitcomb ou en pâte verdâtre AAP (Abbasid Aylah Pottery) attestant, ainsi, de la vitalité du commerce qui nécessite des ustensiles pour le transport des marchandises. Les jarres à glaçure alcaline monochrome (bleu-vert) à décor de barbotine en provenance d'Iraq, et celles en grès (Dusun) et en céladons Yue prouvent encore l'activité d'Aylah dans le commerce maritime à longue distance (Golfe persique, Chine). De même, le nombre important d'objets en ivoire et de chutes d'atelier indique l'importation et l'artisanat de cette matière dès le X^e siècle dans ce comptoir.

Mathias Piana, de son côté, s'intéresse au système de défense des Mamelouks sur la Côte du Levant « The Mamluk Defence of the Levantine Coast », (p. 103-130). L'auteur nous avertit que cette contribution constitue une partie d'un travail plus vaste sur « the defense of the Eastern Mediterranean coast in the Mamluk period and the afterlife of Crusader fortifications ». Plusieurs villes côtières importantes ruinées voient leur centre déplacé à l'intérieur des terres, comme Tripoli, Tyr, Acre, 'Athlīt, Jaffa et, potentiellement, Haïfa, Arsūf et Ascalon. Pour pallier l'absence d'une flotte régulière, les Mamelouks construisent plusieurs stations côtières fortifiées et une série de tours de guet avec garnison le long de la côte ; ils renforcent aussi les édifices militaires croisés. Ils « maquilleront » ainsi de leur style beaucoup d'ouvrages croisés. La poste (*barīd*) et les khans fortifiés le long de la côte faisaient partie de ce concept de défense. Cette contribution renseigne sur l'administration mamelouke particulièrement complexe et dûment organisée qui divise le territoire en régions et districts plutôt que de le centraliser afin d'exercer un meilleur contrôle. On distingue le

BCAI 36 (2022) Stéphane Pradines (éd.): Ports & Fortifications in the Muslim World. Coastal Military Architecture from the Arab Conquest to the Ottoman Period, recensé par Claire Hardy-Guilbert
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

mamlaka (royaume) comme Alep, Safad et Damas avec un *nā'ib* à sa tête, le *wilāya* (Beyrouth, Sidon, Ramla, Antioche), le *niyāba* (Gaza, qui est de temps en temps un royaume). Tous ces districts seront d'une étendue fluctuante tout au long de la période mamelouke.

Dans le Sind, sur le delta de l'Indus, Daybul ou la Barabariké antique (note 24, p. 133) ou, encore, Banbhore (depuis le XVIIIe siècle), est l'objet d'étude de Nicolas Morelle « Fortifications of Banbhore (Sind, Pakistan) », (p. 131-157). Depuis le début des années 1990, M. Kervran s'intéressa au delta de l'Indus, prospectant et fouillant les vestiges archéologiques repérés sur ses rives. Mais, c'est seulement en 2012 (après six campagnes menées par ses collègues pakistanais) qu'elle put commencer l'étude de Banbhore avec une équipe internationale à laquelle participa l'auteur. L'apport majeur du présent article est le plan de l'enceinte de Banbhore et, à l'intérieur, celui du résultat de toutes les fouilles et des relevés topographiques et orthophotographiques de 2012 : la mosquée et ses abords, les structures entre la Porte du Lac et la Porte orientale, celles, derrière la Porte de la mer et, enfin, les constructions du secteur occidental. Après un exposé didactique sur l'histoire du port, ses origines antiques et sa conquête par l'armée de Muḥammad al-Qasīm en 632, N. Morelle conteste la construction de son enceinte en 711 (p. 143), mais note les interventions des Abbassides après le tremblement de terre de 893 et la destruction de la ville par les Mongols au XIIIe siècle. L'auteur s'attache, ensuite, à la chronologie de la fortification. Sans dégager des étapes très définies, il envisage un renforcement par les Abbassides, sous al-Muʿtasīm (833-842), à l'aide de pierres prises des temples et des monuments anciens de Daybul, puis des reconstructions après le tremblement de terre de 893. Leurs réparations sont, en effet, identifiables : ils remplacent les pierres couvrant la maçonnerie par des briques crues.

Quant au plan de la ville caractérisé par son enceinte, après une suite de comparaisons, plus ou moins pertinentes (Ratto Kot, Lahori Bandar, Siraf, Atshān, Andjar – les deux derniers sans échelle), l'auteur en dégage la caractéristique hindoue-islamique (le plan longitudinal et irrégulier comme à Sirkap, Kausambi, Ahichhatra, Tchingiz Tepe) bien que, ou parce qu'il est le premier port des côtes, de l'Inde à la mer Rouge, à avoir connu une occupation depuis les Parthes et les Kushans jusqu'au XIIIe siècle islamique (p. 146).

Pour l'auteur, cette fortification portuaire n'a rien de militaire, elle a pour but la protection des marchandises qui y sont entreposées et celle de leur commerce comme c'était le cas dans les ports fortifiés en Arabie dans l'Antiquité (selon D. Nicolle). L'enceinte, ponctuée de cinquante-six tours, presque toutes en forme de fer-à-cheval, délimite une superficie de 14 ha environ. Les deux portes d'entrée doivent leur monumentalité non seulement à une défense efficace mais à la volonté d'ostentation affirmant le prestige et le pouvoir de ce port de commerce du Sind.

« False Cannons on Bharuch Barbican. A Fortified Custom House in an Active Port Town of Gujarat (16th Century Onwards) », (p. 159-172) par Sara Keller constitue la sixième contribution de l'ouvrage. Les modifications drastiques dues aux nouvelles implantations industrielles qu'a connues le Golfe de Cambay dans la seconde moitié du XXe siècle auraient épargné la cité de Bharuch, point stratégique durant la période du Sultanat et mongole.

L'histoire de Bharuch, porte de l'Inde du commerce occidental depuis la période historique ancienne, comprend trois phases principales. Durant l'Antiquité, les textes font état de Bhrigukaccha et de la Barugaza romaine. Au début de la période médiévale, un fort en pierre est rattaché par tradition à Siddha Raj Jaising de Anhilwara ; il est supposé être la première architecture militaire de Bharuch munie d'une palissade en brique crue. Si ce fort – cité par S. Keller, comme Solanki fort – n'est plus identifiable aujourd'hui, celle-ci présume que le fort islamique est érigé sur ses ruines. Sur ordre du sultan muẓẓaffaride Bahādur Shāh (1526-1537), le fort islamique que l'on peut encore voir est construit de 1528 à 1533. Après la destruction d'une partie du mur par l'empereur moghol Aurangzeb, en 1660, il est reconstruit en 1685 pour protéger la ville des attaques de l'armée de l'empire marathe. Des 4 km du mur d'enceinte, seules les traces méridionales et occidentales sont encore visibles aujourd'hui et il mesure 7 m de haut là où son crénelage est intact (p. 162).

La porte Furza à l'angle sud-ouest de la ville constitue, à elle seule, un véritable complexe fortifié dont l'auteur présente une reconstitution d'après 1533 (Figs.8 et 9). Sur une motte saillante par rapport à l'angle formé par les deux extrémités des murs d'enceinte sud et ouest, s'élèvent deux tours semi-circulaires avec courtine, précédant deux autres tours circulaires entourant la porte d'entrée principale dans la cité. Le résultat de ces études démontre la vocation portuaire commerciale de Bharuch sur la Narmada en relation avec l'économie et les pouvoirs politiques internationaux.

Spécialiste de la côte de l'Afrique orientale, Stéphane Pradines expose l'état des connaissances sur les cités swahilies entourées de murs. Sous le titre « Warfare in the Indian Ocean. The Walled Cities of the Swahili » (p. 173-199), il nous livre une synthèse sur un sujet qui a occupé le cœur de ses recherches

BCAI 36 (2022) Stéphane Pradines (éd.): Ports & Fortifications in the Muslim World. Coastal Military Architecture from the Arab Conquest to the Ottoman Period, recensé par Claire Hardy-Guilbert
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

historiques et archéologiques pendant quinze ans. Il rappelle la jeunesse du terme « swahili », signifiant « ceux de la côte », qui n'apparaît qu'au XIXe siècle pour désigner une mosaïque de populations et groupes ethniques unis par leur culture islamique commune. Ce terme équivaut à Zanj, nom que donnaient les géographes arabes au Moyen Âge, à ces populations, aux habitants de la côte de l'Afrique de l'Est mais, aussi, au peuple noir, en général, de Mogadishu en Somalie à la baie de Sofala. L'auteur divise son propos en trois parties. La première porte sur les plus anciennes fortifications que sont les caravansérails et les entrepôts. La mention de la ville de Qanbalu, entourée d'un mur, sur l'île de Pemba, par al-Masʿūdi et Buzurg b. Shahriyār permet d'affirmer que les premières enceintes urbaines swahili ont existé depuis la formation de l'architecture swahili, c'est-à-dire dès le Xe siècle.

L'auteur considère Kilwa Kisiwani comme la cité-état d'Afrique de l'Est la plus étendue avant l'arrivée des Européens dans l'océan Indien. Les sources portugaises (1502) la décrivent ainsi : « la cité 'de Quiloa' s'étend jusqu'à la mer entourée d'un mur et de tours à l'intérieur duquel résident environ 12 000 habitants » (p. 174). Au XIIe siècle, Zanzibar, Mafia et Pemba devinrent ses vassales et elle assura le monopole du commerce de l'or ; sa prospérité se maintiendra jusqu'au début du XVe siècle.

L'entrepôt fortifié de Sanje ya Kati, fouillé par l'auteur, présente une enceinte incurvée et des tours quadrangulaires datant du XIe -XIIe siècle. C'était un entrepôt fortifié et le fort de Husuni Ndogo construit à la fin du XIIe siècle a tenu lieu de caravansérail avant son abandon au XIVe siècle.

Puis, en seconde partie, S. Pradines établit le corpus des enceintes urbaines swahili du XIIIe au XIXe siècle. Une multitude de villes ceintes de murs sont répertoriées en Somalie, au Kenya, en Tanzanie et, enfin, au Comores, à Madagascar et au Mozambique. En Somalie, Mogadishu possède un mur d'enceinte construit au XIIIe siècle, Merka et Barawa, un mur et des tours, Munghia, un mur d'1 m de large, Bur Gao comprend trois sites avec enceinte, Myaandi, un mur d'enceinte du XIV-XVe siècle et Ras Kiambone, une grande ville de dix hectares avec mur d'enceinte. Au Kenya : aux Xe-XVIe siècles She Jafari, Pate, Manda (avec huit ou neuf portes d'entrée) et Takwa, puis, sur le delta de la rivière Tana, Ungwana, occupée dès le Xe siècle, Gedi /Malindi avec deux enceintes à but défensif, l'une du début XVe siècle, l'autre du milieu du XVIe siècle, Mtwapa au nord de Mombasa et Mombasa elle-même. Après James Kirkman (dix ans de fouilles), l'auteur reprit les recherches à Gedi, en 1999, pendant quatre ans, ce qui lui permit d'approfondir ses connaissances sur les matériaux et les techniques de construction, en particulier, des ouvrages fortifiés et d'aiguiser scientifiquement sa curiosité sur les autres fortifications de la région. En Tanzanie, les villes de Galu, Tumbe, Munge et celle de Songo Mnara, fondée à la fin du XIVe siècle, possédaient, toutes, un mur d'enceinte. Dans l'archipel des Comores, sept grandes cités dont Moroni (8 ha) résistent aux attaques malgaches, entre 1798 et 1814, grâce à leurs murs et à leurs tours défensives. La capitale Chingoni, à Mayotte, est remplacée par la fortification de l'île de Dzaoudzi commandée par le sultan Selim II, à la fin du XVIIIe siècle. Sur les côtes du Mozambique et de Madagascar, les villes de Angoche, Somana, Mozambique et Sofala furent créées par les Swahilis entre le Xe et le XIIIe siècles. Somana, la plus étendue, possède un mur construit en moellons de calcaire corallien percé de trous à mi-hauteur. À Madagascar, Mahilaka, Nosy Be et Nosy Manja sont les trois villes les plus importantes reconnues au début de l'islamisation des Antalaotse. Le mur d'enceinte de la ville de Mahilaka cerne une superficie de 60 ha, contenant une grande mosquée et la résidence du chef pourvue de sa propre enceinte.

En dernière partie, les matériaux et les techniques de construction sont exposés dans deux pages bien documentées avec force exemples (p. 186-189). On notera que le mur d'enceinte des cités swahili est généralement en zigzag et forme des « crémaillères ».

Pour l'auteur, toutes ces fortifications de villes sont loin d'être érigées pour la seule démonstration du pouvoir et de la richesse qu'elles abritent. Les conflits armés incessants, menés par les swahilis ou auxquels ils doivent faire face pour le maintien du territoire et du monopole du commerce intérieur comme international, justifient la construction de ces ouvrages défensifs et leur entretien permanent.

Deux contributions portent sur les fortifications à l'époque ottomane. La première, « The Defences of the Ottoman Port of Algiers (1530-1830) » (p. 201-216) par Safia Benselama-Messikh, décrit les fortifications du port d'Alger en détail : le plus ancien fort, Burj al-F'nar, le fort du Fanal et sept autres *burj*-s dotés de batteries, échelonnés du nord au sud. À équidistance entre le détroit de Gibraltar et le Cap Bon, Alger est situé à 780 km de Ceuta et à 750 km de l'extrémité nord de la Tunisie. D'un point de vue militaire, il est en première position parce que situé entre le détroit de la Sicile et l'accès à l'Atlantique. Dès le Xe siècle, les géographes arabes signalent son activité portuaire avec les marins d'Ifriqiya, d'Espagne et l'Orient. À partir du XVIe siècle et pendant trois siècles, les Ottomans étendent ses remparts, fortifient ses constructions défensives et créent un port artificiel. Ainsi une série de tours furent élevées sur le front nord de l'île, à l'intersection de la jetée et du chantier

BCAI 36 (2022) Stéphane Pradines (éd.): Ports & Fortifications in the Muslim World. Coastal Military Architecture from the Arab Conquest to the Ottoman Period, recensé par Claire Hardy-Guilbert
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

du port. Après la réunification des petites îles reliées par une jetée à la terre ferme, la construction de deux jetées parallèles au front de mer comprenait neuf forts dotés de batteries avec 237 canons.

Burj al-F'nar constitue un des ouvrages défensifs les plus importants et les plus anciens construits par les Ottomans, à leur arrivée. Sur une base circulaire de 60 m de diamètre, il s'élève sur trois étages et au sommet porte un phare. C'est la résidence du commandant en chef du corps d'artillerie. L'auteur y décèle des similarités avec les constructions islamiques de l'Andalousie espagnole des XII^e^ et XIII^e^ siècle (Torre de Espantaperros à Badajoz et Torre del Oro à Séville). Toujours sur ce même front Nord, Burj Rās 'Ammār al-Qadīm aurait été construit à la fin du XVII^e^ siècle tandis que Burj Rās 'Ammār al-Jadīd daterait du règne du dernier dey Hussein-Khodja (r 1818-1830). À l'Est, Burj al-Jadīd, Burj al-Sardīn et Burj Mā Bīn ont été érigés en face de l'île. Puis, deux autres, Burj al-Gūmān et Burj Rās al-Mūl, sur le môle, en direction de la ville, tiennent lieu de défense sur la façade sud.

Des images d'archives (plans et photos), en particulier, quinze cartes, plans et sections des aménagements militaires intérieurs de six *burj*-s, provenant du Service historique de la Défense, à Vincennes, contribuent avantageusement à démontrer l'ingéniosité des architectes qui ont conçu ces ouvrages. Pour l'auteur, la vocation, à la fois militaire et commerciale du port d'Alger, l'a imposé en tant que « réelle puissance méditerranéenne ».

La seconde contribution sur les fortifications ottomanes, « Trans-Imperial Encounter on the Ionian Sea. A French Engineer's Account of Constructing Ottoman Fortifications » (p. 217-235) par Emily Neumeier, nous livre, grâce à l'exploitation de documents de la Gennadius Library d'Athènes sur Alī Pasha, le récit des constructions ottomanes par Frédéric Guillaume de Vaudoncourt, ingénieur français. Ce dernier, sollicité par le gouverneur ottoman de la sous-province de Yanya, en Grèce, Alī Pasha (1787-1820), fut chargé d'édifier, en 1867, le fort Agios Georgios à Preveza sur la côte ionienne, à l'entrée du détroit du golfe d'Arta. À Preveza, qui comptait un premier fort, « Bouka Castle » élevé par les Ottomans en 1478, le grand voyageur ottoman, Evliya Celebi (c. 1670), mentionne une garnison de 250 soldats et une mosquée construite par Süleyman I. Les Vénitiens s'en emparèrent plusieurs fois en 1684, 1701 et 1717 et les dommages subis par la place forte furent, à chaque fois, reconstruits.

La chute de la République de Venise, en 1797, et les ambitions expansionnistes de Napoléon menacèrent l'Est de l'Adriatique et les îles ioniennes qui devinrent un espace contesté où les Ottomans, les Britanniques, les Français et les Russes s'affrontèrent. Alī Pasha s'empare de Preveza en 1798. Il saisit cette opportunité pour transformer l'entrepôt vénitien en une ville portuaire ottomane très fortifiée. À sa demande, Vaudoncourt construisit un nouveau fort sur la colline d'Agios Georgios. Les archives mentionnent une hauteur de 6 m pour le mur d'enceinte, trois plate-formes de tir, et aussi que la construction complète du fort dura trois mois avec 500 ouvriers (p. 224). Emily Neumeier explique cette intervention française par la réputation du savoir-faire français dans le domaine de la construction militaire représenté par les ouvrages de Sébastien Le Prestre Vauban (1633-1707) qui avaient impressionné Alī Pasha (p. 227).

L'appareil critique de ce volume comprend un sommaire puis une préface et une introduction de Stéphane Pradines et, en fin de volume, les résumés de tous les articles. La bibliographie de chaque contribution est située à la fin de celle-ci suivie de son illustration. On notera l'hétérogénéité de ces illustrations due à la variété des objets d'étude tantôt sur la base d'archives, tantôt sur celle de nouveaux documents de première main et l'on s'en réjouit. L'originalité de ce volume est son ambition qui rassemble presque tous les mondes maritimes musulmans. Cependant, une carte générale, situant les ports dont il est question dans les différents articles, fait cruellement défaut d'autant plus que certains auteurs n'en fournissent aucune. Le lecteur pourrait, ainsi, se rendre compte des zones étudiées dans l'ouvrage et constater les vides dus, non à la volonté propre des organisateurs, mais sans doute, au manque les participants au workshop sur ces zones. Ainsi, le golfe Persique et le pourtour de l'Arabie sont-ils absents de cette enquête et il n'y est pas fait référence ; un paragraphe aurait pu rapidement mentionner leur existence et leur spécificité afin de mieux rendre compte de la réalité de l'ensemble des ports musulmans. Il est vrai que la majorité de ces ports, fouillés ces trente dernières années, ne possédaient pas tous de réelles fortifications portuaires médiévales (Siraf, Qal'at al-Bahrayn, Julfar, Sohar, Qala'at, Sharma, al-Shihr, Aden) même s'ils étaient des centres actifs d'un commerce maritime régional ou/et au long cours et donc convoités. Il n'en est pas moins vrai que ce volume contient la primeur de résultats archéologiques importants aussi bien que celle de conclusions d'enquêtes historiques nouvelles sur des ports fortifiés, géographiquement éloignés. La communauté scientifique devra désormais en tenir compte pour perfectionner sa connaissance du monde musulman médiéval face à la mer : la tâche reste immense.

Claire Hardy-Guilbert
CNRS UMR 8167 Orient & Méditerranée

BCAI 36 (2022) Stéphane Pradines (éd.): Ports & Fortifications in the Muslim World. Coastal Military Architecture from the Arab Conquest to the Ottoman Period, recensé par Claire Hardy-Guilbert
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net