
Dominique Valérian, *Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval*

Philippe Gourdin



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/ccm/17183>

DOI : 10.4000/11vm7

ISSN : 2119-1026

Éditeur

Centre d'études supérieures de civilisation médiévale/Université de Poitiers

Édition imprimée

Date de publication : 1 mars 2022

Pagination : 104-106

ISBN : 978-2-490783-12-0

ISSN : 0007-9731

Référence électronique

Philippe Gourdin, « Dominique Valérian, *Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval* », *Cahiers de civilisation médiévale* [En ligne], 257 | 2022, mis en ligne le 01 mars 2022, consulté le 18 décembre 2024. URL : <http://journals.openedition.org/ccm/17183> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/11vm7>

Ce document a été généré automatiquement le 18 décembre 2024.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

Dominique Valérian, *Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval*

Philippe Gourdin

RÉFÉRENCE

Dominique VALÉRIAN, *Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval*, Madrid, Casa de Velázquez (Bibliothèque de la Casa de Velázquez, 77), 2019.

- 1 La circulation des hommes, des idées et des biens est un thème majeur de la recherche historique, en particulier chez les historiens de la Méditerranée médiévale. Autant dire que Dominique Valérian s'attaque à un sujet étudié par de nombreux auteurs, tout en présentant l'originalité de le centrer sur le Maghreb au cours d'une très longue période.
- 2 Spécialiste reconnu du Maghreb médiéval – il est l'auteur d'une thèse sur Bougie – D. Valérian nous offre un livre très riche sur les ports et les réseaux d'échanges dans le Maghreb depuis la conquête arabe jusqu'à la fin du xv^e s. Rejetant les problématiques liées à l'histoire dynastique ou aux phénomènes d'expansion européenne, ou encore à celles qui tournent autour d'un éventuel « déclin de l'Islam », il s'interroge en adepte de la *world history* et de l'histoire connectée, sur la place du Maghreb médiéval dans l'économie-monde de son temps, et sur les connexions qui le relie à l'extérieur. Il concentre sa réflexion sur les itinéraires et les lieux empruntés par les hommes et les biens. Les ports constitués en réseaux permettent, selon lui, une approche neuve des représentations de l'espace maghrébin et de ses systèmes d'échanges, qui ne soit pas tournée exclusivement vers le monde musulman ou l'Europe méditerranéenne. Dans cet esprit, le Maghreb doit être étudié pour lui-même indépendamment des frontières et des pouvoirs politiques, que ce soit dans son ensemble ou à l'échelle des régions qui, parfois peu présentes dans les sources, échappent aux chercheurs. Vaste programme dont la cohérence théorique affichée n'a pas toujours pu être respectée dans le développement, en raison notamment de la nature de certaines sources et de leur très inégale répartition chronologique ou géographique.

- 3 Le fil directeur du livre est donc l'étude sur le long terme, de la conquête arabe à la fin du xv^e s., de la constitution du réseau portuaire maghrébin et de ses liaisons terrestres et maritimes, directes ou indirectes, avec le reste du monde. D. Valérian reprend la division chronologique classique en deux grandes périodes et place le moment charnière à la fin du xi^e s. lorsque les ports maghrébins constitués en réseau tournés jusque-là vers le monde musulman s'intègrent progressivement dans une « Méditerranée latine ». Les deux périodes se distinguent par leurs sources : postérieures aux événements et en très grande partie originaires de l'Orient musulman pour tout ce qui se rapporte aux premiers temps de l'Islam et de plus en plus abondantes et principalement latines à partir du xii^e s., notamment italiennes, grâce à la « Révolution documentaire » de l'Italie communale.
- 4 La première partie, purement chronologique, rappelle l'héritage portuaire byzantin et les efforts des premiers conquérants pour se doter de défenses côtières, leur pénétration continentale vers l'ouest loin du littoral. Une certaine animation des ports de l'Ifriqiya a lieu au ix^e s. sous les Aghlabides, tandis qu'au siècle suivant le conflit entre les Fatimides de Kairouan et les Omeyyades de Cordoue ravage les côtes septentrionales. On suit la mise en place et le développement des ports grâce à une excellente mise en cartes des données issues des géographes arabes. Le temps fort de cette première partie est le xi^e s. avec deux sources exceptionnelles : la géographie d'al-Bakrī et les archives de la Geniza du Caire étudiées par Goitein, qui montrent un Maghreb disposant d'un véritable réseau portuaire relié par de nombreuses routes à son espace intérieur, ainsi qu'avec les autres parties du monde musulman, principalement avec l'Égypte, la Sicile et al-Andalus, et à un moindre degré avec l'Afrique noire. La fin du xi^e s. est vue comme l'aboutissement d'une évolution commencée deux siècles plus tôt qui consacre les ports comme pôles majeurs de l'espace politique et économique.
- 5 Sans rompre totalement avec l'évolution chronologique, la deuxième partie adopte un rythme différent. Aux xi^e-xii^e s., on assiste à la « méditerranéisation » croissante du Maghreb sous l'effet concomitant de la littoralisation du pouvoir et de la progressive présence latine sur ses côtes. Les réseaux portuaires sont majoritairement réorientés vers l'Europe. D. Valérian consacre ensuite un chapitre un peu fourre-tout à la géographie des principales productions exportées (blé, corail, huile, laines, cuirs, produits africains...), à la lutte des pouvoirs politiques pour s'approprier les espaces littoraux, mais aussi à la perte de maîtrise par les acteurs maghrébins de leurs échanges maritimes et commerciaux. Enfin, un dernier chapitre reprend la conjoncture économique et commerciale depuis le xii^e s. jusqu'à la fin du xv^e : croissance au xiii^e et début du xiv^e s., crise du xiv^e s., renouveau au cours du xv^e s. Les mutations des courants maritimes méditerranéens et la place du Maghreb au sein de ces courants sont suivies grâce à la multiplication des travaux des historiens qui utilisent des sources de plus en plus nombreuses, non seulement italiennes, mais aussi provençales ou venant des pays de la Couronne d'Aragon. Dans la deuxième partie du xv^e s., les ports maghrébins sont reliés à l'ensemble du monde connu : à l'Afrique noire par plusieurs routes sahariennes, aux principaux ports latins de Méditerranée et par leur intermédiaire à l'Europe continentale, aux ports orientaux, en particulier Alexandrie, et au-delà à l'Extrême-Orient, ainsi que par l'Atlantique à l'Europe du Nord.
- 6 Il faut souligner le travail considérable de l'auteur qui pour effectuer cette collecte et cette synthèse a repris une très grande quantité de travaux antérieurs, avec le risque

que la quantité nuise parfois à la clarté. En outre, certains de ces travaux sont obsolètes et toutes les sources mentionnées n'ont pu toujours être vérifiées. On peut citer parmi d'autres le décret du doge de Venise de juillet 971 qui, contrairement à ce qui est écrit p. 121, ne relate pas la prise de trois navires vénitiens et n'est pas une interdiction de commerce avec les musulmans. Seuls sont interdits les produits stratégiques (armes et bois de construction navale, en particulier les planches de frêne de plus de cinq pieds de longueur). Le décret, qui a été pris à la demande de l'empereur byzantin, autorise en revanche le départ de trois bateaux en partance pour Tripoli et Mahdia transportant des produits non stratégiques comme de la vaisselle en bois. De même, pourquoi donner p. 246 quelques éléments de l'ambassade de Vallareso à Tunis en 1391, en convoquant Jean-Claude Hocquet dont les travaux sont par ailleurs remarquables, mais qui donne ici une date erronée, alors que le texte complet de l'ambassade est publié dans Mas Latrie par ailleurs souvent sollicité. Enfin contrairement à ce qui est écrit p. 185, le corail pêché par les Génois à Marsā'l-Kharaz n'est pas expédié à Gênes, si l'on excepte quelques arrivages frauduleux. Il est dirigé en totalité vers l'Égypte principalement par les Vénitiens. Est-ce un hasard si la ligne de galées du *trafego* et l'exploitation génoise du corail maghrébin s'interrompent toutes deux en 1506-1507 ? On peut aussi regretter quelques absences : par exemple les études sur l'or du Soudan aux XII^e et XIII^e s. de Jean-André Cancellieri, ou encore la thèse de Mekkia Bensaci qui est citée, mais non exploitée. Il en est de même de plusieurs articles de Mohamed Tahar Mansouri qui montrent bien les conséquences de l'arrivée des nomades arabes sur les plateaux intérieurs de l'Ifriqiya à partir du milieu du XI^e s. : d'une part, le reflux vers les côtes des populations agricoles qui y vivaient et qui trouvent dans les activités maritimes, en particulier la piraterie, un nouveau moyen d'existence, et d'autre part, la production par ces nomades de produits d'élevage (laine, cuirs et cire) qui seront de plus en plus exportés vers les pays latins et permettront l'essor de l'industrie toscane.

- 7 Ces quelques exemples ne diminuent en rien l'intérêt de l'ouvrage qui restera une mine pour l'ensemble des données et des détails qu'il fournit. On peut, en revanche être plus critique sur certains autres aspects ou manques du livre. Peut-on, par exemple, parler pour la fin du XI^e et le début du XII^e s. d'une forte expansion économique au Maghreb, ainsi que d'essor de la navigation et du commerce maritime en Méditerranée (p. 138-142) ? Le pays subit alors les effets des migrations arabes qui, sans être la catastrophe décrite par certains, n'en ont pas moins perturbé le Maghreb oriental. Le développement économique des principales villes côtières est dû à l'arrivée d'une population nouvelle qui s'adonne à la piraterie qui, certes, anime certains échanges, mais que l'on ne peut en aucun cas appeler commerce. Ce sera justement le rôle des Latins, surtout des Italiens, d'imposer progressivement, à partir de la deuxième partie du XII^e s., un véritable commerce dont les règles seront inscrites dans des traités, et parmi elles, celle de réprimer ses propres sujets qui s'adonneraient à la course ou piraterie contre les sujets du partenaire. On peut, semble-t-il, difficilement parler d'expansion économique et maritime avant la fin du XII^e s., voire au XIII^e s. lorsque les marchands latins sont autorisés à résider au Maghreb au-delà de l'escale de leur bateau.
- 8 On peut aussi remarquer que les problématiques adoptées accordent une certaine autonomie à la réflexion sur les ports et les flux et négligent souvent le contexte politique. Ainsi, le décret vénitien de 971 déjà cité doit être resitué dans un moment où l'empereur byzantin prépare une reconquête de la Sicile. De même, l'ambassade

almoravide à Pise qui aboutit au traité de 1133 (p. 148) est concomitante des opérations de la milice catalane de Reverter et montre qu'il s'agit en fait des deux facettes d'une même politique dont l'unique but est la lutte contre la menace almohade : contribution militaire pour la milice catalane, appui politique avec obtention probable d'armes pour Pise. Ou encore (p. 151), la limitation par les Almohades à partir des années 1180 du commerce des Latins à quatre ports de la côte septentrionale n'est pas une mesure uniquement fiscale. Elle intervient après une guerre maritime avec les Portugais ; elle éloigne les marines latines des détroits et leur ferme l'Atlantique.

- 9 De manière générale, le rôle des pouvoirs politiques n'est pas au centre du propos et, sans être absent, n'apparaît qu'incidemment, par exemple pour montrer leur implication dans le contrôle des ports et la construction d'arsenaux et de fortifications. Pourtant, les pouvoirs politiques sont au centre de la politique portuaire, et pas seulement sous son aspect militaire. Ils sont à l'origine de la politique fiscale, du choix des alliances, de la politique d'exportation des céréales qui sont une matière stratégique... Les élites au pouvoir sont, autant que les sources permettent de l'affirmer, les principaux destinataires de nombreux produits importés au Maghreb. Certaines importations apparaissent çà et là au cours du développement, mais leur flux ne fait pas l'objet d'une étude d'ensemble comme c'est le cas des exportations. Les armes et le matériel stratégique qui comptent sans doute pour une part importante des achats des souverains apparaissent de façon épisodique dans les sources. Les cours princières sont les principaux acheteurs de bijoux, d'épices, de textiles chers... Quant aux marchands eux-mêmes, du moins ceux qui participent au commerce international ou qui le financent, il n'est pas certain qu'ils forment une élite différente de celle qui gravite autour du pouvoir et l'on peut s'interroger sur l'existence même d'une élite marchande indépendante du pouvoir politique. Sauf exception, les marchands maghrébins sont absents du grand commerce en dehors du monde musulman. On les trouve à partir du XII^e s. sur les bateaux latins qui circulent le long de la route maritime qui relie l'Occident à l'Orient musulman. On les trouve également sur des routes locales ou régionales, en particulier vers les pays nouvellement conquis par les chrétiens qui ont gardé une population musulmane. Le grand commerce serait-il considéré par le pouvoir politique comme une spécialité réservée aux étrangers ? Comment se fait-il que les sources mettent systématiquement en valeur des non-maghrébins, donc des personnes sans lien direct avec le pouvoir, dès qu'il s'agit de grand commerce et d'activités maritimes, Andalous aux époques aghlabide et fatimide, marchands juifs en lien avec leurs coreligionnaires égyptiens selon la Geniza du Caire, Latins à partir du XII^e s. ? Ce sont surtout les actes de piraterie auxquels prennent part les Maghrébins qui sont leurs activités maritimes les plus souvent décrites. Les Maghrébins ont-ils perdu la maîtrise des routes maritimes qui irriguent leurs ports ou ne l'ont-ils jamais véritablement eue, à l'exception des périodes où la piraterie domine ?
- 10 Enfin dernière remarque, la permanence de certains courants d'échanges paraît sous-estimée. La dépendance des industries toscanes du cuir et de la laine à l'égard des produits d'élevage de Kabylie et d'autres régions tenues par les nomades a déjà été citée. C'est également le cas, dans le canal de Sicile où, malgré les conquêtes et les changements politiques fréquents, les relations ne sont que rarement interrompues. Elles mettent en valeur des complémentarités dont les pouvoirs politiques ne peuvent s'affranchir. Il en est de même de la volonté récurrente des souverains de Tunis de soutenir la route maritime qui d'Alexandrie à Ceuta ou Almeria, selon les époques,

irrigue et maintient l'unité du monde musulman, bien que ce soient de plus en plus des bateaux latins qui effectuent la liaison.

- 11 Ce livre complète très utilement les histoires des différentes dynasties maghrébines parues depuis un siècle, mais ne les remplace pas. Leurs auteurs ne disposaient ni des mêmes archives ni des dernières recherches, et leurs problématiques étaient différentes. Le mérite de D. Valérian est de sortir le Maghreb médiéval de son isolement géographique et historiographique.

AUTEURS

PHILIPPE GOURDIN

EA 4284 – Trame/Université d'Amiens – Picardie-Jules Verne