REPRÉSENTER ET DÉCRIRE L'ESPACE MARITIME DANS LE CALIFAT FATIMIDE

L'exemple des cartes de la Méditerranée et de l'océan Indien dans le *Kitāb ġarā'ib al-funūn*

par David Bramoullé

Université Toulouse Jean-Jaurès.

FRAMESPA. UMR 5136

Maison de la Recherche, 31100 Toulouse
davidbramoulle@hotmail.com

Au début du XI^e siècle, les Fatimides firent composer le Kitāb ġarā'ib al-funūn wa mulaḥ al-'uyūn, ouvrage dans lequel se trouvaient plusieurs cartes dont une de la Méditerranée et une de l'océan Indien. Par leur forme ovale commune et leur position dans l'ouvrage, ces deux représentations semblent avoir été faites pour susciter la comparaison. Au-delà de leurs points communs, l'analyse plus fine de ces cartes permet de comprendre qu'il s'agissait pour les imams-califes du Caire de faire passer un message, conformément à la stratégie de communication des Fatimides, désormais de mieux en mieux connue. Le décalage qui existe entre la densité d'informations fournies dans la carte de la Méditerranée et celle de l'océan Indien pourtant considéré comme l'espace maritime le mieux connu par les musulmans pose la question des objectifs de telles représentations cartographiques pour un califat ismaélien en recherche de légitimité dans un monde musulman largement sunnite.

At the beginning of the 11^th century, the Fatimid Caliphs ordered to compose the Kitāb ġarā'ib al-funūn wa mulaḥ al-'uyūn. Several maps were accompanying this book and among them one of the Mediterranean and one of the Indian Ocean. With their common oval shape and their position into the book, theses two maps seemed to call for comparison. Beyond their commonalities, a closer analysis of these maps allows to understand they were made to send an ideological message. The mismatch between density of informations within the Mediterranean map and the Indian Ocean's one, yet considered as better known by Muslims, raise the question of the goals of these graphic representations for an Ismaili dynasty seeking for legitimacy in a widely sunni Muslim world.

Introduction

> Nous avons simplement signalé ici ce que nous avons entendu de marins dignes de confiance, dont j'ai sélectionné les informations d'après mes propres connaissances, et ce qui est arrivé à mes oreilles de la part de marchands avisés qui traversent les mers, et de tout capitaine qui guide ses hommes en mer. De tout cela, j'en ai tiré ce que l'on m'a raconté[1].

En quelques lignes, l'auteur anonyme du *Kitāb ġarā'ib al-funūn wa mulaḥ al-'uyūn* (*Le Livre des curiosités des arts et des merveilles pour les yeux*), ouvrage rédigé à la cour fatimide du Caire dans les années 1030-1050, expose sa méthode de collecte des données pour tracer ses cartes de l'océan Indien et de la Méditerranée[2]. Placée sous le sceau de la rigueur et de l'objectivité, sa méthode semble pourtant être remise en cause quelques lignes plus loin lorsque ce même auteur explique en substance que pour les mers, il n'a pas souhaité tracer les contours exacts des côtes et positionner correctement les villes. Selon lui, même le plus habile des cartographes aurait été incapable de le faire. Aussi, a-t-il préféré tracer des cartes ovales, simplifiées, afin que chacun puisse se figurer la position de chaque ville littorale. La contradiction du propos est frappante et elle s'avère d'autant plus surprenante que l'auteur n'a pas procédé de la même manière dans une carte rectangulaire du monde présente aussi dans l'ouvrage (fig. 1). Son choix

1 Une édition critique de l'ouvrage, avec une reproduction d'un facsimilé fort utile du manuscrit, et une traduction, a été réalisée par Yossef Rapoport et Emily Savage-Smith. Voir Rapoport, Savage-Smith, 2014 (Ci-après *Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014). Nous précisons ici que dans les notes qui suivent, nous nous référerons uniquement aux *folii* renvoyant au facsimilé du manuscrit lorsqu'il s'agira de faire référence aux cartes, et aux *folii* ainsi qu'aux pages de l'édition, lorsqu'il s'agira de faire référence au texte même ou aux notices des cartes.

2 Cet ouvrage a été acheté par la Bodleian Library au début des années 2000 et enregistré sous la cote Bodleian MS Arab. c. 90. Je remercie Yossef Rapoport pour ses suggestions lors de la rédaction de cet article.

de représentation de l'océan Indien et de la Méditerranée semblait donc obéir à une logique particulière, propre à la culture des Fatimides. Cette dynastie califale, d'obédience chiite-ismaélienne, considérait les Abbassides de Bagdad comme des usurpateurs et souhaitait les chasser du pouvoir. Après s'être d'abord installés au Maghreb en 909, les Fatimides s'emparèrent de l'Égypte en 969 et y restèrent jusqu'en 1171. Durant cette période, et notamment aux X^e^ et XI^e^ siècles, les califes mirent en place une véritable stratégie de communication afin de montrer leur puissance, leur prestige et leur légitimité à dominer le monde musulman. Cet ouvrage s'inscrit ainsi dans cette stratégie. Il comprend dix-sept cartes dont huit au moins décrivent des mers et des îles (Rapoport, 2009 ; Rapoport, 2011)[3]. Nous faisons l'hypothèse que l'ordonnancement des cartes dans le manuscrit ne doit rien au hasard et répond à un objectif idéologique. Les cartes de l'océan Indien et de la Méditerranée succèdent ainsi à une carte rectangulaire du monde (fig. 1). La Méditerranée y apparaît clairement avec un contour qui, bien qu'approximatif, tente de suivre le trait de côte. La péninsule ibérique est très reconnaissable, tout comme la péninsule italienne et la péninsule balkanique. Sur la rive sud, des colonnes d'Hercule jusqu'au Nil, la côte nord-africaine est plus fantaisiste. Pour ce qui est de l'océan Indien tel qu'il apparaît sur cette carte rectangulaire, on retrouve la péninsule arabique, l'Inde et ensuite une péninsule indochinoise très raccourcie, puis la Chine. La représentation est relativement classique et l'auteur reprend tant dans la forme que dans les notices un certain nombre de données qui existaient chez des géographes des IX^e^ et X^e^ siècles, et notamment Ibn Ḥawqal (m. v. 990) qui fut l'une de ses principales sources d'inspiration[4]. Après cette carte du monde, l'auteur consacre plusieurs chapitres à décrire certaines régions de la Terre, puis il en vient à ce qu'il appelle « *le chapitre sixième sur la représentation des mers, de leurs îles et de leurs havres*» dans lequel il explique sa méthode avant de proposer les deux cartes qui nous intéressent ici. Il s'agit donc pour l'océan Indien comme pour la Méditerranée de deux cartes de forme ovale. L'eau est coloriée en vert sombre et les rivages sont symbolisés par un liseré rouge cramoisi. Tout autour s'insèrent des points rouges suivis d'annotations qui constituent le plus souvent les noms de localités portuaires ou parfois, lorsque ces noms se trouvent un peu plus éloignés du liseré, de localités ou de régions de l'intérieur des terres. Dans les deux cas, des îles sont également dessinées à l'intérieur des ovales.

Les différents travaux relatifs à l'idéologie fatimide, et notamment à leur stratégie de communication, attestent qu'en la matière, les imams-califes ismaéliens ne laissèrent que peu de place au hasard (Bierman, 1998 ; Sanders, 1994). En son temps, Bernard Lewis avait écrit un article fondateur - bien que reposant plus sur l'analyse que sur les sources - dans lequel il expliquait que les Fatimides avaient très tôt tenté de détourner les routes du commerce de l'Asie vers Aden et la mer Rouge en utilisant notamment les communautés ismaéliennes implantées en Inde ou au Pakistan (Lewis, 1948-49, p. 50-54). Les cartes de cet ouvrage, et notamment les cartes des espaces maritimes considérés ici, pourraient apporter des indices d'une telle politique fatimide. La schématisation poussée du trait de côte, les différences qui existent entre ces deux cartes par-delà leur forme commune constituent autant d'éléments qui incitent à s'interroger sur leur rôle et sur l'objectif de l'auteur et de son commanditaire. Comparées avec les autres sources disponibles, récits géographiques ou chroniques, ces cartes offrent à notre sens un témoignage majeur de l'utilisation de la cartographie des mers à des fins idéologiques et permettent de mieux appréhender ce que fut la stratégie des Fatimides face à leurs concurrents.

L'océan Indien, la mer du commerce

À bien des égards, les choix réalisés par l'auteur de la carte de l'océan Indien tendent à mettre en évidence le rôle économique que jouait cet espace maritime pour les Fatimides (fig. 2). Dès le milieu du X^e^ siècle, les Fatimides développèrent leurs conceptions économiques. Une grande importance était attachée aux marchands capables d'aller chercher « par terre et par mer, par delà les sommets des montagnes et depuis les cités des ennemis » les marchandises considérées comme indispensables au bien-être des populations. Cela permettait de lier l'art du gouvernement à la capacité du détenteur de l'autorité à assurer une vie économique profitable à tous (Nu'mān, 1963, *Da'ā'im al-islām*, I, p. 362-363, 365-366 ; Nu'mān, *Kitāb Iftitāḥ al- da'wa*, 1986, p. 121[5]). Ces considérations se trouvaient au cœur de l'idéologie ismaélienne car elles rejoignaient une théorie majeure de l'ismaélisme selon laquelle l'imam-calife garantissait une certaine qualité de vie, de prospérité à tous ses sujets. Il en allait simplement de la crédibilité de la dynastie. La représentation de l'océan Indien du *Kitāb ġarā'ib al-funūn* s'insère ainsi pleinement dans ce contexte idéologique et économique à un moment,

3 Il s'agit de l'océan Indien, de la Méditerranée, de la mer Caspienne, de la Sicile, de la ville Mahdiya, première capitale fatimide en Ifrīqiya (Tunisie), de l'île de Tinnîs à l'est du delta du Nil, de Chypre, et des principales baies d'Anatolie.

4 Les représentations de la mer Caspienne, du Nil ou encore les propos sur la Sicile sont entièrement copiés sur ceux d'Ibn Ḥawqal sans que ce dernier soit cité.

5 Il s'agit de deux textes fondateurs rédigés par le grand idéologue des Fatimides, le cadi al-Nu'mān (m. 974). Le premier titre correspond à une œuvre qui synthétisa le droit ismaélien alors que le second livre est la mise en récit des débuts de la prédication de l'ismaélisme. L'auteur y retrace les épisodes qui permirent au premier calife fatimide de s'installer au Maghreb.

Figure 1 : Carte du monde du Kitāb ġarā'ib al-funūn wa mulaḥ al-'uyūn. Oxford, Bodleian Library, MS Arab C. 90, fol. 23B-24A.

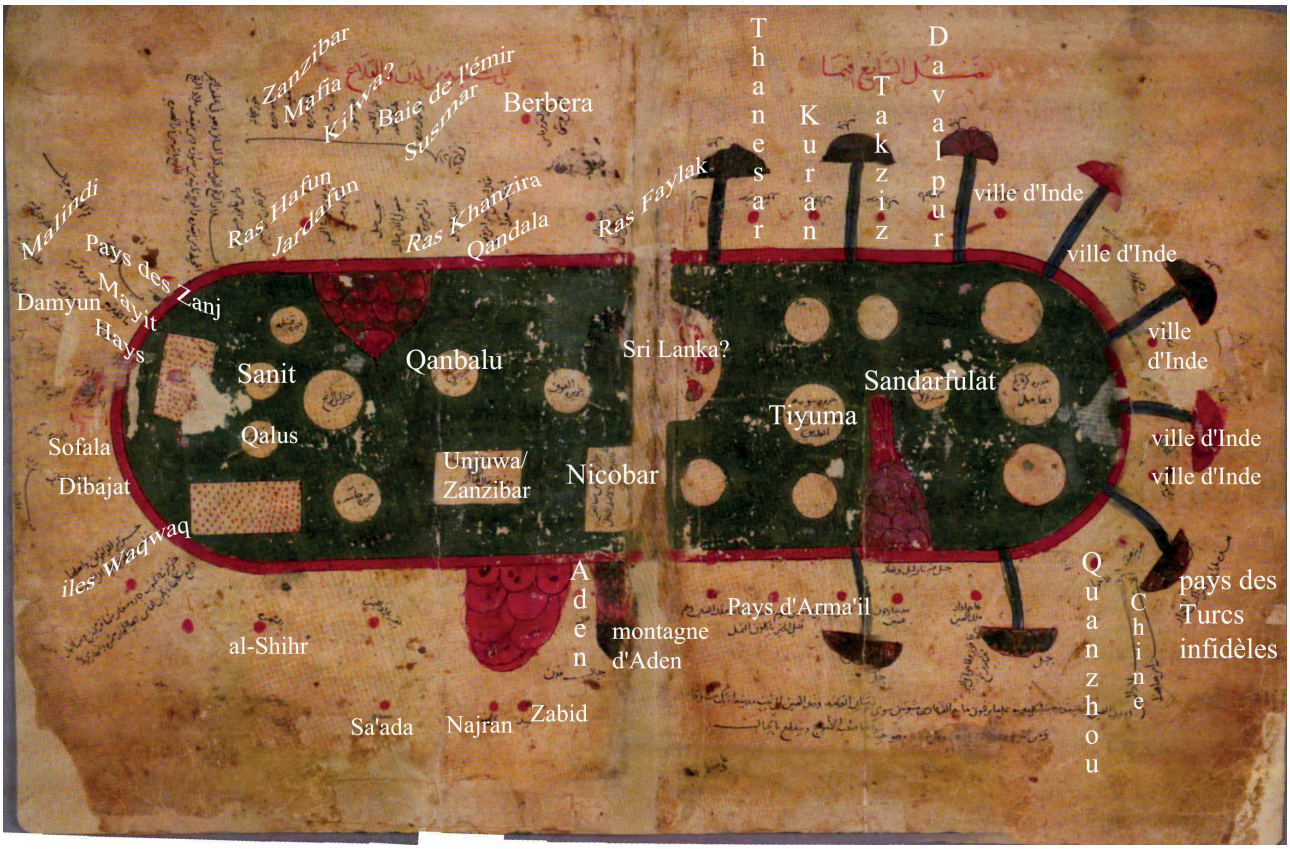

Figure 2 : Carte de l'océan Indien dans le Kitāb ġarā'ib al-funūn wa mulaḥ al-'uyūn. Oxford, Bodleian Library, MS Arab C. 90, fol. 29B-30A.

la première moitié du XIe siècle, où les Fatimides, déjà en difficulté au Maghreb, cherchaient à consolider leurs positions en Syrie afin d'avancer vers les territoires abbassides (Bianquis, 1989, I, p. 275-387 ; II, p. 388-523).

La représentation de cet espace maritime sous la forme d'une mer fermée, ovale, constitue avant tout un trompe-l'œil, car elle est en fait partagée en deux parties relativement indépendantes l'une de l'autre. La limite entre les deux espaces est matérialisée par la séparation entre les deux feuillets. Diverses îles sont également représentées dans chacune de ces parties qui sont organisées de manière asymétrique. Sur la partie gauche, au centre et en bas, on trouve d'abord Aden et en remontant dans le sens des aiguilles d'une montre viennent les côtes du Yémen puis la côte Somali. La partie droite se veut une représentation de l'Asie. Ainsi, au centre bas se trouve d'abord ce que l'auteur appelle « *la terre d'Armā'il* », appellation qui pourrait être une déformation de Barū Mānīl, soit la baie de Manille, fréquentée par les navigateurs arabes et persans au IXe siècle (fig. 2). Cette appellation se trouvait déjà chez Ibn Khurradāḏḏbih qui situait cette terre à deux mois de la Chine (Ibn Kurradāḏḏbih, 1889, p. 69 ; Daunicht, 1968, III, p. 268, 361). Pour l'auteur, ce territoire se trouvait dans la dépendance de la Chine dont plusieurs cités sont mentionnées juste à côté. Un texte évoquant trois cents villes chinoises témoigne une fois de plus du fait que l'auteur a copié chez d'autres auteurs plusieurs de ses informations (par exemple Ibn Kurradāḏḏbih, 1889, p. 69). Après quoi, en remontant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la partie supérieure de la carte, viennent les localités indiennes. En dessinant des montagnes d'où partent des fleuves un peu en retrait de la côte, l'auteur donne des informations sur l'intérieur du continent. Ainsi, entre la Chine et la première localité d'Inde, il situe « le pays des Turcs infidèles », territoire clairement situé en Asie centrale.

Au-delà des noms cités sur lesquels il y aurait beaucoup à dire, cette partie droite de la carte présente ce qu'il faut envisager comme une route maritime entre le golfe persique et la Chine. Une route qui suivait les diverses îles qui se trouvent au centre de la carte. Les îles mentionnées, Nicobar, l'île de Tiyūmah ou Pulau Tioman en Malaysie, l'île de Ṣandarfūlāt, sur la route de Canton, sont connues dans la littérature géographique arabe depuis le IXe siècle (fig. 2 et 3) (Ibn Khurradāḏḏbih, p. 68 ; Sauvaget, 1948, p. 3-5 ; Tibbetts, 1979, p. 136). Une grande île est également représentée au centre mais elle est masquée par le pliage, sans doute est-ce le Sri Lanka, la Sirandīb des textes arabes (Sauvaget, 1948, p. 4 ; Tibbetts, 1979, p. 27, 37). La carte illustre que cette route maritime était connue des navigateurs originaires du monde musulman. Toutefois, Mas'ūdī (m. 956) rapporte qu'en son temps déjà, il n'était plus possible de faire le voyage directement de l'Irak vers la Chine par la mer à cause des dangers qui régnaient dans certains ports chinois (Mas'ūdī, 1861, *Murūj al-ḏahab*, I, p. 303, 308[6]).

Une fois en Égypte, les Fatimides ne disposaient pas plus que les Abbassides des moyens de relancer le commerce en ligne directe depuis leurs territoires. Ils devaient trouver une voie alternative pour détourner à leur profit la route du commerce entre l'Irak et l'Asie. Cette route semble apparaître dans les mentions de plusieurs cités en haut de la carte de l'océan Indien. La graphie des noms est mal établie, aussi existe-t-il un certain degré d'incertitude quant à l'identification précise de ces localités, mais la carte évoque Bānāshwar identifiée avec Thānesar, au nord de Delhi, Kūrān, peut-être Kuhrām au nord-ouest de la cité précédente, Rūpar, Davalpur et une cité non identifiée (fig.2 et 3). Elles constituaient toutes des étapes de la route commerciale entre certains territoires clairement contrôlés par les Fatimides depuis les années 960, les émirats de Multan et de Manṣūra au Sind (Pakistan), territoires où la propagande ismaélienne était active depuis longtemps, et la Chine (Daftary, 1990, p. 166-167, 176). Ces deux émirats ismaéliens entretenaient des relations étroites avec les Fatimides (Idrīs, 2008, VI, p. 115-116 ; Muqaddasī, 1877, p. 485 ; Stern, 1949, p. 300-301). Ces localités sont également représentées sur une carte d'un système fluvial complexe qui peut s'apparenter à une combinaison des trois fleuves Indus-Gange-Brahmapoutre (*Kitāb ġarā'ib al-funūn,* 2014, fol. 43B, p. 81). Cette carte présente un double itinéraire à travers l'Inde. Il s'agit d'une part d'un trajet depuis Multan vers Kânnauj, alors la plus grande ville d'Inde, en contournant le désert du Thar par le nord. Cette route passait par exemple par Davalpur, Rupar, Thanesar, Mathura et enfin Kânnauj. L'autre route, qualifiée de « route vers la Chine », partait donc de Kânnauj et passait par Allahabad, Bénarès, Patna et se poursuivait à travers des villes non identifiées. Il s'agissait donc d'itinéraires continentaux qui suivaient le cours de plusieurs fleuves dont le Gange et qui s'engageait ensuite à travers les plateaux du Tibet. Les sources attestent dès cette période de la présence en Égypte d'objets qui provenaient de ces territoires asiatiques (Ibn Zubayr, 1984, p. 60[7]). En résumé, sur la carte (fig. 2), la partie asiatique de l'océan Indien semble mettre en lumière à la fois un itinéraire maritime, mais qui était alors clairement en perte de vitesse, et son alternative continentale. Cette dernière ne correspond pas à la route de la soie, mais bien à un nouvel itinéraire

6 Rappelons que Mas'ūdī est mort à Fustât où il avait passé les dernières années de sa vie et où il a achevé son œuvre, qu'il était vraisemblablement chiite et qu'il a copié à plusieurs reprises les *Aḫbar al-Ṣin wa-l-Hind*. Voir Pellat, 2002, p. 784a.
7 Il est aujourd'hui admis que l'auteur de cet ouvrage n'est pas Ibn al-Zubayr, mais un auteur anonyme. Nous gardons néanmoins cette désignation qui est celle de l'édition du texte.

commercial dont certaines étapes, Multan et Manṣūra notamment, s'étaient trouvées peu de temps avant aux mains des potentats locaux alliés des Fatimides.

L'autre partie de la carte de l'océan Indien atteste également des liens assez étroits qui, dès la première moitié du XI^e siècle, liaient l'Égypte fatimide à l'Afrique de l'Est. Cela témoigne d'un haut degré de connaissances des localités présentes sur la côte est africaine. Toute la partie gauche de la carte représente des localités qui se trouvent soit le long de la côte yéménite soit en Afrique de l'Est. Le sens de lecture est du bas, qui est donc le nord, où se trouve Aden, vers le sud, juste en face. Là se trouvent les divers caps de la côte dite des Berbéra, qui correspond à la Somalie et à la corne de l'Afrique. Il s'agit par exemple du Rās al-Fīl, sans doute le Cap Faylak qui est aujourd'hui le cap Alula, le village d'al-Qandala (Candala) (fig. 2 et 3). Le Rās Harira, peut-être une déformation pour Rās Ḥanzīra, le Rās Jardafūn (Cap Guardafui ou cap 'Asir) et le Rās Ḥāfūn. Ces indications sont plutôt d'ordre maritime tout comme celles se trouvant dans une légende qui signale la houle ainsi que le vent qui touchaient une embarcation naviguant dans le golfe d'Aden, et une autre évoquant les mouillages des environs de Zanzibar.

Au-dessus de la côte se trouve une liste d'îles et de baies qui étaient censées se trouver dans la terre des Zanj (du nom d'un peuple d'Afrique de l'Est) (Freeman-Grenville, 2002, « Zandj », p. 444b). La première inscription à gauche de la liste est « baie de Mtwapa », entre Malindi et Monbassa. Puis vient Zanzibar, Mafia (*M-n-f-y-h.*), île au sud de Zanzibar et qui est citée ici pour la première fois dans les sources arabes, puis Kilwa (*K-l-w-l-h.*), en Tanzanie, capitale du plus grand État d'Afrique de cette époque (Pradines, 2004, p. 46 ; Pradines et Blanchard, 2005, p. 25-80). Viennent enfin une forteresse côtière non identifiée, la baie de l'émir et l'île du crocodile (Sūsmār). Peut-être s'agit-il de Qanbalū, soit Pemba aujourd'hui, qui appartient à l'archipel des Zanzibar, et qui, ailleurs dans ce même ouvrage, est cité comme étant très proche non pas de l'île, mais du lac des crocodiles (*Kitāb ġarā'ib al-funūn,* 2014, fol. 40A, notice 4, p. 96). Entre Aden et la corne de l'Afrique plusieurs îles apparaissent dont celle de Zanzibar, l'île de Qanbalū et des îles qualifiées d'îles des Zanj. On voit également la présence d'autres îles non identifiées (Ṣāniṭ et Qālūs) et de grandes îles rectangulaires sans nom. À l'extrémité gauche, près de la côte, sont placées, dans le sens des aiguilles d'une montre, les fabuleuses îles Wāqwāq, qui, conformément, à ce qu'en disait Mas'ūdī sont placées non loin de Sofāla, les Maldives (Dibajat), l'île de Sofāla au Mozambique, réputée pour son or, considérée par Mas'ūdī comme la capitale des Zanj (Mas'ūdī, 1861, III, p. 6-7)[8]. Contrairement à ce que le tracé ovale de la carte suggère en rapprochant le Yémen des îles Wāqwāq, ces îles, dont les habitants « coupent la route des navires » et qui succédaient à un archipel dont les habitants pratiquaient l'anthropophagie, se trouvaient à la limite de la zone de navigation des vaisseaux partis du Yémen ou du golfe persique en direction du sud (*Kitāb ġarā'ib al-funūn,* 2014, fol. 29B-30A, notice 51 et 52, p. 155).

De telles précisions attestent de l'existence d'une route maritime connue depuis le golfe d'Aden jusqu'à l'archipel de Lamu, près de l'actuel Kenya. La carte est assez précise pour le nord de la Somalie avec la mention de plusieurs localités bien identifiées comme Mayt, Hays et Candala, ainsi que les caps. L'importance du Yémen et notamment d'Aden sur cette carte ne fait pas de doute. Aden constituait déjà un port majeur pour le commerce avec la Chine, mais également avec l'Afrique de l'Est. Elle formait le verrou de la mer Rouge. Le Yémen constituait depuis longtemps un siège important de la prédication ismaélienne (Nu'mān, 1986, *Kitāb Iftitāḥ al- da'wa*, p. 32-54). Les missionnaires ismaéliens étaient en outre très nombreux à pratiquer le commerce, ce qui leur permettait de mener de manière discrète une activité de propagandistes[9]. Les contacts économiques entre l'Égypte fatimide et l'Afrique de l'Est sont attestés par la présence dans les marchés de Fustât de très nombreux produits originaires de ces contrées (Nāṣir-ī Khusraw, 2001, *Books of Travels*, p. 69). Les fouilles archéologiques menées sur les côtes d'Afrique de l'Est ou encore dans l'archipel des Comores témoignent de l'importance de ces sites comme centres de production ou de transformation de produits très prisés en Égypte (Pradines, Herviaux, 2015, p. 128-141 ; Pradines, Renel, Veyssier, Zhao, 2016, p. 44-56).

Le rôle majeur de l'océan Indien, et plus largement des routes commerciales continentales comme maritimes, pour la politique commerciale des Fatimides transparaît donc ici en creux dans cette représentation qui donne à découvrir les liens précoces qui unissaient les territoires fatimides à l'Asie et à l'Afrique de l'Est. Cette représentation correspond au contexte de guerre économique que les Fatimides livraient aux Abbassides, tandis que la guerre idéologique menée par les Fatimides contre leurs divers concurrents apparaît sans doute mieux dans la carte de la Méditerranée.

8 D'autres géographes localisaient ces îles en Asie du sud-est voire près du Japon. Cf. Freeman-Grenville et Toorawa, 2002, « Wākwāk », p. 103b.

9 Idrīs, *'Uyūn al-aḫbār wa funūn al-aṯār*, V, p. 56, 60. Ibn Ḥawqal évoque par exemple la présence de marchands ismaéliens à Suakin en mer Rouge vers le milieu du X^e siècle. Cf. Ibn Ḥawqal, 1938-1939, *Kitāb ṣurat al-arḍ*, p. 48.

La Méditerranée, la mer de la guerre

Dans la carte de la Méditerranée du *Kitāb ġarā'ib al-funūn*, le propos n'est plus le même que dans celle de l'océan Indien (fig. 4). Une analyse de cette carte a déjà été réalisée récemment (Rapoport, 2011, p. 183-212) ; il ne peut donc être question ici de reprendre toute cette analyse, mais seulement de la compléter. Le cartographe souhaitait non seulement présenter une vision politique, une vision musulmane de la Méditerranée, comme Ibn Ḥawqal l'avait déjà fait (fig. 5 et 6), mais plus encore son objectif visait à présenter une Méditerranée « fatimide » (Ducène, 2008, p. 251-268). Nous proposons de considérer cette carte ovale de la Méditerranée comme un manifeste cartographique de la puissance maritime fatimide au début du XI[e] siècle. Depuis les débuts de l'avancée musulmane sur les rives la Méditerranée, celle-ci représentait pour les musulmans la mer de l'affrontement par excellence, le territoire de la guerre contre l'ennemi chrétien. Tous les grands souverains musulmans étaient venus y asseoir leur légitimité soit en lançant leurs flottes contre les ports ennemis, soit en fortifiant les côtes musulmanes et en assurant leur défense pour éviter de céder le moindre pouce de terrain à une offensive byzantine (Picard, 2015, p. 60-64, 101-105). Les Fatimides avaient d'ailleurs bâti leur légitimité dynastique et leur prestige sur leurs capacités navales lorsqu'ils étaient encore en Ifrīqiya et en Sicile. Ils avaient développé toute une stratégie de communication sur leur puissance navale et sur leur aptitude à mener un jihad victorieux contre les Byzantins.

Le cartographe devait représenter une Méditerranée dans laquelle les deux forces se faisaient face, sans autres rivales, qu'elles soient chrétiennes ou musulmanes. Il devait mettre en évidence la capacité des Fatimides à contrôler la mer face aux Byzantins, ces Romains d'Orient dont la maîtrise de la Méditerranée, réelle ou fantasmée, avait même poussé bon nombre d'auteurs musulmans à la baptiser du nom de leurs ennemis ; la mer des Romains ou *Baḥr al-Rūm*[10]. La démonstration de la maîtrise fatimide de la mer commence d'abord par le nom même que l'auteur donne à sa carte de la Méditerranée. À *Baḥr al-Rūm*, il préfère une autre désignation, celle de mer occidentale, qu'il appelle aussi la mer syrienne (*al-baḥr al-ġarbī wa huwa al- baḥr al-šāmī*), plus conforme à son objectif. C'est ensuite dans le choix des légendes que l'auteur dut opérer une sélection qui ne répondait pas à un objectif géographique, mais bien à une motivation idéologique.

Le cartographe a sélectionné les informations qui faisaient le plus sens à ses yeux en synthétisant les données recueillies ailleurs. Nous savons qu'à plusieurs reprises, et sans le préciser, notre auteur s'était très largement appuyé sur des ouvrages géographiques rédigés avant lui. Il aurait peut-être même pu avoir accès aux archives de la marine fatimide (Rapoport, 2011, p. 194). Notre hypothèse est que l'auteur s'est largement inspiré d'Ibn Ḥawqal (fig. 5, 6, 7) et que, dans certains cas, il s'est simplement appuyé sur les témoignages des marins et autres voyageurs, qui servaient eux-mêmes de sources de renseignements à la marine égyptienne.

De prime abord, la carte de la Méditerranée comporte un nombre de notices assez identiques de part et d'autre de la pliure centrale. Celle-ci ne doit toutefois pas induire le lecteur en erreur. Il ne s'agit en aucun cas de la séparation entre le bassin occidental et le bassin oriental de la Méditerranée. Cette limite doit davantage être située par une ligne imaginaire à tracer entre Barqa et la cité de Jarajīya (Gerace, selon nous), qui lui fait face sur la côte européenne (fig. 4)[11]. Sur les cent vingt-trois notices placées le long des littoraux, vingt-trois seulement sont localisées à gauche de cette ligne imaginaire. Le déséquilibre est identique pour les îles. Quarante-neuf îles sont dessinées à gauche contre soixante neuf à droite de la ligne Barqa-Jarajīya. Sur la rive sud, au-delà de la notice relative à Tunis, alors sous le contrôle des Banū Kalbī, théoriquement soumis aux Fatimides, l'auteur ne cite que cinq mouillages, dont aucun n'est identifiable, jusqu'au détroit de Gibraltar, qualifié de *ḫalīj* (canal), à l'extrémité gauche de la carte [12]. L'auteur ne dit donc rien de tous les grands ports entre l'Ifrīqiya et le détroit, pourtant décrits par les géographes du X[e] siècle.

Au-dessus du détroit de Gibraltar, la carte comporte une série de sept légendes qui donnent des directions plutôt qu'elles n'indiquent des lieux précis. Certaines sont tronquées et d'autres permettent de lire « vers Tanger » ou encore « vers Azila »[13]. Viennent ensuite des indications guère plus précises. L'auteur se contente d'écrire « mouillages d'al-Andalus (*marāsī al-Andalus*) », « mouillages de Galice », « mouillages des Francs », « mouillages des Slaves », « mouillages des Lombards »

10 C'est par exemple le titre que donne Ibn Ḥawqal à son chapitre de description de la Méditerranée. Cf. Ibn Ḥawqal, 1938-39, p. 190. Le voyageur persan Nāṣir-ī Khusraw, ismaélien lui-même et présent au Caire à peu près au moment où le *Kitāb ġarā'ib al-funūn* fut commandité et rédigé, parle également de « mer des Romains » (*dāriā Rūm)* pour désigner la Méditerranée. Nāṣir-ī Khusraw, 2001, p. 53-54 (texte persan).

11 Gerace, en Calabre (sur cette interprétation, voir plus loin). Les éditeurs lisent Jurjīya plutôt que Jarajīya, et identifient ce site avec Agios Georgios, aujourd'hui Gaziköy, au nord de la mer Egée. *Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, notice 22, note 16, p. 447-448.

12 À titre de comparaison, Ibn Ḥawqal cite seize mouillages entre Tunis et Ceuta et al-Bakrī soixante-huit. Ibn Ḥawqal, 1938-39, p. 73-78. Bakrī, 1992, p. 754-762. *Kitāb ġarā'ib al-funūn,* 2014, fol. 30B-31A, notices 117 (Tunis) à 123 (*khalīj*), p. 150.

13 *Ibid*., notices 1 à 4 tronquées, notices 5 à 7 non tronquées, p. 153.

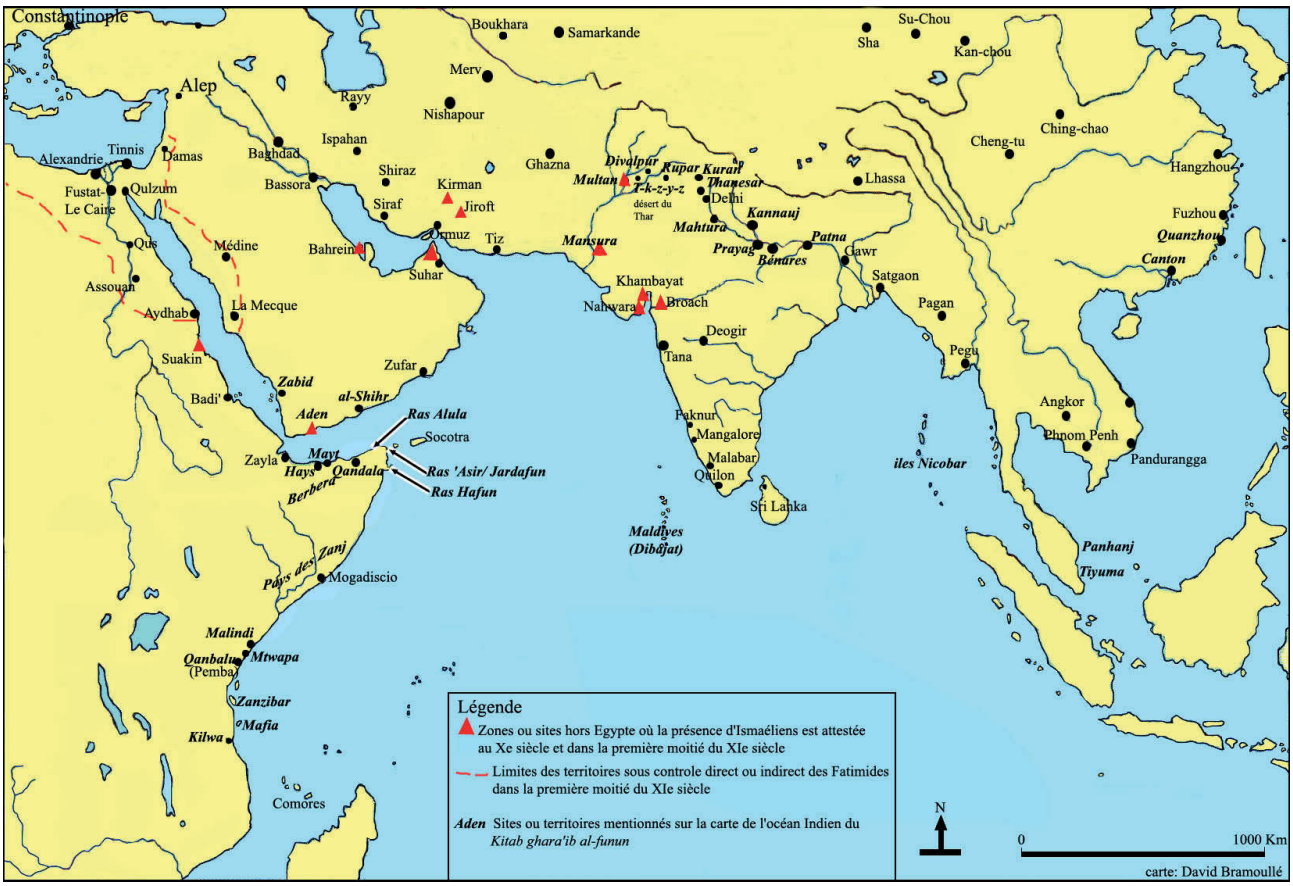

Figure 3: Communautés ismaéliennes autour de l'océan Indien au XI^e siècle. (Carte David Bramoullé)

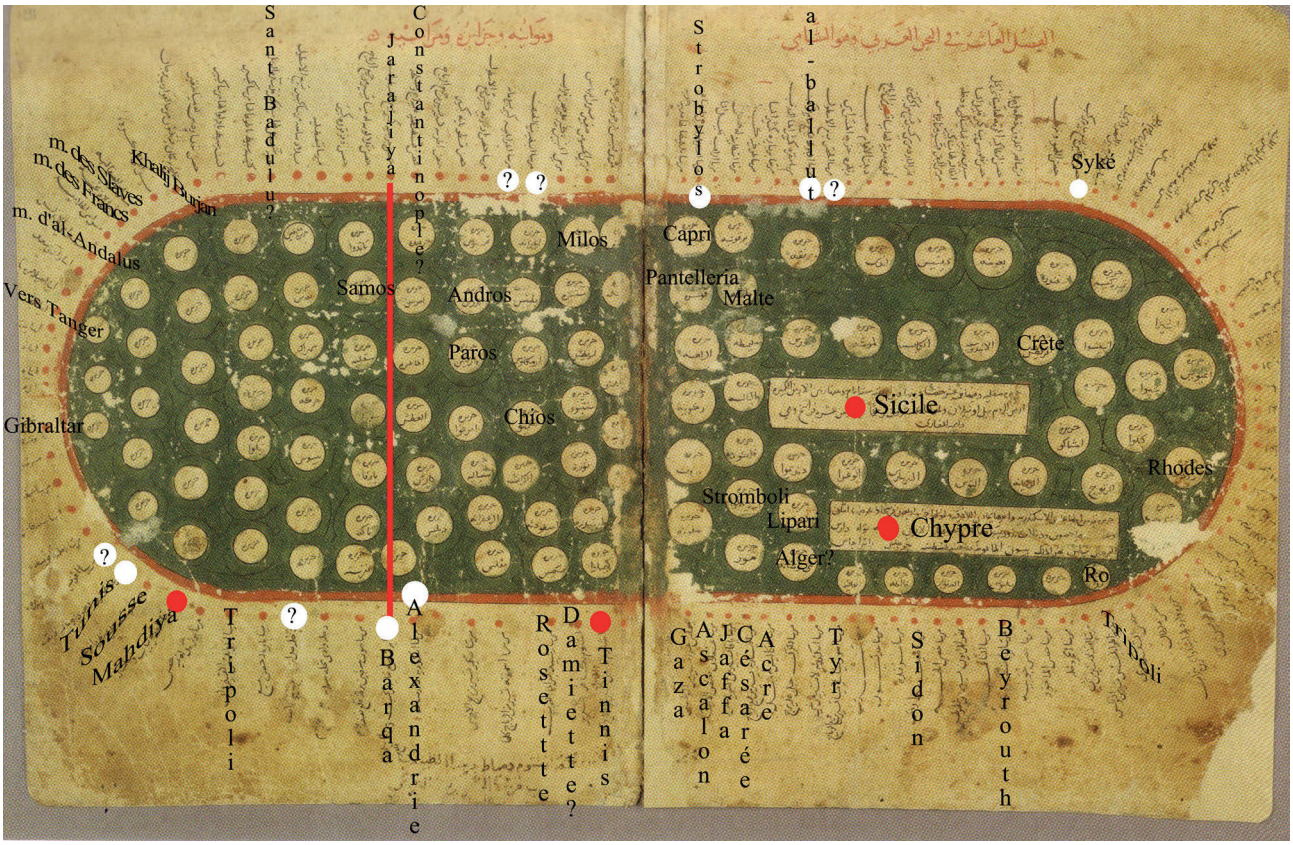

Figure 4 : Carte de la Méditerranée du Kitāb ġarā'ib al-funūn wa mulaḥ al-'uyūn. Oxford, Bodleian Library, MS Arab C. 90, fol. 30B-31A.

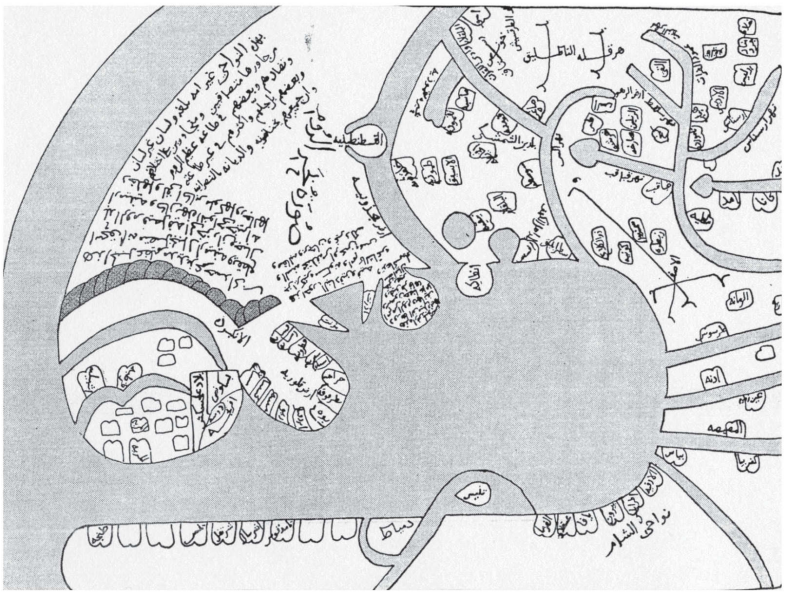

Figure 5 : Carte de la Méditerranée, d'après Ibn Ḥawqal. Topkapi Saray, MS 6527/ A. 3346, fol. 57B.

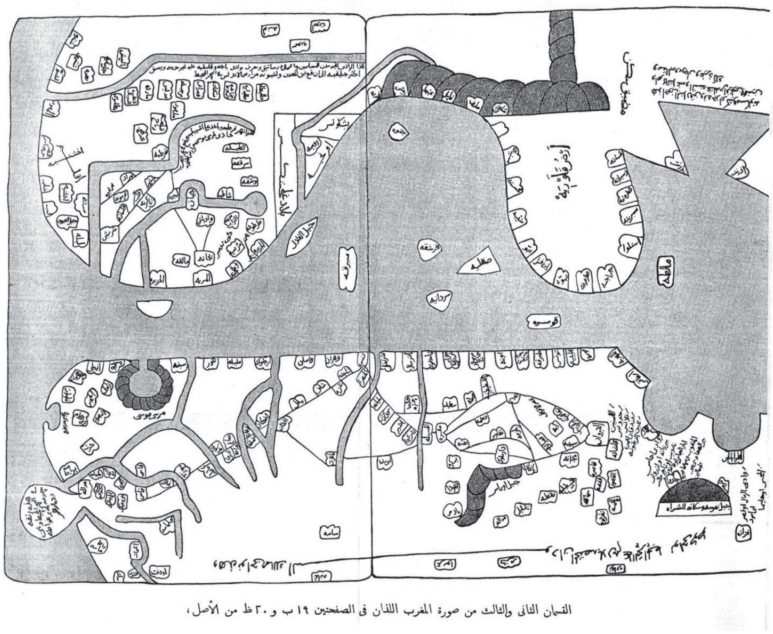

Figure 6 : Carte du Maghreb, d'après Ibn Ḥawqal. Topkapi Saray, MS 6527/ A. 3346, fol. 20A, 20B, 21A.

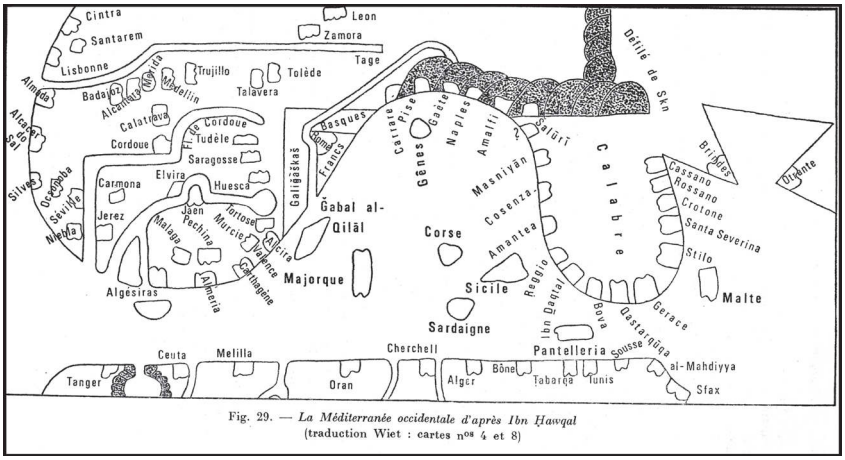

Fig. 29. — *La Méditerranée occidentale d'après Ibn Ḥawqal*
(traduction Wiet : cartes nos 4 et 8)

Figure 7 : La partie occidentale de la carte du Maghreb d'Ibn Ḥawqal par André Miquel, Géographie humaine du monde musulman, tome II, Paris, 1975, p. 365.

et « détroit des Bulgares (*ḫalīj al-Burjān*) dans lequel il y a trente mouillages pour les embarcations des Bulgares » (fig. 4)[14]. Il est étonnant de constater que l'auteur ne mentionne aucun des ports d'al-Andalus, puissance rivale des Fatimides, ports qu'il signale pourtant sur sa carte du monde, en omettant néanmoins systématiquement de citer les plus importants[15]. Ce silence s'explique si l'on considère que l'auteur souhaite effacer de la carte les capacités navales de tous les concurrents des Fatimides. La séquence géographique fautive qui consiste à placer le « mouillage des Slaves » entre ceux des Francs et des Lombards peut également se comprendre si l'on songe que l'auteur, en tendant le trait de côte, a replacé un peu au hasard les mentions qui pouvaient se trouver ailleurs sur la carte du monde et chez Ibn Ḥawqal. Ce dernier, dans une des notices se trouvant à l'intérieur d'une forme vaguement triangulaire à la jonction de ce qu'il faut considérer comme la péninsule ibérique et la péninsule italienne, écrit « Basques », « France », « Rome » et « pays des Ghalijashkas (Galice ?) » (fig. 5, 6 et 7)[16]. Ainsi, l'auteur du *Kitāb ġarā'ib al-funūn* pourrait avoir repris au moins partiellement les informations d'Ibn Ḥawqal mais, conformément au titre de sa carte, il aurait choisi d'ajouter le terme « mouillages » (*marāsī,* sing. *marsā*).

Au-delà de ces constats, la mention du « détroit des Bulgares », s'avère assez incongrue. Elle peut s'expliquer diversement et il est en effet possible qu'il s'agisse bel et bien des Bulgares (*Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, fol. 30B-31A, notice 13, p. 150, et note 7 p. 447). Nous n'excluons pas toutefois que le terme *Burjān* soit une mauvaise lecture de *Banādiq* (Venise) ou *Banādiqīn* (Vénitiens) qui se trouvait peut-être sur la carte originale consultée par l'auteur du *Kitāb ġarā'ib al-funūn* [17]. Selon nous, l'auteur copie et adapte les données d'Ibn Ḥawqal, omettant ça et là certaines informations du géographe irakien. L'impression de sélection d'informations et de confusion avec les cartes d'Ibn Ḥawqal se renforce lorsqu'on compare la séquence que propose ce dernier pour la Calabre et les noms des ports indiqués dans le *Kitāb ġarā'ib al-funūn*. Après les propos sur le « détroit des Bulgares », plusieurs des notices, qui ne sont pas toujours lisibles ou identifiables, se trouvant à droite de cette zone ressemblent à certaines des notices qu'Ibn Ḥawqal place sur la côte de Calabre ou le long de la péninsule italienne en mer Adriatique[18]. Ainsi, la « forteresse (*ḥisn*) de Jarajīya qui peut abriter une flotte », ressemble à la Jarājīya ou Gerace en Calabre d'Ibn Ḥawqal. L'église (*knīsa*) de Sibṭ X-āṭū-X-a, pourrait résulter d'un mélange entre la Qaṭrūniya (Crotone) d'Ibn Ḥawqal et l'église Santa Sévérina, la Sabrīniya du même auteur (fig. 5 et 6)[19]. On peut ajouter à cela que le site de « *l'église de* Sibṭ Bādulū », qu'il faut peut-être lire Sanṭ Bādulū, correspondrait assez bien à une des églises de Badolato en Calabre, sur les bords de la mer Ionienne[20]. Cette commune est connue pour avoir plusieurs églises anciennes toutes visibles depuis la mer[21]. D'ailleurs, le vocable *Sibṭ* ou plutôt *Sanṭ*, comme l'ont corrigé sans doute avec raison les éditeurs, ne s'accorde pas vraiment avec un toponyme désignant une église se trouvant sur les côtes de la mer Egée, donc grec, mais davantage avec un toponyme d'une langue latine. De même, le *Qalālu-X-t*, que les éditeurs ont supposé être le Gallipoli au nord de la mer Egée, pourrait correspondre à Gallipoli (*Kalippolis* en grec) de Calabre[22]. Toutes ces confusions s'expliquent assez bien si l'on considère d'une part que les connaissances géographiques de l'auteur étaient très modestes, que la retranscription de termes non arabes en arabe n'était pas très codifiée, mais également qu'en arabe, sans les points diacritiques, plusieurs lettres peuvent s'écrire de la même manière et que, enfin, l'auteur n'avait pas comme premier objectif de représenter une réalité géographique, mais souhaitait faire passer un message idéologique. Ajoutons encore que comme Ibn Ḥawqal, qui passe presque directement du golfe des Vénitiens à Constantinople, l'auteur évoque directement le « détroit des Bulgares » après Constantinople[23].

Ce n'est en tout cas qu'à partir de ce « détroit des Bulgares » que le cartographe commence à indiquer de manière individualisée les noms des localités côtières qui dépendaient alors de l'empire romain d'Orient. La nature

14 *Ibid*, notices 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 123, p. 150-153.
15 En effet, les principales bases navales d'al-Andalus sont ignorées. *Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, fol. 23B-24A, p. 184-185 pour les notices.
16 Ibn Ḥawqal, 2001, I, p. 62, notice 214 (Basques), 215 (France), 216 (Rome), 217 (Galice), p. 189, notice 86.
17 Aucun des manuscrits de l'œuvre d'Ibn Ḥawqal dont nous disposons aujourd'hui n'est autographe. Ces deux cartes sont tirées du manuscrit MS 6527 conservé au Topkapi Sarayi et qui date de 1086.
18 La confusion possible dans l'écriture manuscrite arabe entre certaines lettres laisse la place à des interprétations divergentes.
19 Ibn Ḥawqal, 1964, I, carte p. 59. *Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, fol. 30B-31A, notice 16, p. 153. Les lettres aisément lisibles dans le manuscrit du *Kitāb ġarā'ib al-funūn* sont toutes présentes dans le mot Qaṭrūniya, et les lettres plus difficilement déchiffrables pourraient très facilement s'apparenter aux autres lettres de Qaṭrūniya.
20 *Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, fol. 30B-31A, notice 15, p. 153.
21 Il existe notamment sur le territoire de Badolato une basilique datée du x^e^ siècle au moins, la basilique de Santa Maria della Sanita.
22 *Kitāb ġarā'ib al-funūn,* 2014, fol. 30B-31A, notice 16, p. 153, et note 15, p. 447. Idrīsī, 1999, II, p. 627, 631, 775. Il est à noter qu'à la fin du X^e^ siècle, Bari, Tarante, Otrante, Bridisi, Gallipoli ont chacune un stratège de la flotte byzantine. Voir Ahrweiler, 1966, p. 125.
23 Dans sa carte de la Méditerranée, Ibn Ḥawqal dessine néanmoins une forme qui représente la péninsule balkanique qualifiée de péninsule du Péloponnèse. Le géographe signale la présence d'une population byzantine et de soixante-dix forteresses. Ibn Ḥawqal, 2001, I, p. 189.

des informations fournies pour les ports européens de la Méditerranée occidentale est très différente des informations données pour les ports se trouvant en Méditerranée orientale. L'auteur devait présenter les Byzantins conformément à leur réputation de puissance maritime. Le cartographe donne ainsi des renseignements d'ordre militaire et maritime de plus en plus précis, ou qui apparaissent comme tels, au fur et à mesure que l'on se déplace vers Constantinople et, au-delà, sur les côtes de la Méditerranée orientale en direction de l'Égypte. Ces précisions, il faut le reconnaître, ne se trouvent pas chez Ibn Ḥawqal. Elles doivent donc procéder de la consultation d'une ou plusieurs autres sources d'information difficiles à identifier. Dans tous les cas, au-delà de Constantinople, l'auteur précise presque systématiquement les qualités des ports et des mouillages. Il est inutile ici de dresser la liste exhaustive de toutes les localités portuaires mentionnées, mais sur ce que l'auteur considère comme les côtes byzantines, il indique que quatre mouillages étaient susceptibles d'accueillir une flotte de guerre (*usṭūl*) et trois autres capables d'accueillir cent navires au moins[24]. Il précise également que Strobylos avait un arsenal (*dār al-ṣinā'a*) (*Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, fol. 30B-31A, notices 33, p. 153). Cette dernière cité, qui faisait face à l'île de Kos, constituait le principal port des environs. Il était fréquenté par de très nombreux navires commerçant sur ces côtes, lesquelles correspondaient à une circonscription maritime byzantine célèbre, celle du thème Cybyrrhéotes (Bass, Matthews, Steffy, Van Doorninck, 2004, p. 23-26 ; Ahrweiler, 1966, p. 82, 165, 168). Au sujet d'autres mouillages, comme celui de Makrè, il écrit qu'on y trouve beaucoup d'eau douce ou encore que pour Tarse le « *mouillage* [est] *dans une rivière*, *on y pénètre avec un vent du nord* » (*Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, notices 38, 39, p. 153). Sur les côtes fatimides, qui commencent vers Lattakieh et se prolongent donc jusqu'au Maghreb, l'auteur procède de la même manière en citant plusieurs ports ou mouillages, tels ceux de Barqa, de *Ḥ-d-a*, de *A-f-w-b*, pouvant accueillir cent, voire deux-cents bâtiments, ou encore les arsenaux d'Alexandrie et de Tunis qu'il qualifie d'arsenal de l'Ifrīqiya (fig. 4) (*Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, notices 107, 108, 111, 117, 118, p. 151-153). Il précise que le mouillage de Tripoli protège du vent du sud (*notos*), celui de Tyr est « une baie dans une baie. Il protège de tous les vents » (*Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, notice 92, p. 151). Plus au sud, le mouillage d'Ascalon a de l'eau douce et celui de Tinnîs protège lui aussi de tous les vents (*Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, notices 98, 101, p. 150). L'impression qui se dégage des propos de l'auteur est clairement celle d'un face à face entre deux puissances navales disposant chacune de bases navales, de ports leur conférant un avantage stratégique. En dépit de la qualité ou de la précision supposée des informations fournies, les propos s'avèrent à plusieurs reprises déroutants.

Il est par exemple étonnant de noter que sur les côtes fatimides, certains des ports ou mouillages susceptibles d'accueillir des centaines de vaisseaux ne sont pas cités dans la littérature géographique. De la même manière, le fait d'évoquer Alexandrie et Tunis comme arsenaux va à l'encontre du reste de la documentation arabe, qui insiste davantage sur le rôle de Mahdiya et de Fustât (Bramoullé, 2011, p. 309-332). Il est également surprenant de constater qu'à plusieurs reprises l'auteur utilise presque l'un pour l'autre les vocables de *marsā* et *mīnā*, sans se soucier du sens que les géographes de la même époque leur donnent. Ainsi, le terme *marsā*, qui désigne plutôt un mouillage, et celui de *mīnā*, qui sert généralement à évoquer un port creusé et protégé, comme le sont par exemple les ports de Tyr ou de Mahdia, sont utilisés presque à contre-emploi par rapport à ce que l'on trouve dans la littérature géographique traditionnelle (Picard, 2009, p. 213-224). D'autre part, la distance mentionnée entre Alexandrie et Barqa s'avère totalement erronée. Cela témoigne que l'auteur était incapable de corriger de lui-même une erreur aussi grossière, alors que Barqa constituait pourtant une étape essentielle sur la route maritime entre l'Égypte et la Sicile ou l'Ifrīqiya à cette époque (Nāṣir-ī Khusraw, 2001, p. 17, 51 ; Bramoullé, 2016, p. 73-92). Cela montre peut-être aussi qu'il n'avait que faire de ce genre de précisions. Le vocabulaire un peu flottant, comme l'erreur relative à Barqa semblent peu compatibles avec l'utilisation d'archives de la marine fatimide. Le fait que dans sa carte, le cartographe ait été capable de mentionner des mouillages inconnus jusqu'alors ou la qualité de l'eau, la direction des vents tant pour les côtes de Cyrénaïque, de Palestine ou celles d'Anatolie ne constitue pas la preuve de l'utilisation des archives de la flotte égyptienne. La consultation des lettres de la Geniza apporte déjà des informations sur des ports et des mouillages très rarement mentionnés dans les sources narratives arabes classiques. Un site comme Strobylos constituait par exemple le centre d'une colonie juive importante (Foss, 1988, p. 164-168). La documentation de la Geniza indique que dans les années 1030 des juifs originaires de « la région de Strobylos (*Erets Assrabilu*) » furent capturés par des pirates musulmans et libérés à Alexandrie[25]. Les liens commerciaux assez étroits qui existaient entre l'Égypte des Fatimides et leurs territoires de la Méditerranée centrale, mais également les échanges maritimes avec les territoires byzantins constituaient autant d'occasions pour les nombreux

24 *Kitāb ġarā'ib al-funūn*. Dans le premier cas il s'agit de Sāṣah, Jarajīya, A-r-š-r-y-h, al-Ḥ-ṣ-r (notices 18, 22, 26, 40), et dans l'autre cas il s'agit de A-ṭ-r-a-b-l-y-h, al-Ballūṭ, Sūqīn (notices 27, 39, 52), p. 151-153. Constantinople n'est pas citée, mais il est vrai qu'à cette époque, la cité impériale ne constituait plus le centre d'une flotte et son arsenal avait brûlé en 1035. Voir Ahrweiler, 1966, p. 128.
25 TS 13 J 34, f. 3, l. 11-15. Fond Taylor Schechter. Cambridge University Library, édition par Mann, 1970, p. 344. Les différents chercheurs ayant travaillé sur cette lettre s'accordent à voir dans Assrabīlū, une déformation de Asṭrabīlū, soit Strobylos de Carie.

marins, marchands et capitaines de navires de relever des informations qu'ils pouvaient ensuite confier soit à des officiers de l'administration fatimide lors des contrôles douaniers, connus pour leur rigueur, soit à quiconque le leur demandait, a fortiori si le requérant travaillait à un ouvrage pour le compte du calife (Bramoullé, 2015, p. 269-280 ; Bramoullé, 2011, p. 83-108 ; Bass et *alii*, 2004, p. 4).

Comme pour les mouillages, les références aux îles sont révélatrices des intentions de l'auteur. Au premier coup d'œil, le nombre d'îles semble relativement équilibré de part et d'autre de la pliure centrale. Néanmoins, que l'on prenne pour repère la pliure centrale et encore plus si l'on se réfère à la ligne Barqa-Jarajīya, le déséquilibre devient assez flagrant. Sur les cent dix-huit îles mentionnées, l'auteur en nomme quatre-vingt-treize. La majorité de ces îles sont à droite de la ligne imaginaire, tandis que toutes les îles anonymes sauf une se trouvent à gauche[26]. L'auteur attache une importance particulière à la Sicile, alors encore aux mains des Kalbides, émirs au service des Fatimides, et à Chypre, île perdue par les Abbassides dans les années 950 et à propos de laquelle l'auteur évoque des mouillages et des forteresses[27]. De la Sicile, l'auteur dit qu'elle se trouve à seulement 1 ou 2 milles de la grande terre, la Calabre, mais de manière beaucoup plus surprenante, à six jours de navigation de l'Ifrīqiya et que l'on y trouve quinze forteresses. Il conclut en disant que de cette île partent fréquemment des raids contre la Calabre, une Calabre qu'il ne nomme pas sur sa carte de la Méditerranée, mais dont on sait qu'elle se trouve de l'autre côté de la carte par rapport à la Sicile. De Chypre, l'auteur donne ses dimensions et fait quelques références à ses ports et forteresses. Il est très intéressant de constater que pour l'auteur, la Sicile est positionnée quelque part dans le bassin oriental de la Méditerranée, entre Chypre et les territoires byzantins. Cette remarque est d'ailleurs valable pour toutes les îles à proximité de la Sicile comme la Sardaigne et la Corse. Chypre elle-même est placée au plus près de ce qui doit être la côte syro-palestinienne. Visuellement, l'impression qui se dégage de cette représentation est que les îles d'où pouvaient partir les vaisseaux fatimides vers les territoires ennemis, et les îles, et plus largement les ports, qui servaient à ces mêmes ennemis pour menacer le monde musulman se trouvaient à l'est de la Méditerranée, dans une sorte d'espace contracté représentant en quelque sorte la Méditerranée utile, celle qui servait son propos, et dans une symétrie mettant face à face les ports et les bases navales des deux puissances concurrentes. Il serait nécessaire d'associer à cette carte de la Méditerranée, trois autres représentations, celle de Mahdia, de la Sicile et de Tinnîs, qui sont toutes décrites avec le plus grand soin par l'auteur et apparaissent comme autant d'instruments de la domination des Fatimides sur la Méditerranée[28]. Face à ces représentations, il décrit également plus en détail certaines des îles sous contrôle des Byzantins, la Crète, Chypre, Rhodes ainsi que plusieurs de leurs baies[29]. Le principe est le même, décrire les dimensions, les mouillages, la présence ou l'absence d'eau douce, autant de renseignements stratégiques en cas d'opération navale.

Toutefois, il est fort étonnant qu'il ne procède pas de la même manière pour les ports du Maghreb extrême et surtout pour ceux d'al-Andalus largement décrits par Ibn Ḥawqal et d'autres auteurs. Notre cartographe choisit au contraire de n'en rien dire sur cette carte de la Méditerranée. Selon nous, ce silence n'a rien d'anodin. Il s'agit pour l'auteur de placer les Fatimides dans une situation où ils apparaissent comme les seuls capables d'affronter en mer, les Byzantins considérés dans le monde musulman à cette époque, le premier tiers du XI^e^ siècle, comme la seule force navale ennemie. Depuis les débuts de l'islam, la Méditerranée était perçue et décrite comme la mer de l'affrontement contre les chrétiens, la mer de la légitimation des souverains musulmans (Picard, 2015, p. 51-67). Dans le cadre de la stratégie impérialiste des Fatimides, la mer constituait à la fois un espace de projection de leur souveraineté et de légitimation de leurs prétentions à unifier et à gouverner le monde musulman à la place de leurs concurrents sunnites. La représentation de la mer, notamment de la Méditerranée, où se trouvaient les principaux ennemis des Fatimides et, au-delà, du monde musulman, constituait en quelque sorte le pendant intellectuel et géographique des expéditions navales menées par les Fatimides à partir de l'Ifrīqiya et de la Sicile des années 930 aux années 960, expéditions qui, il faut bien le dire, ne constituaient plus qu'un lointain souvenir dans les années 1040-1050 (Bramoullé, 2009, p. 255-256). Malgré cette absence d'opération navale d'envergure, et peut-être même à cause de cette absence, l'auteur et son commanditaire souhaitaient sans doute réactiver au moins par l'image et le texte, le temps où les flottes fatimides régnaient sur la Méditerranée centrale et en imposaient tant aux flottes chrétiennes qu'à celles d'al-Andalus. Le face à face cartographique tel qu'il est représenté dans cet ouvrage ne reflétait finalement qu'une situation révolue, mais sur laquelle les Fatimides avaient littéralement bâti leur réputation. À un moment où les maîtres du Caire rencontraient des difficultés à maintenir l'unité de leurs territoires du côté de l'Ifrīqiya et subissaient

26 Sur les 118 îles citées sur la carte, soixante-neuf sont placées à gauche de la pliure et 49 à droite. Vingt-quatre sont simplement qualifiées d'« *île* », sans plus de précision et elles sont toutes dessinées à gauche de la pliure.
27 *Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, fol. 30B-31A, notices 225, 237, p. 148. Les deux îles sont en outre l'objet de cartes spécifiques qui permettent d'accentuer l'idée de face à face. Voir .fol. 32b-32a pour la Sicile, fol. 36b pour Chypre.
28 Rappelons que l'auteur ne fait que reprendre des descriptions rédigées avant lui par Ibn Ḥawqal et Ibn Bassām notamment. *Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, fol. 32B-33A, 34A, 35B-36A. Rapoport, 2009, p. 187-202.
29 *Kitāb ġarā'ib al-funūn*, 2014, fol. 36B, 38A.

des revers en Syrie, cette réputation devait être maintenue par de tels ouvrages destinés essentiellement à des fins idéologiques.

Conclusion

Dans l'introduction des chapitres relatifs à ses cartes marines, l'auteur mettait en avant sa méthode de collecte des informations pour dresser des cartes qu'il voulait placer sous le sceau de la rigueur et de l'honnêteté intellectuelle. Pour autant, ces représentations apparaissent comme des manifestes politico-religieux de la part des Fatimides. Elles témoignent de ce que représentaient ces deux espaces maritimes pour les maîtres du Caire. Il s'agissait dans les deux cas de magnifier la dynastie par rapport à ses concurrents de Bagdad. Mais là où un géographe comme Ibn Ḥawqal, dressait des cartes du monde musulman et visait simplement à en préciser les contours face au monde des ennemis de l'islam, les cartes de l'océan Indien et de la Méditerranée, sans doute largement inspirées par cette catégorie des commerçants-voyageurs dont parlait André Miquel à propos d'Ibn Ḥawqal, sont selon nous des tentatives de représentation de l'espace maîtrisé par les Fatimides ou de l'espace à prendre (Miquel, 1967, p. 299-308). Elles témoignent de la manière dont les Fatimides utilisèrent ces deux espaces. Si la Méditerranée constituait bien évidemment une mer dans laquelle le trafic commercial était particulièrement intense, elle apparaît clairement ici comme un espace de la guerre et notamment de la guerre navale, domaine où les Fatimides avaient su s'imposer dès le x^{e} siècle face aux Byzantins, ennemis par excellence du monde musulman. La Méditerranée était un espace de légitimation pour les Fatimides qui représentaient un courant minoritaire dans le monde musulman dont ils cherchaient à prendre la tête.

À l'inverse, l'océan Indien n'avait rien d'un océan de la guerre, de l'adversité, car il s'agissait d'un espace maritime largement associé à l'islam et à la civilisation arabe . Il était connu de longue date par les musulmans et essentiellement voué au commerce, mais également, du point de vue des Fatimides, à la prédication ismaélienne, à la *da'wa* dont les acteurs prenaient souvent l'allure de marchands qui s'installaient sur ses rivages. Cette carte vient ainsi offrir une preuve visuelle de l'extension du réseau commercial au service des intérêts des Fatimides. Elle permettait de montrer la capacité des imams-califes du Caire à s'appuyer sur leur réseau de propagandistes pour nouer des relations commerciales à grandes distances et à faire de leur capitale égyptienne l'entrepôt du monde musulman en lieu et place de Bagdad. Au-delà de ces remarques, les deux représentations cartographiques témoignent de la manière qu'eurent les Fatimides d'appréhender ces mers essentielles pour leur survie comme des espaces clairement fermés, délimités et donc maîtrisables. Dans tous les cas, ils souhaitaient montrer qu'ils étaient les seuls capables, voire les seuls véritablement dignes de prendre la tête de la communauté musulmane, et qu'eux seuls pouvaient projeter au-delà des mers et des océans leurs forces militaires et leur idéologie pour la gloire du monde musulman dont ils aspiraient à prendre la tête, comme le calife al-Mu'izz (m. 975) l'avait déjà exprimé dès 964 sur une autre carte du monde[30].

30 Cette carte fut pillée lors du sac des palais califaux dans les années 1060. Sur la carte et les pillages voir Maqrīzī, *Itti'āẓ al-ḥunafā' bi-aḫbār al-A'imma al-Faṭimiyyīn al-ḫulafa'*, II, p. 285, 292. Id., *Kitāb al-Mawā'iz wa al-I'tiba'ār fī ḏikr al-ḫiṭaṭ wa al-aṯār*, II, p. 379

Bibliographie

Sources

Ibn Ḥawqal, 1938-39, *Kitāb ṣurat al-arḍ*, éd. Kramers G. H., *Viae et regna. Descriptio ditionis moslemicae*, Leyde, Brill.

Ibn Ḥawqal, 2001, La c*onfiguration de la Terre,* trad. Kramers J. H., Wiet G., Paris, Maisonneuve et Larose.

Ibn Kurradāḏḏbih, 1889, *Kitāb al-masālik wa al-mamālik*, éd. De Goeje M. J., Leyde, Brill.

Ibn Zubayr, 1984, *Kitāb al-ḏaḫā'ir wa-l-tuḥaf*, éd. Hamidullah M., Koweït City, 1ere éd. 1959, 2e éd. 1984.

Idrīs, 2008, *'Uyūn al-aḫbār wa funūn al-aṯār*, vol. V, éd. Safar Fattoum Y., Damas, Institute of Ismailis Studies-Institut français du Proche-Orient.

Idrīs, 1984, *'Uyūn al-aḫbār wa funūn al-aṯār*, vol. VI, éd. Ghalib M., Beyrouth, Dar al-Andalus.

Idrīsī, 1999, *Nuzhat al-Muštaq fī iḫtiraq al-Afaq*, Port Saïd, Maktaba al-thaqafa, 1999, 2 vol.

Bakrī, 1992, *Kitāb al-masālik wa al-mamālik*, éd. Van Leeuwen A. P., Ferré A., 2 vols. Tunis, Dār al-'Arabiya li-l-Kitāb.

Kitāb ġarā'ib al-funūn wa mulaḥ al-'uyūn. Cf. Rapoport Y., Savage-Smith E., éd., 2014

Mann J., 1970, *The Jews in Egypt and in Palestine under the Fatimid caliphs : a contribution to their political and communal history,* Londres, Oxford University Press, 1920-22. Nvlle éd. New York, Ktav Publication House.

Maqrīzī, 2002-2004, *Kitāb al-Mawā'iz wa al-I'tiba'ār fī ḏikr al-ḫiṭaṭ wa al-aṯār*, éd. Fu'ad Sayyid A., Londres, Al-Furqan Islamic Heritage Foundation.

Maqrīzī, 2012, *Itti'āẓ al-ḥunafā' bi-aḫbār al-A'imma al-Faṭimiyyīn al-ḫulafa'*, éd. Fu'ad Sayyid A., Damas, The Institute of Ismaili Studies-Institut Français du Proche-Orient.

Mas'ūdī, 1861, *Murūj al-ḏahab*, éd. et tr. Barbier de Meynard, Pavet de Courteille, Paris, Imprimerie Impériale.

Minorsky V, éd., 1942, *Šaraf al-Zamān ṭāhir al-Marwazī on China, the Turks and India*, Londres, Royal Asiatic Society.

Muqaddasī, 1877, *Aḥsan al-taqāsīm fī ma'rifat al-aqālīm*, éd. De Goeje M. J., Leyde. Brill,

Nāṣir-ī Khusraw, 2001, *Book of travels (Safarnama)*, éd. et tr. angl. Thackston, W. M. Costa Mesa, Mazda Publishers.

Nu'mān, 1986, *Kitāb Iftitāḥ al- da'wa*, éd. Dachraoui F., Tunis, Société Tunisienne de Diffusion.

Nu'mān, 1963, *Da'ā'im al-islām*, éd. Fyzee A. A., Le Caire, Dār al-Ma'ārif, 2 vol.

Rapoport Y., Savage-Smith E., éd., 2014, *An Eleventh Century Egyptian Guide to the Universe. The Book of Curiosities* (*Kitāb ġarā'ib al-funūn wa mulaḥ al-'uyūn*) Leyde, Brill.

Sauvaget J., éd., 1948, *Aḫbar al-Ṣin wa-l-Hind*, Paris, Les Belles Lettres.

Travaux

Ahrweiler H., 1966, *Byzance et la mer*, Paris, Presses Universitaires de France.

Bass G. F., Matthews S. D., Steffy J. R., Van Doorninck F. H., 2004, *Serçe Limani: an Eleventh-Century Shipwreck. Volume I: The Ship and its Anchorage, Crew, and Passengers*, College Station, Texas A&M University Press.

Bianquis T., 1989, *Damas et la Syrie sous la domination fatimide*, Damas, Institut Français de Damas.

Bierman I. A., 1998, *Writings Signs. The Fatimids Public Texts*, Berkeley, University of California Press.

Bramoullé D., 2016, « L'émirat de Barqa et les Fatimides : les enjeux de la navigation en Méditerranée centrale au XIe siècle», *Revue des Mondes Musulmans et de la Méditerranée*, 139, p. 51-70.

Bramoullé D., 2015, « La Sicile fatimide, plaque tournante du commerce maritime entre le monde musulman et l'Europe », dans Richarté C., Gayraud R.-P., Poisson J.-M., éd., *Héritages arabo-islamiques dans l'Europe méditerranéenne*, Paris, La Découverte-INRAP, p. 269-280.

Bramoullé D., 2011, « Alexandrie, les Fatimides et la mer », dans Décobert C., Empereur J.-Y., éd., *Alexandrie et l'économie de la Méditerranée médiévale*, *Alexandrie Médiévales* 4, *Etudes Alexandrines* 24, p. 83-108.

Bramoullé D., 2011, *Les Fatimides et la mer (953-1171) : du rêve mystique à l'empire du large*, thèse de doctorat, Université Paris 1-Panthéon Sorbonne, novembre 2011.

Bramoullé D., 2009, « Les éléments du pouvoir…. », dans Fabre Gh., Le Blévec D., Menjot D., dir., *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge*, Association pour la connaissance du patrimoine en Languedoc Roussillon, Montpellier, p. 253-269.

Daftary F., 1990, *The Ismā'īlis. Their history and Doctrines*, Cambridge University Press, Cambridge.

Daunicht H. K., 1968, *Der Osten Nacht der Erdkarte al-KhuwªrizmÌs*, III, Bonn, Sebstverlag.

Ducène J.-Ch., 2008, « L'Europe dans la cartographie arabe médiévale », *Belgeo*, 3-4, p. 251-268.

Foss C., 1988, « Strobilos and related sites », *Anatolian Studies*, 38, p. 147-174.

Freeman-Grenville G. S. P., 2002, « Zandj », *Encyclopédie de l'Islam*, 2e éd., Leyde, Brill, XI, p. 444b

Freeman-Grenville G. S. P., **Toorawa S. M.**, 2002, « Wākwāk », *Encyclopédie de l'Islam*, 2e éd., Leyde, Brill, XI, p. 103b.

Lewis B., 1948-49, « The Fatimids and the route to India », *Revue de la Faculté des Sciences Economiques de l'Université d'Istanbul*, 1-4, p. 50-54.

Miquel A., 1967, *La géographie humaine du monde musulman*, vol. 1, Paris-La Haye, Mouton.

Pellat Ch., 2002, « al-Mas'ūdī », *Encyclopédie de l'Islam*, 2e éd., Leyde, Brill, VI, 784a.

Picard Ch, 2009, « Le port construit sur les littoraux du monde musulman méditerranéen et atlantique (VIIIe –XVe siècle), d'après les sources arabes », dans Fabre Gh., Le Blévec D., Menjot D., dir., *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge*, Association pour la connaissance du patrimoine en Languedoc Roussillon, Montpellier, p. 213-224.

Picard Ch., 2015, *La mer des califes. Une histoire de la Méditerranée musulmane*, Seuil, Paris.

Pradines S., Blanchard P., 2005, « Kilwa al-Mulûk. Premier bilan des travaux de conservation-restauration et des fouilles archéologiques dans la baie de Kilwa, Tanzanie », *Annales Islamologiques*, 39, p. 25-80.

Pradines S., 2004, *Fortifications et urbanisation en Afrique orientale*, Oxford, Archaeopress.

Pradines S., Herviaux G., 2015, « Dembeni, un site urbain bipolaire », *Nyame Akuma*, 83, p. 128-141.

Pradines S., Renel H., Veyssier D., Zhao B., 2016, « Ironi Be (Dembeni, Mayotte). Rapport de mission 2015 », *Nyame Akuma*, 85, p. 44-56.

Rapoport Y., 2009, « Reflections on Fatimid power in the Maps of island Cities in the Book of Curiosities », dans Baumgartner I., Stercken M., éd., *Herrschaft verorten. Politische Kartographie im Mittelalter und in der frühen Neuzeit*, Zurich, Chronos-Verlag, p. 183-213.

Rapoport Y., 2011, « The view from the South The Maps of the *Book of Curiosities* and the Commercial Revolution of the Eleventh Century » dans Margariti R. E., Sabra A., Sijpesteijn P. M. (éd.), *Histories of the Middle East, Studies in the Middle Eastern Society, Economy and Law in Honor of A. L. Udovitch*, Leyde, Brill, p. 183-212.

Sanders P., 1994, *Ritual, Politics and the City in Fatimid Cairo*, Albany, State University of New York Press.

Stern S. M., 1949, « Ismaili Propaganda and Fatimid rule in Sind », *Islamic Culture*, 23, p. 300-301.

Tibbetts G. R., 1979, *A study on the Arabic Texts containing Material on South-East Asia*, Leyde, Brill.