



HAL
open science

Le rôle des ribāts dans la protection des ports et des mouillages en Ifrīqiya au Moyen Âge

Salah Abidi

► **To cite this version:**

Salah Abidi. Le rôle des ribāts dans la protection des ports et des mouillages en Ifrīqiya au Moyen Âge. Elisabeth Malamut; Mohamed Ouerfelli. De la guerre à la paix en Méditerranée médiévale : acteurs, propagande, défense et diplomatie, Presses universitaires de Provence, pp.105-126, 2021, Le Temps de l'Histoire, 979-10-320-0312-1. halshs-03276883

HAL Id: halshs-03276883

<https://shs.hal.science/halshs-03276883v1>

Submitted on 2 Jul 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



DE LA GUERRE À LA PAIX EN MÉDITERRANÉE MÉDIÉVALE

Acteurs, propagande, défense et diplomatie

SOUS LA DIRECTION DE
ÉLISABETH MALAMUT ET MOHAMED OUERFELLI

LE TEMPS DE L'HISTOIRE



collection
LE TEMPS DE L'HISTOIRE

De la guerre à la paix en Méditerranée médiévale

Acteurs, propagande, défense et diplomatie

SOUS LA DIRECTION DE
ÉLISABETH MALAMUT ET MOHAMED OUERFELLI

2021

PRESSES UNIVERSITAIRES DE PROVENCE

© PRESSES UNIVERSITAIRES DE PROVENCE

AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ

29, avenue Robert-Schuman – F – 13621 Aix-en-Provence CEDEX 1

Tél. 33 (0)4 13 55 31 91

pup@univ-amu.fr – Catalogue complet sur presses-universitaires.univ-amu.fr/editeur/pup
facebook

DIFFUSION LIBRAIRIES : AFPU DIFFUSION – DISTRIBUTION SODIS

Le rôle des ribāts dans la protection des ports et des mouillages en Ifrīqiya au Moyen Âge

Salah Abidi

Université de Tunis, chercheur associé au LA3M-UMR 7298

L'Ifrīqiya est la première région de l'Occident musulman à avoir été pourvue de ribāts à partir du VIII^e siècle avec la construction de ceux de Monastir et de Sousse¹. Ces deux établissements, qui ont connu leur épanouissement dès les premiers siècles de l'Islam, ont fait l'objet de nombreuses études par Alexandre Lézine au milieu du XX^e siècle, notamment du point de vue de leur architecture, de leurs formes et de leurs composantes². Au cours de cette même période, Slimane Mostafa Zbiss a lui aussi abordé l'histoire de la fondation de ces deux monuments et de leur rôle militaire et religieux, basé principalement sur la défense de la côte au nom du *ḡihād*, passant plus tard d'un rôle défensif à un rôle offensif. Chemin faisant, il s'est intéressé à l'épigraphie dans ces deux forteresses, élément fondamental permettant de dater les travaux de construction, de restauration, ainsi que l'évolution de la fonction de ces édifices dans le paysage littoral³.

- 1 Le mot *ribāt* (رباط) vient de la racine ra-ba-ta (رَبَطَ), qui signifie lier. Grammaticalement, c'est un nom d'action, qui veut dire « la garde d'un poste frontière (*thaghr*) ». Cette institution islamique fait partie de la pratique militaire et spirituelle des musulmans d'Occident, au Maghreb en particulier. Chez les malikites « *al-murābit* : celui qui a quitté sa maison pour s'installer à la frontière et sur la côte où il y a la peur de l'ennemi » ; Ibn Abī Zayd al-Qayrawānī, *Al-nawādir wa-l-ziyādāt*, Beyrouth, 1999, III, p. 16 ; Néji Djelloul, *Al-ribātāt al-bahriya bi Ifrīqiya fi al-'asr al-wasīt*, Tunis, 1998, p. 15 ; Mikel de Epalza, « Études sur le ribāt islamique : sa spiritualité militaire et ses traces archéologiques et toponymiques en Espagne », *Revue Maroc-Europe*, 6, 1994, p. 129 ; Lucien Golvin, « Notes sur le mot ribāt (terme d'architecture) et son interprétation en Occident musulman », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 6, 1969, p. 97.
- 2 Alexandre Lézine, *Le ribāt de Sousse, suivi de notes sur le ribāt de Monastir*, Tunis, 1956 ; *Id.*, « Deux ribāts du Sahel tunisien », *Cahiers de Tunisie*, 15, 1956, p. 279-288 ; *Id.*, « Récentes découvertes au "ribāt" de Sousse », in *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 98/2, 1954, p. 137-142 ; *Id.*, « Note sur le ribāt de Monastir », in *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 98/2, 1954, p. 142-143.
- 3 Slimane-Mostafa Zbiss, « Le "ribāt". Institution militaro-religieuse des côtes nord-africaines », in *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 98/2, 1954, p. 143-145 ; *Id.*, « L'épigraphie dans les ribats de Sousse et de Monastir », in *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres*, 98/2, 1954, p. 146-147.

D'autres études ont été menées sur les différentes facettes de ces monuments imposants qui se sont multipliés sur le littoral ifrîqiyen. Riadh M'rabet a étudié les personnes pieuses qui y habitent⁴. De son côté Faouzi Mahfoudh a abordé le cas de *Qaṣr al-Tūb*, situé entre les ribāts de Sousse et de Monastir. Il a montré comment sa position stratégique a permis de défendre la ville de Sousse.⁵ Mohamed Hassan, quant à lui, a étudié les sites de fortification de la côte orientale de l'Ifrīqiya et leur importance stratégique⁶. Ahmed El-Bahi, en exposant les différentes fonctions du ribāt, a montré comment leur rôle essentiellement défensif à l'époque aghlabide représentait une excellente arme de dissuasion contre les navires ennemis⁷.

Malgré ces nombreux travaux, le sujet du ribāt continue de susciter aujourd'hui le débat et les interrogations des chercheurs sur sa définition précise, ses différentes appellations, ses fonctions, son architecture et les évolutions qu'il a connues à la fin du Moyen Âge, ainsi que sur l'existence ou non d'un modèle de ribāt dans le monde islamique médiéval. Ce débat est remarquablement synthétisé par Christophe Picard et Antoine Borrut dans un article paru en 2003⁸. En remettant en question l'existence d'un modèle uniforme de ribāts, ils plaident plutôt pour la diversité de ces édifices aussi bien dans leur forme que dans leur taille, tout en insistant sur leur rôle religieux et militaire, lié au concept du *ḡihād*.

Par ailleurs, Neji Djelloul a publié une synthèse sur les ribāts ifrîqiyens, leurs célèbres résidents et leurs visiteurs ; il a insisté sur l'évolution de cette institution, son rôle social, en fournissant une assistance aux pauvres, y compris de la nourriture en temps de crise⁹. En outre, il a évoqué le rôle économique du ribāt, qui peut bénéficier de taxes imposées sur la pêche et autres activités maritimes¹⁰. Ces ribāts peuvent se transformer en ports commerciaux,¹¹ ce qui nous amène à nous interroger sur la relation entre le ribāt et le port¹², ou le

4 Riadh M'rabet, *Les ribāts et les ascètes en Ifrīqiya*, Tunis, C.A.R. (dactylographié), 1988.

5 Faouzi Mahfoudh, « Qaṣr al-Tūb : un ribāt du Sahel. Cadre géographique et historique », *Africa*, XVII, 2000, p. 97-127.

6 Mohamed Hassen, « Les ribāts du Sahel d'Ifrīqiya. Peuplement et évolution du territoire au Moyen Âge », in *Castrum VII. Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au Moyen Âge : défense, peuplement, mise en valeur*, éd. Jean-Marie Martin, Madrid, Casa Velázquez, 2001, p. 147-162.

7 Ahmed El Bahi, « Les ribāts aghlabides : un problème d'identification », in *The Aghlabids and their Neighbours. Art and Material culture in 8th-century North Africa*, Leiden-Boston, Brill, 2017, p. 321-337.

8 Christophe Picard et Antoine Borrut, « Rābata, Ribāt, Rābitat : une institution à reconsidérer », in *Chrétiens et musulmans en Méditerranée médiévale (VIII^e-XIII^e siècle). Échange et contacts*, textes réunis par Nicolas Prouteau et Philippe Sénac, Poitiers, Centre d'Études supérieures de Civilisation médiévale, 2003, p. 33-65.

9 Néji Dielloul, *Al-ribātāt al-bahriya*, op. cit., p. 94.

10 *Ibid.*, p. 88.

11 *Ibid.*, p. 58.

12 Le terme le plus employé dans les sources géographiques pour désigner le port est *al-marsa* ; celui de *mīna'* est utilisé en revanche par les sources tardives. Dans certaines villes côtières

mouillage¹³, notamment en termes de protection que le ribāt peut apporter aux infrastructures maritimes. Cette question reste l'un des problèmes actuels qui nécessite une réflexion plus approfondie. Nous tenterons dans cette contribution d'étudier cette relation en examinant les fonctions protectrices assurées par les ribāts ifrīqiyens aux ports et aux mouillages de la région. Chemin faisant, nous essayerons de comprendre comment les ribāts ont contribué à la protection des ports et des mouillages en Ifrīqiya médiévale. Quels sont les acteurs de ce système défensif ? Et quelles sont les différentes transformations qui ont marqué cette institution en relation avec son rôle de surveillance et de protection des installations portuaires à la fin du Moyen Âge ?

Les ribāts et la protection des principaux ports de l'Ifrīqiya médiévale

L'une des raisons qui plaide pour étudier cette question réside dans le fait que les lieux de concentration des ribāts étaient souvent liés aux emplacements des principaux ports et mouillages, ce qui reflète la mise en place d'une stratégie par le pouvoir, afin de défendre ces installations, en raison de l'accroissement de leurs fonctions politiques et économiques¹⁴.

telles que Bougie et Tunis, on utilise aussi le mot *hofra* pour désigner le port ; généralement le terme *mīna'* ou *hofra* signifie port artificiel construit par les hommes. Sur le terme *mīna'* cf. Ibn Sa'īd, *Kitāb al-ḡuḡrāfiyya*, éd. Ismā'īl al-'Arabī, Beyrouth, 1970, p. 139-143 ; concernant celui de *hofra*, cf. al-Wanṣarīsī, *Al-Mi'yār al-muḡrib wa-l-ḡāmi' al-mu'rib 'an fatāwā 'ulamā' Ifrīqiya wa-l-Andalus wa-l-Maḡrib*, éd. Moḡamed Haḡḡī, Beyrouth, 1981, VIII, p. 298 et 306 ; Moḡamed-Tahar Mansouri, *Études médiévales de l'Islam et de l'Occident latin*, Tunis, 2009, II, p. 21 ; Moḡamed Hassen, « Ports et escales maritimes sur la façade orientale de l'Ifrīqiya (x^e-xii^e siècle) », in *La Méditerranée connectée. Hommage au professeur Moḡamed Tahar Mansouri*, Hayet Amamou et Moḡamed Ouerfelli, dir., *Les Cahiers de Tunisie*, LXX, n° 222-223, 2016, p. 235-266.

- 13 Mouillage (rade) : les sources géographiques maghrébines ont utilisé parfois le terme *marsa* pour désigner les ports construits aussi bien que les mouillages, mais généralement *al-marsa* est un port naturel, où un navire peut débarquer en toute sécurité, grâce aux conditions naturelles appropriées qui le protègent du vent. En d'autres termes, le mouillage est un bassin naturel qui ne dispose pas des installations du port artificiel comme le quai et les brise-lames. Plusieurs qualificatifs pour désigner le terme mouillage : *marsa laṭif* (*marsa saḡīr*), *marsa shiṭwī* (*marsa* qui offre des conditions favorables pour l'hivernage des navires), *marsa sayfī* (*marsa* qui a connu un mouvement maritime pendant la période de l'été et un arrêt de ce mouvement en hiver à cause du danger du vent qui menace les navires stationnés dans le *marsa*) ; al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, Adrien Van Leeuwen et André Ferre, éd., Tunis, al-Dār al-'arabiya li-l-kitāb, 1992, p. 754-758, 762 et 775 ; Ibn Sa'īd al-Maḡribī, *Kitāb al-ḡuḡrāfiyya*, op. cit., p. 140 et 143 ; Anonyme, *Kitāb al-istiṣār*, Sa'd Zaḡloul Abdel-Hamīd, éd., Alexandrie, 1958, p. 132-134 ; Husayn Mu'nīs, *Atlas tāriḥ al-islām*, Le Caire, 1987, p. 296 ; Salah Abidi, *La mer au Maghreb médiéval : pratiques et perceptions (en arabe)*, thèse de doctorat, Moḡamed Ouerfelli, Moḡamed Hassen, Moḡamed-Tahar Mansouri et Élisabeth Malamut, dir., Université de Tunis-Aix-Marseille Université, 2018, p. 46-47.
- 14 Nelly Salameh Amri, *Al-wilāya wa-l-muḡtama' musāhama fi al-tārīḥ al-dīnī wa-l-igtimā'ī li-Ifrīqiyya fi al-'ahd al-ḡaṣī*, Tunis, 2001, p. 273.

Ces ports ont joué un rôle important dans le développement du commerce maritime de l'Ifrīqiya avec l'Orient d'un côté et l'Europe chrétienne de l'autre, à travers l'échanges des marchandises et l'exploitation des ressources maritimes ; ils représentaient également des bases navales à partir desquelles les flottes de guerre partaient pour de nouvelles conquêtes en terre des *Rūms*. Le positionnement géographique de l'Ifrīqiya comme trait d'union entre les deux bassins méditerranéens l'expose constamment à tous les dangers extérieurs venant de la mer. D'où la mise en place d'une politique visant à fortifier ces installations portuaires à travers la construction de nombreux ribāts, pour assurer leur protection¹⁵.

Avant d'examiner le rôle du ribāt dans la protection des ports et des mouillages, il convient de définir les frontières de l'Ifrīqiya au Moyen Âge et de revenir sur les termes désignant ces édifices dans les sources. Ainsi, depuis les premières conquêtes de l'Occident musulman, l'Ifrīqiya est connue comme une partie du Maghreb, mais ses frontières n'étaient pas stables ; elles ont évolué en fonction des circonstances politiques et militaires, et selon les puissances dominantes dans la région. Dès les trois premières décennies du premier siècle de l'Hégire jusqu'à l'émergence de l'émirat rustumide en 160/776, son territoire s'étendait de Tripoli à l'est à Tahert à l'ouest¹⁶.

Quelles que soient les transformations qui ont marqué et remodelé les frontières du fait de l'émergence de pouvoirs régionaux, nous nous concentrerons sur le territoire de l'Ifrīqiya tel qu'il est connu après cette date ; par conséquent, la région dans laquelle nous étudierons le rôle du ribāt dans la protection des ports et des mouillages est celle qui s'étend de Tripoli à l'est jusqu'à Bougie à l'ouest¹⁷. Par ailleurs, le choix de mener cette réflexion sur la longue durée, soit sur toute la période médiévale, permet de comprendre les évolutions et les transformations qui ont marqué cette institution.

Les sources arabes médiévales ont utilisé de nombreux mots pour désigner le ribāt. Parmi eux on trouve les termes de *Qaṣr*¹⁸ ou de *ḥiṣn*¹⁹. Le vocable ribāt

15 Sur les réseaux portuaires du Maghreb médiéval, cf. la récente publication de Dominique Valérian, *Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval*, Madrid, Casa de Velázquez, 2019.

16 Ibn 'Iḍārī al-Marrākūṣī, *Al-bayān al-muḡrib fī aḥbār al-Andalus wa-l-Maḡrib*, Évariste Lévi-Provençal et Georges Seraphin Colin, éd., Beyrouth, (s. d), vol. I, p. 5 et 25.

17 Al-Zarkaṣī, *Tārīḥ al-dawlatayn al-muwahḥidiyya wa-l-ḥafsiyya*, éd. Muḥammad Madūr, rééd. Tunis, al-Maktaba al-'atiqa, 1966, p. 25 ; Mohamed 'Issa al-Hariri, *Al-dawla al-rustumiyya bi al-Maḡrib al-islāmī*, Université al-Manṣūra, 1987, p. 12.

18 Al-Mālikī, *Riyāḍ al-nufūs fī ṭabaqāt 'ulamā' al-Qayrawān wa-l-Ifrīqiyya*, éd. B. al-Bakkūš, Beyrouth, Dār al-ḡarb al-islāmī, 1994, I, p.410, 420, 422, 429, 431, 446 et II, p. 135, 252, 433, 453 ; al-Dabbāḡ al-Qayrawānī, *Ma'ālim al-imān fī ma'rifat ahl al-Qayrawān*, éd. al-Majdoub, Tunis, al-Maṭba'a al-'atiqa, sd, IV, p. 69 ; al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 758 ; al-Idrīsī, *Kitāb nuzḥat al-muštāq fī iḥtirāq alāfāq*, éd. du Caire, al-Ṭaqāfa al-dīniyya, 2002, p. 303-304 ; Mohamed Hassen, « Les ribāts du Sahel d'Ifrīqiya... », art. cit., p. 147-162 ; *Id.*, « Ports et escales maritimes sur la façade orientale de l'Ifrīqiya », art. cit., p. 235-266.

19 Al-Mālikī, *Riyāḍ al-nufūs*, op. cit., II, p. 252 ; Christophe Picard et Antoine Borrut, « Rābata, Ribāt, Rābitat : une institution à reconsidérer », art. cit., p. 35-66.

peut former aussi un nom composé comme *mahris ribât*²⁰, *masġid ribât*²¹, et certains mouillages portaient les noms de ribât et de *qaṣr*²².

Les principaux ports d'Ifrīqiya médiévale portaient le nom de *thaġr*, tels que Monastir²³, Mahdiya²⁴, Sousse²⁵, Bougie²⁶ et Tripoli²⁷. Le terme *thaġr* (pl. *thuġūr*), signifie les ouvertures qui ponctuent les frontières, mais surtout les zones de contact et de danger susceptibles de créer un sentiment d'insécurité²⁸. D'où la nécessité de construire des édifices qu'on appelle ribâts par le pouvoir en place. Ces constructions prennent la forme d'un « couvent militaire » ou d'« un poste fortifié²⁹ », pour faire face aux attaques venant de la mer contre les sites portuaires ou la terre ferme.

L'époque de l'émirat aghlabide est considérée comme l'âge d'or de la construction des ribâts qui protègent les sites portuaires³⁰. Al-Ya'qūbī (m. 284/897), contemporain de l'émirat aghlabide affirmait que : « De Sfax à un lieu appelé Bizerte, une distance de huit étapes, où se trouvent des forts (*huṣūn*) très proches les uns des autres, habités par des dévots et des gens du ribât (*'ubbad* et *murābitūn*³¹) ». Vingt-cinq ribâts ont été construits par les Aghlabides, le long de la côte entre Sousse et Sfax, surtout sous le règne de l'émir Abū Ibrāhīm Ibn al-Aġlib (242-249/856-863)³². Hasan Husnī 'Abd al-Wahāb parle quant à lui d'une centaine de ribâts/forts avec des murs solides

20 Al-Bakrī indique *mahris ribât al-Munastir* ; *al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 759.

21 Al-Ġubrīnī (704/1304) parle du ribât al-bahr de Gabès, connu sous le nom de masġid al-Ṣahrīġ ; *'Unwān al-dirāya fiman 'urifa min al-'ulamā' fi-l-mi'a al-sābi'a bi-Biġāya*, Adel Nwihad, éd., Beyrouth, 1979, p. 240.

22 Al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 694 ; al-Tiġānī, *Rihla*, éd. Hasan Husnī Abd al-Wahāb, Tunis, al-Dār al-'arabiyya li-l-kitāb, 1981, p. 6 ; Néji Dielloul, *Al-ribatāt al-bahriyya*, op. cit., p. 44-49, 138-146, 163-166.

23 Abū-l-'Arab al-Qayrawānī, *Ṭabaqāt 'ulamā' Ifrīqiya wa Tūnis*, Beyrouth, Dār al-Kitāb al-lubnani, sd., p. 59.

24 Al-Dabbāġ, *Ma'ālim al-imān*, IV, p. 69 ; Travis Bruce, « Le califat méditerranéen et maritime de Denia », in *La mer et le sacré en Islam médiéval*, Christophe Picard, dir., *Revue des Mondes musulmans et de la Méditerranée*, 130, 2011-2012, p. 71-85 ; Nelly Salameh Amri, *al-Walāya wa-l-mujtama'*, op. cit., p. 105.

25 Yāqut al-Hamawī, *M'uġam al-buldān*, Beyrouth, Dār Sader, sd., III, p. 282.

26 Ibn Ḥaldūn, *Kitāb al-'ibar wa-dīwān al-mubtada' wa-l-ḥabar fi ayyām al-'arab wa-l-'aġam wa-l-barbar wa-man 'āsarahum min dawī al-sulṭān al-akbar*, Beyrouth-Le Caire, Dār al-kitāb al-Lubnanī-Dār al-kitāb al-miṣrī, 1998, XIV, p. 891 et p. 895.

27 *Ibid.*, I, p. 505.

28 Ibn Mandhūr, *Lisān al-'Arab*, Beyrouth, Dār Sāder, 2003, IV, p. 103.

29 Slimane-Mostafa Zbiss, « Le "ribat", institution militaro-religieuse des côtes nord-africaines », art. cit., p. 143-145 ; Christophe Picard et Antoine Borrut, « Rābata, Ribāt, Rābitat », art. cit., p. 33-65.

30 Ahmed El Bahi, « Les ribâts aghlabides : un problème d'identification », art. cit., p. 321-337.

31 Al-Ya'qūbī, *Kitāb al-buldān*, Beyrouth, Dār al-kutub al-'ilmiyya, s. d., p. 189 ; Mohamed Hassen, « Les ribâts du Sahel d'Ifrīqiya », art. cit., p. 147-162 ; Ahmed El Bahi, « Les ribâts aghlabides : un problème d'identification », art. cit., p. 321-337.

32 Christophe Picard, *La mer des califes : une histoire de la Méditerranée musulmane*, Paris, Éditions du Seuil, 2015, p. 126-127.

construits sur le territoire de l'actuelle Tunisie³³. En cas de danger venant de la mer, ces fortifications équipées de tours de surveillance avertissent ceux qui pratiquent le ribât de prendre leurs précautions pour défendre les ports et empêcher tout débarquement sur la terre ferme. Ces ribâts étaient très proches selon al-Ya'qūbī ; la distance d'un ribât à un autre était d'environ six à dix kilomètres³⁴.

Ainsi dès le Haut Moyen Âge, l'Ifrīqiya s'est dotée d'un réseau dense de fortifications tout le long de la côte dans le cadre d'une politique défensive visant à protéger le littoral des incursions de la flotte byzantine dans un premier temps, et à constituer des infrastructures portuaires solides permettant de développer les échanges avec le monde extérieur et de lancer des expéditions maritimes pour conquérir de nouveaux territoires, dans un second temps.

Ces fortifications, dont l'ampleur varie d'un site à l'autre, se sont souvent couplées avec celles des installations portuaires mises en place par les pouvoirs successifs pour servir à la mise en œuvre de leurs programmes politiques en matière de défense du littoral et de conquêtes de nouveaux espaces. La part belle des ribâts se concentre autour des grandes villes, mais ces constructions vont au-delà des centres urbains ; elles s'installent dans des zones côtières isolées et loin de toute habitation pour servir de lieu de refuge pour les ascètes, mais aussi d'escales aux navires en cas d'avaries ou de dangers.

Sur les premiers et les plus importants ribâts, l'exemple de Râdes est emblématique dans la mesure où il s'agit de l'un des plus anciens ribâts d'Ifrīqiya ; un *hadith* rapporté par les compagnons du Prophète Muḥammad confirme l'antériorité et l'ancienneté de ce monument : « celui qui a fait ribât à Râdes pendant un jour, aura le paradis³⁵ ». C'est sans doute son emplacement et sa présence qui ont encouragé le gouverneur Ḥassān Ibn al-Nu'mān à mettre en place les premières installations portuaires pour parer au danger permanent de la flotte byzantine.

Le représentant de l'autorité califale (le gouverneur ou l'émir) Ḥassān Ibn al-Nu'mān est chargé d'initier cette politique de construction de fortifications pour mettre fin aux menaces de la flotte byzantine contre les habitants de Tunis. Dans ce contexte, il a creusé le port de Tunis, puis l'a rempli d'eau, avant de fonder l'arsenal (*Dār al-ṣinā'a*) en faisant venir un millier de familles coptes d'Égypte, envoyées par le calife 'Abd al-Malik Ibn Marwān³⁶. Selon le texte d'al-Bakrī, « l'arsenal touchait au port et le port au lac lequel communiquait

33 Hasan Husnī 'Abd al-Wahāb, *Waraqāt 'an al-hadhāra al-'arabiyya bi Ifrīqiya al-tūnisiya*, éd. Mohamed al-'Aroussi al-Mitwī, Tunis, Maktabat al-Manār, 1972, III, p. 416.

34 Mohamed Hassen, « Les ribâts du Sahel d'Ifrīqiya », art. cit., p. 147-162.

35 Al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 694 ; al-Tiḡānī, *Rihla*, op. cit., p. 6 ; Sébastien Garnier, « La sacralisation du littoral ifrīqiyen à l'époque hafside », art. cit., p. 103-130.

36 Al-Tiḡānī, *Rihla*, p. 6-7 ; Alexandre Lézine, *Deux villes d'Ifrīqiya : études d'archéologie d'urbanisme et de démographie. Sousse, Tunis*, Paris, Paul Geuthner, 1971, p. 142 ; Mohamed-Tahar Mansouri, *Études médiévales. De l'Islam et de l'Occident latin*, op. cit., II, p. 163.

avec la mer³⁷ ». L'emplacement de ces deux institutions maritimes a nécessité la construction d'une grande tour, appelée Rādes, dans l'objectif de défendre le chenal entre le lac et la mer, en d'autres termes la voie navigable qui les séparait. C'est d'ailleurs pour cette raison que les textes appelaient le port et le lac de Tunis *marsa Rādes* et *bahr Rādes*³⁸. C'est dire l'importance capitale de cette tour qui surveille le principal passage menant vers le nouveau port, mais aussi et de façon plus large le littoral de Tunis, afin d'empêcher les navires ennemis d'y pénétrer³⁹. Cette sécurisation relative du littoral apportée par les ribāts a sans doute conduit Ḥassān Ibn al-Nu'mān à aller plus loin et à ordonner la construction de navires pour tenter d'inverser la tendance ou du moins de limiter les raids contre l'Ifriqiya⁴⁰.

Pendant cette période du Haut Moyen Âge, le port de Tunis et son arsenal assurent aussi leur protection par un réseau de ribāts construits sous le gouvernement des émirs aghlabides ; parmi eux se distingue celui de Ġbel (mont) al-Manār (l'actuelle colline de Sīdī Bū S'īd). Ce monument est équipé d'une tour permettant d'envoyer des signaux de feu aux ribāts voisins, notamment celui de Rādes⁴¹. Grâce à son emplacement sur une haute colline, son rôle de surveillance se poursuit jusqu'à la fin du Moyen Âge avec la dynastie hafside ; l'ascète Abū Sa'īd al-Bāġī y a élu domicile pour observer le mouvement des navires ennemis qui s'approchaient du golfe de Tunis⁴².

Le même schéma s'observe aussi sur la côte orientale de l'Ifriqiya, où un réseau de ribāts assure la protection des installations portuaires. Celui de Monastir ou de *Qaṣr al-Kabīr* est considéré parmi les plus anciens et les plus imposants de tout l'Occident musulman. Il a été construit par le gouverneur abbasside Hirthma Ibn A'yūn en 180/796⁴³. Non loin de ce Qaṣr, à une

37 Al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 695-696 ; Mohamed Hassen, « Ports et escales maritimes », art. cit..., p. 235-266.

38 Al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 693 ; Abd al-Azīz Daoulātī, *Tunis sous les Ḥafṣides*, traduction Mohamed Chabbī et Abd al-'Azīz Daoulātī, Tunis, Dār CERES li-l-naṣr, 1981, p. 34.

39 « Au sud du chenal appelé Goulette, s'élève une grande tour nommée Rades, destinée à la défense de la Goulette et du port de la cité contre les incursions des pirates, brigands et autres ennemis », Robert Brunschvig, *Deux récits de voyage inédits en Afrique du nord au xv^e siècle*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2001, p. 107-108 ; Néji Djelloul, *La voile et l'épée. Les côtes du Maghreb à l'époque médiévale*, Tunis, Publications de la Faculté des Lettres, des Arts et des Humanités-Manouba, 2011, p. 35, id., *Al-ribātāt al-bahriya*, op. cit., p. 44.

40 Al-Tiġānī, *Rihla*, op. cit., p. 7.

41 Néji Djelloul, *Al-ribātāt al-bahriya*, op. cit., p. 43.

42 Al-Bāġī Abū Sa'īd Khalf Allāh Yaḥya al-Tamīmī est né à Béja en 551/1156 et mort 628/1230 ; il était parmi les ascètes (les soufis) d'Ifriqiya sous la dynastie hafside ; al-Hawārī Abū al-Hassan Alī, *Manāqib Abī Sa'īd al-Bāġī*, éd. Ahmed Boukhari, Tunis, 2004, p. 65 ; Mohamed Hassen, *Al-madīna wa l-bādiya bi Ifriqiya fil-'ahd al-hafsi*, Tunis, Faculté des Sciences Humaines et Sociales, 1999, p. 737 ; Nezīha Mahjoub, « Sīdī Abū Sa'īd : un homme, un monument », *Africa*, XVIII, 2000, p. 209-237.

43 Al-Mālīkī, *Riyāḍ al-nufūs*, op. cit., I, p. 8 ; al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 692 ; Hasan Husnī 'Abd al-Wahāb, *Waraqāt*, II, p. 24-25 ; Néji Djelloul, *Al-ribātāt al-bahriya*, op. cit., p. 103 ; Hichem Djāit, « La conquête arabe et l'émirat », in *Histoire générale de la Tunisie*, II : *Le Moyen Âge*, Tunis, Sud Éditions, 2005, p. 53 ; Ibrahim Chabbouh, « Hawla manārit qasr al-ribāt bi al-Monastir wa usūlihā al-mī'mariya », *Africa*, III-IV, 1969-1970, p. 5-28.

distance de 500 mètres, se trouve un autre ribāt, celui de *Qaṣr Ibn al-Ġa'd*⁴⁴, situé à l'extrémité nord de l'île d'Abū l-Fadhl al-Ghadāmsī (240-349/854-960)⁴⁵, à l'est de Monastir. Composé de trois étages, dont le dernier comporte des tours⁴⁶, il surveille le mouillage (*marsa mahris* al-Monastir⁴⁷). Ce dernier est mentionné par al-Bakrī au xi^e siècle, au crépuscule de la dynastie ziride⁴⁸. Au début du xvi^e siècle, Piri Reis fait remarquer que ce bon mouillage se trouve entre la forteresse (*Qaṣr al-Kabīr*) et le cap tout près de l'île d'al-Ghadāmsī⁴⁹. La description de ce dernier atteste le rôle complémentaire des deux ribāts (ribāt al-Monastir ou *Qaṣr al-Kabīr* et *Qaṣr Ibn al-Ġa'd*) dans la protection du mouillage, surtout que l'emplacement de *Qaṣr al-Kabīr* à une altitude un peu élevée permet aux *murābitūn* d'observer les navires qui se dirigent vers *al-marsa*.

Dans le cadre d'une politique volontariste et ambitieuse dans la Méditerranée centrale, les émirs aghlabides ont mis en place tout un programme visant à développer le littoral oriental et ce qu'ils considèrent comme la frange littorale utile à la capitale Kairouan (*Sāhil al-Qayrawān*). La construction du port de Sousse s'inscrit dans cette nouvelle perspective, qui vise aussi à détourner l'armée des affaires intérieures en l'engageant dans de nouvelles campagnes extérieures au nom du *ḡihād*. Il est fondé entre 821 et 824, dans la même période que la construction de l'arsenal par ordre de l'émir Ziyādat Allāh Ibn al-Aḡlib (201-223/817-838), qui projette de faire évoluer Sousse en port militaire de la capitale Kairouan⁵⁰. C'est à partir de ce port qu'Asad Ibn al-Furāt a dirigé les troupes aghlabides à la conquête de la Sicile à partir de 212/827⁵¹.

Depuis le ix^e siècle, le port de Sousse a joué un rôle croissant dans le commerce maritime avec l'Orient, et en particulier avec Alexandrie⁵². Son importance

44 La date de la construction de ce ribāt remonte à la fin du ix^e siècle et est attribuée à Abū 'Abd Allāh Mohamed Ibn 'Abāda al-Sūsī (mort en 303/916.), avec un financement d'Ibn al-Ġa'd ; al-Dabbāḡ, *Ma'ālim al-imān*, op. cit., II, p. 116-117 ; parmi ceux qui ont pratiqué le ribāt dans ce *Qaṣr* : Abū l-Fadhl al-Ghadāmsī, Abū Hafs 'Omar Ibn 'Abd Allāh Ibn Yazīd al-Sādfī et Abū 'Abd Allāh Ibn Sa'dūn ; al-Mālikī, *Riyāḡ al-nufūs*, II, op. cit., p. 455.

45 Mohamed Hassen, « Les ribāts du Sahel d'Ifrīqiya », art. cit., p. 147-162 ; Mourad Rammah, « Les villes ribāts », in *Ifrīqiya : treize siècles d'art et d'architecture en Tunisie*, Ministère de la culture, Institut National du patrimoine, Tunis, 2000, p. 185-201 ; sur la biographie d'Abū l-Fadhl al-Ghadāmsī, voir al-Mālikī, *Riyāḡ al-nufūs*, op. cit., I, p. 440-454.

46 Al-Dabbāḡ, *Ma'ālim al-imān*, op. cit., II, p. 116-117 ; Néji Djelloul, *Al-ribatāt al-bahriya*, op. cit., p. 113.

47 Néji Djelloul, *La voile et l'épée*, op. cit., p. 147 ; Mohamed Hassen, « Les ribāts du Sahel d'Ifrīqiya », art. cit., p. 147-162.

48 Al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 759.

49 Robert Mantran, « La description des côtes de la Tunisie dans le Kitāb -i Bahriye de Piri Reis », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 24, 1977, p. 223-235.

50 Hasan Husnī 'Abd al Wahāb, *Waraqāt*, op. cit., II, p. 28-29.

51 Al-Mālikī, *Riyāḡ al-nufūs*, op. cit., I, p. 271-273 ; al-Dabbāḡ, *Ma'ālim al-imān*, op. cit., II, p. 22-23 ; Mohamed Talbi, *L'Émirat aghlabide. Histoire politique (184-296/800-909)*, trad. arabe par Mongi Sayadi, Beyrouth, Dār al-Gharb al-islāmī, 1995, p. 473-475 ; Annliese Nef, « Comment les Aghlabides ont décidé de conquérir la Sicile ? », *Annales islamologiques*, 45, 2011, p. 191-211.

52 Al-Ya'qūbī, *Kitāb al-buldān*, op. cit., p. 187. Pendant le règne des Fatimides et des Zirides, Ibn Hawqal affirmait que Sousse « est l'un des ports de la mer, a de bons marchés et des

militaire et commerciale a nécessité la construction de nombreux ribāts et tours (*mahāris*), dans lesquels s'installent des *murābitūn* et des ascètes⁵³. Le plus imposant de cette série de ribāts est celui de Sousse, qui aurait été fondé ou rénové par Ziyādat Allah Ibn al-Aġlib⁵⁴. Ce ribāt se dresse à l'intérieur de l'enceinte de la ville à quelques pas de la grande mosquée et non loin des remparts. Il était intégré à un ensemble militaire comportant l'arsenal, le port et la *Qaṣaba* ; il communiquait avec l'arsenal, situé au pied de la montagne⁵⁵. Cet emplacement offre des conditions favorables pour une vue plus dégagée et plus large de la mer, là où les *murābitūn* observent la côte de sa tour à signaux (*manār*)⁵⁶, dont le sommet a une altitude de 27 mètres au-dessus du niveau de la mer⁵⁷.

Pour compléter le dispositif défensif des infrastructures portuaires de Sousse, Ziyādat Allāh a aussi ordonné à son serviteur Ḥalaf de construire le ribāt de *Qaṣr al-Tūb* dans l'actuel territoire de Sīdī 'Abd al-Ḥamīd, à une distance de dix kilomètres au sud de Sousse⁵⁸. Cet édifice est mieux connu en particulier grâce à sa fréquentation par de nombreux juristes kairouanais qui s'y sont retirés et y ont séjourné. On peut citer entre autres Muḥammad Ibn Saḥnūn⁵⁹, Sa'īd Ibn Ishāk, Abū Youssef Ġabala Ibn Ḥammūd Ibn Abd al-Raḥmān (m. 297/910) et Abū Yūnis al-Muta'abbid⁶⁰ (m. 304/916). Sa position stratégique et sa tour élevée permettent à ses occupants de surveiller le mouvement des navires dans le port de Sousse et en particulier au niveau de la passe sud⁶¹. Cette série de ribāts, le port intérieur et l'arsenal entouré par les remparts faisaient ainsi partie d'un programme politique et militaire plus global, visant à protéger les ports méditerranéens contre les attaques des Byzantins, et à pousser les ambitions aghlabides vers des horizons plus lointains⁶².

fondouks », Ibn Hawqal, *Sūrat al-arḍ*, Beyrouth, Dār Maktabat al-Hayāt, 1992, p. 74 ; voir aussi Claudette Vanacker, « Géographie économique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes du milieu du XI^e au milieu du XII^e siècle », *Annales. E.S.C.*, 28/3, 1973, p. 659-680.

53 Ibn Hawqal, *Sūrat al-arḍ*, *op. cit.*, p. 74.

54 Alexandre Lézine, *Deux villes d'Ifrīqiya*, *op. cit.*, p. 85 ; Hasan Husnī 'Abd al-Wahāb, *Waraqāt*, *op. cit.*, II, p. 26.

55 *Ibidem* ; al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, *op. cit.*, p. 691 ; Hady Roger Idris, *La Berbérie orientale sous les Zirīde X^e-XII^e siècle*, trad. arabe par Hamadi Sahli, Beyrouth, Dār al-Gharb al-Islāmī, 1992, p. 46 ; Mohamed Talbi, « L'Ifrīqiya à l'époque aghlabide », in *Histoire générale de la Tunisie*, II, *Le Moyen Âge*, *op. cit.*, p. 131.

56 Hasan Husnī 'Abd al Wahāb, *Waraqāt*, *op. cit.*, II, p. 28.

57 Alexandre Lézine, *Deux villes d'Ifrīqiya*, *op. cit.*, p. 91.

58 Hasan Husnī 'Abd al-Wahāb, *Waraqāt*, *op. cit.*, II, p. 88 ; Mohamed Hassen, « Les ribāts du Sahel d'Ifrīqiya... », *art. cit.*..., p. 147-162 ; Faouzi Mahfoudh, « Qaṣr al-tūb », *art. cit.*, p. 97-127.

59 Al-Mālikī, *Riyāḍ al-nufūs*, *op. cit.*, I, p. 446.

60 *Ibid.*, II, p. 14-15, p. 37 et p. 123-124.

61 Faouzi Mahfoudh, « Qaṣr al-tūb », *art. cit.*, p. 97-127.

62 *Id.*, *Sousse. Les monuments musulmans*, Tunis, 1970, p. 11 ; sur le rôle du ribāt de Sousse dans la protection de son port, voir aussi David Bramoullé, *Les Fatimides et la mer (909-1171)*, Leyde, Brill, 2019, p. 63.

Avant sa fondation et la construction de son port en 303-306/916-919 par les Fatimides, Mahdiya était protégée par le ribāt du *Qaṣr al-Dīmās* (l'antique Thapsus), situé sur la route côtière reliant Monastir et Mahdiya⁶³, au centre de la distance entre ribāt Lamta et Mahdiya, à huit milles des deux⁶⁴. Sa construction remonte aussi à la période aghlabide; c'est le lieu où séjourna l'ascète Abū al-Sarā' al-Mut'abbid (mort en 294/907) pour pratiquer le ribāt. Il était connu sous le nom de *Qaṣr Tabsa*, mais il prend à l'époque d'al-Mālikī (période ziride) le nom de *Qaṣr al-Dīmās*⁶⁵. Ce ribāt protège le port de Mahdiya grâce à sa vue sur l'île (Ġazīrat) al-Aḥassī⁶⁶, qui elle-même contribue à la protection de la ville⁶⁷.

Le ribāt le plus proche du port de Mahdiya est celui de *Qaṣr Ġumma*⁶⁸, qui fut habité par Abū-l-Sarrā' Wāṣil Ibn 'Abd Allāh al-Ġummī mentionné précédemment; il a été fondé à l'époque aghlabide. Aujourd'hui, il est connu sous le nom de *Qaṣr ribāt al-Mahdiya*⁶⁹. À l'époque fatimide al-Dā'ī Idrīs 'Imād al-Dīn mentionne ce ribāt lorsqu'il revient sur l'épisode de la rébellion d'Abū Yazīd (l'Homme à l'âne) et son attaque contre Mahdiya en 333/945; il situe le *Qaṣr ribāt* tout près de la porte de Mahdiya⁷⁰. Il s'agit sans doute du ribāt Ġumma, dont parlait al-Mālikī lorsqu'il évoquait le départ de Muḥammed Ibn Suḥnūn avec un groupe de compagnons pour rendre visite à l'ascète Wāṣil al-Ġummī (m. 252/866). Ce monument semble situé à l'intérieur des murs de la ville, où se trouve la tombe de Wāṣil al-Ġummī, entre les boutiques des tailleurs, qui sont près du *Qaṣr*⁷¹. Mais sa localisation est peu précise et il est probable qu'il se situait sur l'emplacement du *borġ* (tour) al-Turk, le point stratégique de la communication Nord-sud⁷².

63 Néji Djelloul, *Al-ribātāt al-bahriya*, op. cit., p.121.

64 Al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtāq*, Le Caire, Maktabat al-ṭaqāfa al-dīniya, 2002, p. 303.

65 Al-Mālikī, *Riyāḍ al-nufūs*, op. cit., II, p. 15-16.

66 Néji Djelloul, *Al-ribātāt al-bahriya*, op. cit., p.123; Djazirat al-Aḥassī se trouve à dix miles de Mahdiya; al-Himiya'ī, *al-rawdh al-mi'tār*, Ihsān 'Abbās, éd., Beyrouth, Maktabat Lubnān, 1984, p. 14; ce qui atteste le rôle de surveillance du *Qaṣr al-Dīmās* est l'existence d'une colline s'étendant à l'ouest de cap al-Dīmās; Néji Djelloul, *La voile et l'épée*, op. cit., p. 165.

67 Husayn Mu'nis, *Atlas tāriḥ al-islām*, op. cit., p. 291.

68 Au Moyen Âge Mahdiya est appelée aussi Dhazirat Ġumma, cf. Ibn 'Idāri al-Marrākūšī, *al-Bayān al-muġrib*, op. cit., I, p. 169; al-Tiġānī, *Riḥla*, op. cit., p. 302-304; Lucien Golvin, « Mahdiya à la période fatimide », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 27, 1979, p. 75-98; Ahmed El Bahi, « Les ribāts aghlabides: un problème d'identification », art. cit., p. 321-337.

69 Al-Mālikī, *Riyāḍ al-nufūs*, op. cit., I, p. 431.

70 Al-Dā'ī Idrīs 'Imād al-Dīn, *'Uyūn al-aḥbār wa-funūn al-āṭār*, Mohamed Ya'lāwī, éd., Beyrouth, Dār al-Ġarbal-islāmī, 1985, VI, p. 306-307.

71 Al-Mālikī, *Riyāḍ al-nufūs*, op. cit., I, p. 431-441; sur le rôle du ribāt de Mahdiya et sa fonction défensive, cf. Ferhat Dachraoui, *Le califat fatimide au Maghreb (296-365 H./909-975 JC.)*. Histoire politique et institutions, Tunis, S.T.D., 1981, p. 394-395.

72 Mohamed Hassen, « Les ribāts du Sahel d'Ifrīqiya... », art. cit., p. 147-162; Fawzi Mahfoudh, *Architecture et urbanisme en Ifriqiya: proposition pour une nouvelle approche*, Tunis, Faculté des Lettres de La Manouba, 2003, p. 244.

D'autres ensembles de ribāts ont vu le jour sur le littoral ifrîqiyen de manière tardive comme au sud-est autour de Tripoli, ou au nord-ouest à Bougie. Dans la première région, le port de Tripoli devient dès le IX^e siècle particulièrement actif, en accueillant de nombreux navires chargés de marchandises provenant du pays des *Rūms* et du Maghreb. Pour développer les activités maritimes, la ville s'est dotée de plusieurs ribāts et de tours (*maḥāris*)⁷³, destinés à la protection du port contre les attaques extérieures. Les mosquées de la ville construites sur ses hauteurs ont joué le rôle de ribāts et de postes d'observation des mouvements de navires. La plus connue est celle de maṣḡid al-Sha'āb ; sa construction à l'époque aghlabide est attribuée à l'ascète charpentier 'Abd Allāh al-Sha'āb, qui y a vécu jusqu'à sa mort en 857⁷⁴. Grâce à son emplacement sur une haute colline (l'actuel al-Dhahra) en dehors de Bāb al-Baḥr, qui est l'une des terres les plus élevées de la ville, le maṣḡid-ribāt surveille et protège le port⁷⁵. Selon Néji Djelloul, ce ribāt s'élevait sur la rive orientale du golfe. Son fondateur, un homme pieux, a vraisemblablement joué un rôle important dans le rachat des captifs musulmans emmenés par des corsaires et des pirates chrétiens⁷⁶. D'autres maṣāḡids-ribāts ont fait office de postes d'observation et de surveillance de la mer afin d'éviter les dangers qui menacent le port de Tripoli, comme maṣḡid al-Ḥattāb, situé au bord de la mer, à l'est de la ville⁷⁷ ; de même que maṣḡid al-Ġadda, fondé par une princesse aghlabide, situé au nord de la ville, non loin de l'enceinte⁷⁸.

Quant aux ribāts de Bougie, leur construction est tardive. Cette ville située à l'extrême Ouest de l'Ifrîqiya était la capitale des Banū Ḥammād au XI^e siècle. Elle est intégrée tardivement à l'espace ifrîqiyen, sous le règne des Hafside. Elle était dotée d'un port et d'un arsenal⁷⁹, ce qui entraîna le développement de ses activités commerciales et l'organisation de la course⁸⁰. Ces activités ont nécessité des infrastructures de défense du port, pour l'assurer contre les attaques venant de la mer. D'où la construction d'une série de ribāts comme celui d'Abū Zakariya al-Zāwī (début du XII^e siècle), situé à l'extérieur de la

73 Ibn Hawqal, *Sūrat al-ard*, op. cit., p. 72 ; al-Tiḡānī, *Rihla*, p. 247 ; Dominique Valérian, « Tripoli dans les réseaux d'échanges internationaux à la fin du Moyen Âge », in *Tripoli, port de mer, port de désert*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2013, p. 353-363.

74 Al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 653 ; al-Tiḡānī, *Rihla*, op. cit., p. 247 ; Néji Djelloul, *La voile et l'épée*, op. cit., p. 252.

75 Ahmed al-Zāwī, *Mu'ajam al-buldān al-lībiyya*, Tripoli, Maktabat al-Nūr, 1968, p. 313.

76 Néji Djelloul, *La voile et l'épée*, op. cit., p. 253.

77 Al-Tiḡānī, *Rihla*, p. 247-248 ; Néji Djelloul, *La voile et l'épée*, op. cit., p. 253.

78 Al-Tiḡānī, *Rihla*, p. 251 ; Néji Djelloul, *La voile et l'épée*, op. cit., p. 253.

79 Anonyme, *Istībsār*, op. cit., p. 128 ; Léon l'Africain, *Description de l'Afrique*, trad. Mohammed Haggi et Mohamed Lakhder, Beyrouth, Dār al-Gharb al-Islāmī, 1983, II, p. 51 ; Salah Baizig, *Biḡāya fi-l-'ahd al-ḥafṣī : dirāsa iqtisādīyya wa-iḡtimā'iyya*, Tunis, Publications de la Faculté des sciences humaines et sociales, 2006, p. 36-37.

80 Sur la prospérité commerciale du port de Bougie au XII^e siècle, cf. al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtāq*, p. 260 ; Dominique Valérian, *Bougie, port maghrébin, 1067-1510*, Rome, École française de Rome, 2006, p. 676.

porte du port (*Bāb al-marsa*⁸¹). Pendant la première moitié du XIII^e siècle, les sources évoquent également un autre ribāt en dehors de Bougie, appelé Rābitat al-Mutamannī⁸². Ces deux fortifications ont contribué de manière efficace à la surveillance et à la protection des infrastructures portuaires de Bougie⁸³.

Généralement, si les lieux stratégiques des ribāts, en particulier les collines et les îles avec les équipements de ces fortifications, essentiellement les tours, ont participé activement à la surveillance et à la protection des grandes installations portuaires, ils ont également fourni ce service aux ports secondaires et aux mouillages. Ces derniers se situent entre les principaux ports, à proximité de petites agglomérations, voire en dehors de tout habitat. Ils assurent la fonction d’escales et de refuges en cas de danger ou de conditions de navigations défavorables pour les navires à destination ou en provenance de l’Orient. Ils étaient également équipés de ribāts pour les protéger.

Un réseau dense de ribāts autour des ports secondaires et des mouillages

Tout un réseau de ports secondaires et de mouillages ont ponctué les côtes de l’Ifriqīya aussi bien au nord, que sur la frange orientale du littoral, où de nombreux ribāts ont été érigés pour servir de poste d’observation et de protection du mouillage. C’est le cas de la région de Bizerte, connue pour ses nombreux ribāts, comme le souligne al-Bakrī :

À l’orient de Tabarka et à la distance d’une journée et demie s’élèvent les fortins de Bizerte (*qilā’ Benzart*), qui offrent un refuge aux habitants de cette localité lorsque les *Rūms* tentent d’opérer une descente sur la côte ; ils servent aussi de ribāts aux gens qui s’adonnent à la dévotion⁸⁴.

Dans la presqu’île du Cap Bon comme sur le littoral oriental, on observe une présence dense de ribāts érigés pour surveiller le littoral, le mouvement des navires et assurer la protection des ports secondaires, voire des plages protégées par des montagnes pouvant servir de refuges aux navires qui viennent s’abriter contre les tempêtes et les vents violents. Les ribāts du Cap Bon ont connu une certaine prospérité à partir du IX^e siècle, notamment *Qaṣr*-ribāt al-Nūba lorsque la ville d’al-Nūba (l’actuel Sīdī Dāwud) devient la métropole de Djazīrat Sharīk (Cap Bon⁸⁵) ; la présence d’un ribāt est d’autant plus importante que le port est doté d’un arsenal. Le rôle militaire de ce port se confirme lors des préparatifs de l’émir aghlabide Ibrāhīm II en 289/902 présent dans

81 Al-Ġubrīnī, *‘Unwān al-ḍirāya*, op. cit., p. 51.

82 *Ibid.*, p. 193.

83 Salah Baizig, *Biḡāya*, op. cit., p. 52.

84 Al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 721.

85 Mohamed Talbi, *L’émirat aghlabide. Histoire politique 184-296/800-909*, trad. Mongi Sayadi, Beyrouth, Dār al-Ġarb al-Islamī, 1995, p. 360 ; Robert Brunschvig, « À propos d’un toponyme tunisien du Moyen Âge, Nūba-Nūbiya », *Revue Tunisienne*, 21, 1935, p. 149-155.

la presqu'île pendant deux mois et demi, où il a distribué des chevaux et des armes à ses troupes avant de les envoyer en Sicile⁸⁶. *Qaṣr* Kélibia et son port, où la forteresse byzantine a été transformée en un centre de servitude, a joué également un rôle militaire croissant. Sa position stratégique et sa proximité avec Pantelleria (83 km) et la Sicile (120 km) en ont fait une ville importante depuis l'époque aghlabide⁸⁷. Cet intérêt se renforce avec les Fatimides après la fondation de l'arsenal⁸⁸. En 505/1212, l'émir Yahya Ibn Tamīm fonde une tour ; le *Qaṣr* se transforme à l'époque hafside en un important centre de ribāt après celui de Sīdī Bū S'īd.

D'autres ports secondaires du Sahel surveillés et protégés essentiellement par la présence de ribāts, ont connu une prospérité économique et ont vu leur fréquentation par les navires marchands augmenter sensiblement ; c'est le cas notamment du ribāt (*Qaṣr*) Lamta, situé à sept milles du ribāt de Monastir⁸⁹. Édifié par l'émir Abū Ibrāhīm Ibn Aḥmad al-Aghlabī (242-249/856-863) en 245/859⁹⁰, il devient au x^e siècle un lieu de séjour pour les juristes et les ascètes, notamment les juristes Sa'īd al-Andalusī, Abū Hārūn al-Andalusī, Abu al-'Alā' al-Andalusī et Abū Bakr Ibn Sa'dūn⁹¹. Ce ribāt se composait de quatre tours, dont une est encore visible aujourd'hui et illustre l'ampleur de ces installations aghlabides et sa fonction militaire⁹². Mais Lamta est connue aussi depuis le Haut Moyen Âge par sa saline (*mellāhat* Lamta) et la production d'un sel d'une excellente qualité, exporté vers les ports méditerranéens⁹³. Pendant le xiv^e siècle, les nefes vénitiennes fréquentent le port pour charger du sel⁹⁴. La présence du ribāt assure la protection à la fois des cargaisons de sel et de navires marchands⁹⁵. *Qaṣr* Šālih (l'actuel Ġazīrat Farwa, situé à 40 km à l'Ouest de Zwāra)⁹⁶, joue la même fonction et assure la protection de *marsa* al-Andalusiyyīn d'al-Bakrī⁹⁷ ou *marsa*

86 Anonyme, *Kitāb al-'uyūn wa-l-hadā'iq fi aḥbār al-haqā'iq*, IV : extraits relatifs à l'Occident musulman et en particulier à l'Ifriqiya (256-350 A. H), Omar Sa'īdī, éd., *Les Cahiers de Tunisie*, XX/79-80, 1972, p. 72 ; Mohamed Talbi, *L'émirat aghlabide*, op. cit., p. 360.

87 Néji Djelloul, *La ville et l'épée*, op. cit., p. 105-106.

88 Néji Djelloul, *Al-Ribātāt*, op. cit., p. 54 ; sur *Qaṣr* Kelebia, cf. Ibn al-Aḥūr, *Al-kāmil fi-l-tārīḥ*, éd. Mohamed Youssef al-Dakkak, Beyrouth, 1987, VII, p. 120 ; Ibn Sa'īd, *Kitāb al-ḡuḡrāfiya*, op. cit., p. 143.

89 Al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtāq*, op. cit., p. 303 ; Néji Djelloul, *La voile et l'épée*, op. cit., p. 15 ; Mohamed Hassen, « Les ribāts du Sahel d'Ifriqiya... », art. cit., p. 147-162.

90 Hassen Husnī 'Abd al Wahāb, *Waraqāt*, op. cit., II, p. 106 ; Mohamed Talbi, *L'émirat aghlabid*, op. cit., p. 286 ; Ahmed El Bahi, « Les ribāts aghlabides : un problème d'identification », art. cit., p. 321-337.

91 Al-Dabbāḡ, *Ma'ālim al-imān*, op. cit., III, p. 53 ; Néji Djelloul, *al-Ribātāt*, op. cit., p. 120.

92 Hasan Husnī 'Abd al Wahhāb, *Waraqāt*, op. cit., II, p. 106.

93 Al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 759 ; Jacques Thiry, *Le Sahara libyen dans l'Afrique du Nord médiévale*, Leuven, Peeters Press, 1995, p. 499.

94 Jean-Claude Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1979, II, p. 255.

95 Néji Djelloul, *Al-ribātāt*, op. cit., p. 120.

96 Ahmed al-Zāwi, *Mu'ajam al-buldān al-libiyya*, op. cit., p. 247.

97 Al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 760.

Rās al-Maḥbaz d'Idrissī et de Tiḡānī⁹⁸, fréquenté par les navires italiens pour charger un sel prisé par les grandes métropoles méditerranéennes⁹⁹. Entre les deux salines, se dresse toute une série de ribats érigés pour surveiller les mouillages accueillant des navires désireux de relâcher et de faire escale, comme le ribāt de Sallaqta, situé à six milles de Mahdiya¹⁰⁰, ou celui de *Qaṣr Qabbūdiya*¹⁰¹, ou encore celui de *maḥris al-Lūza* ou *Qaṣr al-Lūza*¹⁰².

Depuis le Haut Moyen Âge, le réseau portuaire d'Ifrīqiya constituait un ensemble d'escales maritimes pour les navires qui se dirigeaient vers al-Andalus et l'Europe d'un côté ou vers Alexandrie de l'autre, car ces moyens de transports n'étaient pas en mesure de naviguer dans la haute mer et sur de longues distances ; ils effectuaient essentiellement du cabotage¹⁰³. D'où l'importance capitale des ribāts, placés à proximité ou autour des ports et des mouillages, qui jouaient un rôle majeur dans la sécurité des navires débarquant à l'intérieur ou non loin de ces installations maritimes. Ces monuments défensifs étaient pourvus d'armes à l'époque aghlabide et des combattants y logeaient¹⁰⁴. Ils représentent aussi des guides pour les marins et les marchands, et un refuge en cas de danger, comme en témoigne l'exemple du ribāt d'Inšīla, appelé aussi ribāt al-Rukām à l'époque ziride, dont les occupants ont envoyé des signaux à l'un des navires se dirigeant vers la Sicile pour l'avertir de la présence de vaisseaux pirates près du site, d'où le retour du navire marchand ; ses passagers se sont mis à l'abri et ont remis leurs marchandises au commandant du ribāt. Cela montre l'efficacité de ces fortifications pour dissuader les pirates qui n'osent pas s'approcher du mouillage¹⁰⁵.

Cette protection des navires, notamment dans les ports secondaires, n'était pas nécessairement assurée par le pouvoir en place, mais par des individus qui vivaient de la mer comme des pêcheurs ou des marchands, qui profitent de l'arrêt des navires pour échanger leurs productions locales. Mais ce

98 Al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtāq*, op. cit., p. 307 ; al-Tiḡānī, *Rihla*, p. 206 et 319 ; Jean-Claude Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1982, I, p. 99.

99 Al-Tiḡānī, *Rihla*, op. cit., p. 206 ; Néji Djelloul, *Al-ribātāt*, op. cit., p. 178 ; Mohamed Hassen, *Al-madīna w-l badiya*, op. cit., p. 472 ; Jacques Thiry, *Le Sahara libyen*, op. cit., p. 499.

100 Al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtāq*, op. cit., p. 303.

101 *Ibid.*, p. 303-304 ; ce *qasr*, qui remonte à l'époque aghlabide, était équipé d'un *manār* connu sous le nom de Borḡ Khadiḡa ; Hady Roger Idris, *La Berbérie orientale sous les Ziride*, op. cit., II, p. 58.

102 Al-Bakrī, *Al-masālik wa-l-mamālik*, op. cit., p. 669 ; al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtāq*, op. cit., p. 303-304 ; Hady Roger Idris, *La Berbérie orientale*, op. cit., II, p. 58.

103 Houcine M'unis, *Tāriḡ al-ḡuḡrāfiyya w-l-ḡuḡrāfiyyīn fī al-Andalus*, Le Caire, Maktabat Madbouli, 1986, p. 420-421.

104 Au début du règne fatimide, les forteresses maritimes ont été vidées de leurs armes ; al-Dabbāḡ, *Ma'ālim al-imān*, op. cit., II, p. 292.

105 Al-Burzulī, *Ġāmi' masā'il al-aḥkām mimmā nazala min al-qaḏāya bi-l-muftīn wa-l-hukkām*, éd. Moḡamed al-Ḥabīb Hīla, Beyrouth, Dār alḡarb al-islāmī, 2002, III, p. 462 ; al-Wanšarīsī, *Al-mi'yār*, op. cit., VIII, p. 207 ; Salah Abidi, *La mer au Maghreb médiéval*, op. cit., p. 485.

sont surtout des cheykh (ascètes) qui ont pris une place prépondérante et assument la responsabilité de protection des navires de passage.

C'est le cas du ribāt *marša* al-Yāqūta de Bizerte, dont les *murābitūn* assurent la défense du port en empêchant les navires ennemis de débarquer et d'attaquer la population habitant sur le littoral¹⁰⁶. Le cheykh Abū Muḥammad 'Abd Allāh Ibn al-Mahzūl (m. 951) y a habité. Faute de la présence d'un pouvoir fort, ce cheykh assumait la responsabilité de défense du mouillage et des navires étrangers, de passage par cette zone. De nombreux navires andalous sont victimes des déprédations des corsaires et des pirates. Les victimes de ces actes s'adressent à ce cheykh pour se plaindre et demander sa médiation, afin de récupérer leurs marchandises saisies par les pirates. Les ascètes interviennent également pour maintenir l'ordre en empêchant les conflits entre marins et les déprédations du mouillage. C'est ce qui ressort de la biographie de Ya'qūb al-Dahmānī (551-621/1156-1224), qui vivait dans le ribāt de *marša* Ṣāqānis ; il tente tant bien que mal et malgré les menaces d'empêcher les vols de navires et de marchandises¹⁰⁷. L'intervention de ces ascètes porte parfois ses fruits et permet aux propriétaires et occupants des navires de récupérer leurs biens. Mais au-delà de ces exploits individuels épisodiques et souvent exagérés par les sources hagiographiques, les actions de ces ascètes montrent surtout leur impact moral sur des populations locales isolées, et laissées sans défense par le pouvoir.

Le ribāt devient aussi un lieu sacré et de dévotion par lequel les marins et les pêcheurs passent pour obtenir une bénédiction dans l'espoir de rentrer sains et saufs avec une pêche abondante. Cette pratique est récurrente au *Qaṣr* al-Ṭūb comme le rapporte al-Malikī dans la biographie d'Abū Youness al-Mut'abbid¹⁰⁸ (mort en 917).

Ainsi, les ribāts qui étaient l'un des instruments de la fortification des ports et des mouillages, ont contribué efficacement à éloigner les menaces extérieures contre les installations portuaires, dont la fonction économique a largement évolué¹⁰⁹. Les actes des pirates et des corsaires ont de ce fait changé de terrain ; ils se pratiquent désormais en haute mer, comme l'indique l'une des fatwā d'Abū 'Umrān al-Fāsī¹¹⁰. Sans doute cet éloignement des dangers venant de la mer, lié essentiellement à la présence d'un État fort, n'était que provisoire. L'évolution du rôle du ribāt et surtout l'absence d'une marine

106 Al-Mālikī, *Riyāḍ al-nufūs*, op. cit., II, p. 372.

107 Ibn al-Dabbāḡ al-Qayrawānī, *Al-asrār al-ḡaliya fi al-manāqib al-dahmāniya*, éd. Abdelkrim Chelbi, Tunis, PEMIVAT, contraste Editions, 2015, p. 129.

108 *Ibid.*, p. 123-124 ; Néji Djelloul, *La voile et l'épée*, op. cit., p. 140.

109 Mohamed Talbi, « Intérêts des œuvres juridiques traitant de la guerre pour l'historien des armées médiévales ifrîqiyenne (d'après le Kitāb *al-Nawādir* d'Ibn Abī Zayd) », in *Études d'Histoire Ifrîqiyenne et de civilisation Musulmane Médiévale*, Tunis, Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Tunis, p. 105-110.

110 Al-Burzulī, *Ġāmi' masā'il al-ahkām*, op. cit., III, p. 650 ; al-Wanṣarīsī, *al-Mi'yār*, op. cit., VIII, p. 302.

de guerre laisse tout le littoral ifrîqiyen nu et exposé non seulement aux actes des pirates et des corsaires, mais aussi et surtout aux attaques et à l'intervention des grandes puissances méditerranéennes dans les affaires ifrîqiyennes.

Transformation des ribāts et croissance des menaces extérieures à la fin du Moyen Âge

Depuis la proclamation du califat fatimide en 910, les ribāts ont perdu une partie de leurs fonctions, à savoir le *ġihād*, la défense du littoral et la protection des installations portuaires. Les pouvoirs fatimides ont tenté de mettre fin à la présence de combattants dans ces lieux au risque de constituer un sérieux danger pour l'existence même de la dynastie fatimide. Cela est d'autant plus vrai que ces édifices sont devenus des lieux de retraite sûrs pour leurs farouches ennemis : les Malikites. L'exemple de *Qaṣr Ziyād* est de ce point de vue très significatif ; daté de l'époque aghlabide, cet édifice imposant est construit par Abū Mohammed 'Abd al-Raḥīm Ibn 'Abd Rabbihī al-Rib'ī en 212/827, pour être un sanctuaire pour les musulmans quand ils sentent un danger venant de la mer ou de la terre¹¹¹. Il est appelé *Dār Mālik* en raison du grand nombre de savants malikites qui le fréquentent ; les *murābitūn* qui habitent dans ce *Qaṣr* assurent sa défense¹¹². Au début du x^e siècle, l'armée fatimide investit ce *Qaṣr* et le calife 'Ubayd Allāh al-Mahdī le transforme en arsenal et construit un port artificiel¹¹³.

Avec leur politique maritime et leur volonté de conquérir l'Orient, centre de l'empire universel, les califes fatimides ont pris en main la charge de protéger le littoral contre les dangers extérieurs. La construction d'une puissante flotte de guerre, capable de rivaliser avec celle de Byzance, et la fortification des installations portuaires, notamment celles de Mahdiya ont momentanément éloigné les dangers du littoral. Les *murābitūn* ont ainsi abandonné leurs positions et leurs précédents rôles défensifs ; les armes ont été retirées de certains ribāts qui ont été vidés de leurs occupants¹¹⁴, comme le montre l'exemple du ribāt Lamta au début du règne fatimide¹¹⁵.

111 Al-Mālikī, *Riyād al-nufūs*, op. cit., I, p. 421-422 ; Mohamed Hassen, « Ports et escales maritimes », art. cit., p. 235-266.

112 Al-Tiġānī, *Rihla*, op. cit., p. 89 ; sur le péril contre ce ribāt, cf. Néji Djelloul, « À propos d'un toponyme de la région de Sfax : Qaṣr Ziyād », in *La dynamique économique de Sfax*, Sfax, 1993, p. 9-45.

113 Al-Labīdī, *Manāqib Abū Ishāq al-Ġabanyānī*, op. cit., p. 43-44 ; Al-Mālikī, *Riyād al-nufūs*, op. cit., II, p. 222 ; Hady Roger Idriss, *La Berbérie orientale*, op. cit., II, p. 305 ; Néji Djelloul, *La voile et l'épée*, op. cit., p. 180.

114 Al-Dabbāġ, *Ma'ālim al-imān*, op. cit., II, p. 292 ; Salah Abidi, *La mer au Maghreb médiéval*, op. cit., p. 485.

115 Ibn al-A'īr, *al-Kāmil fi-l-tārīḥ*, op. cit., VI, p. 475 ; Ibn 'Iḡārī al-Marrākūšī, *Al-bayān al-muġrib*, op. cit., I, p. 171 ; Anonyme, *Kitāb al-'uyun*, op. cit., p. 96 ; Ferhat Dachraoui, *Le califat fatimide*, op. cit., p. 137.

Certaines de ces fortifications abandonnées sont devenues par la suite des lieux propices à la propagation de pratiques de débauche ; al-Malikī le souligne très clairement dans la biographie d'Abū 'Alī Ibn Ḥasan al-Naṣrī al-Sūsī (mort en 341/943) sur la transformation du ribāt de Sousse en un lieu pour boire du vin¹¹⁶. Au XI^e siècle, *al-Manāqib al-dahmāniya* évoquent aussi la diffusion du divertissement dans le ribāt de *marsa* Ṣāqānis, alors que sa fonction première devrait être comme l'explique al-Dahmānī « la dévotion et le bien¹¹⁷ ». Si ce phénomène de divertissement a bel et bien existé dans les ribāts, il convient cependant de le minimiser par rapport à l'inertie des pouvoirs et leur rôle dans la protection des installations portuaires.

L'absence d'un État fort et l'affaiblissement du rôle du ribāt ont rendu les ports d'Ifrīqiya vulnérables aux attaques normandes provenant de Sicile à partir du milieu du XI^e siècle ; sous le règne des Zirides, le littoral ifrīqiyen est en proie à de nombreuses attaques menées par les Pisans et les Génois, soutenues par la papauté. L'expédition la plus importante est celle de 1087 ; Mahdiyya et Zwīla sont attaquées par trois cents navires et incendiées, alors que l'émir ziride est absent¹¹⁸. Les expéditions de Roger II se poursuivent en l'absence de toute protection ou renforcement de la garde des ribāts ; le roi normand s'empare du port de Tripoli en 1147 et de ceux de Mahdiyya, de Sousse et de Sfax en 1149¹¹⁹. Ces villes portuaires ne se libèrent de l'occupation normande qu'après l'intervention des Almohades venus du Maghreb al-Aqṣā en 1160¹²⁰.

La fragilité de la défense des installations portuaires s'aggrave après le XII^e siècle, malgré les efforts des Almohades pour défendre le littoral et contrôler un vaste espace maritime. Dès lors, les pirates et les corsaires redoublent leurs activités en direction du littoral oriental du Maghreb. En 1200, deux navires pisans attaquent le port de Tunis et s'emparent d'embarcations chargées de marchandises, appartenant à des Tunisois¹²¹. Cet acte a entraîné l'interruption des relations commerciales entre Pise et les ports maghrébins pendant plus de deux ans¹²². Les Génois et les Catalans, qui se disputent le

116 Al-Mālikī, *Riyāḍ al-nufūs*, op. cit., II, p. 401.

117 Ibn al-Dabbāḡ al-Qayrawānī, *Al-asrār al-ḡaliya*, op. cit., p. 129 ; Hady Roger Idriss, *La Berbérie orientale*, op. cit., II, p. 404.

118 Ibn al-Aṭīr, *Al-kāmil fī-l-tārīḥ*, op. cit., VIII, p. 320-321 ; Ibn 'Idārī al-Marrākūshī, *Al-bayān al-muḡrib*, op. cit., I, p. 301 ; al-Tiḡānī, *Riḥla*, op. cit., p. 331-332 ; Ibn Ḥaldūn, *Kitāb al-'ibar*, op. cit., XI, p. 328 ; Ibn Abī Dīnār, *Al-mu'nis*, Tunis, 1286 H, p. 85 ; Hady Roger Idriss, *La Berbérie orientale*, op. cit., I, p. 336-338.

119 Ibn Abī Dīnār, *Al-mu'nis*, op. cit., p. 90-92.

120 Ibn Ḥaldūn, *Kitāb al-'ibar*, op. cit., XII, p. 494 ; Henri Bresc, « Le royaume normand d'Afrique et l'archevêché de Mahdiyya », in *Le partage du monde. Échanges et colonisation dans la Méditerranée médiévale*, Michel Balard et Alain Ducellier, dir., Paris, Publications de la Sorbonne, 1998, p. 357-358.

121 Michele Amari, *I diplomati arabi del Regno archivio fiorentino*, Florence, 1863, I, p. 38-42.

122 Mohamed Ouerfelli, « La correspondance entre les marchands ifrīqiyens et pisans au début du XIII^e siècle », in *Les documents du commerce et des marchands entre Moyen Âge et époque moderne (XI^e-XVII^e siècle)*. XIV^e Congrès international de Diplomatie, Rome, 10-11 septembre 2015, Cristina Mantegna et Olivier Poncet, éd., Rome, École française de Rome, 2018, p. 55-72.

marché ifrîqiyen, ne sont pas en reste, ils multiplient leurs attaques contre les sujets du sultan hafside, mais aussi contre d'autres communautés marchandes installées notamment à Tunis. Les difficultés à protéger le littoral ifrîqiyen sont apparues au grand jour lors de l'expédition de Louis IX en 1270 lorsque le sultan al-Mustanşir a laissé les troupes croisées débarquer à Carthage ; il avait les moyens de les empêcher, mais il ne l'a pas fait, craignant qu'ils s'emparent d'un autre port mal protégé et moins défendu¹²³.

Ce sont surtout les ports secondaires et les mouillages, laissés à l'abandon par le pouvoir central, qui deviennent à la fin du Moyen Âge une proie facile pour les pirates et les corsaires, comme l'illustrent les descentes permanentes des navires de sujets de la Couronne d'Aragon sur Bizerte et Manzil Zîd à Hammamet en 702/1302¹²⁴. Les grands ports du sultanat ne sont toutefois pas épargnés ; en 1304, les corsaires et les pirates catalans se sont emparés d'un navire musulman stationné à Tripoli¹²⁵, et d'un autre à Mahdiya¹²⁶.

Le déclin n'est pas celui des ribâts, car cette institution a connu des évolutions importantes à la fin du Moyen Âge et ses fonctions se sont diversifiées. Les occupants des ribâts ne se limitent plus à la pratique du *ğihād*, mais ces édifices se sont transformés en lieux de dévotion et en *zawiyas* qui attirent de plus en plus de populations autour d'elles, autour du culte d'un saint ou d'un marabout. Celui-ci, en l'absence du pouvoir ou d'un État fort, devient le véritable protecteur et nourricier de cette population pauvre.

Les ribâts ont continué d'exister et ont diversifié leurs fonctions, y compris celle de la surveillance du littoral. Lors de sa visite à Tunis à la fin du xv^e siècle, Adorno signale la présence « de très grandes maisons, de châteaux et de forts, ainsi que beaucoup de hautes tours qui gardent l'Afrique¹²⁷ ». Mais en l'absence de moyens militaires de défense, notamment des navires de guerre, les attaques ennemies s'en prennent aux navires marchands désireux de faire escale, en particulier dans les ports secondaires, afin d'échanger quelques marchandises et se ravitailler. La crainte des déprédations des pirates et des corsaires a sans doute dissuadé marchands et armateurs maghrébins de prendre la mer et de participer aux activités maritimes, laissant le champ libre aux flottes italiennes et ibériques pour investir pleinement le littoral ifrîqiyen.

Le véritable problème réside dans l'absence d'une marine ifrîqiyenne capable de se mesurer aux flottes occidentales et de défendre les installations portuaires.

123 Mohamed Ouerfelli, « Le sceau de la paix. Le traité de 669/1270 entre Philippe III et al-Mustanşir al-Ĥafşī », *Annales islamologiques*, 52, 2018, p. 314.

124 Maximiliano A. Alarcón y Santón et Ramón García de Linares, *Los documentos árabes, op. cit.*, p. 259.

125 *Ibidem*.

126 *Ibid.*, p. 260.

127 *Itinéraire d'Anselme Adorno (1470-1471)*, texte édité, traduit et annoté par Jaques Heers et Georgette de Groer, Paris, éd. du CNRS, 1978, p. 99 ; Christine Gadrat-Ouerfelli, « La description de Tunis par des voyageurs flamands au xv^e siècle », *La Méditerranée connectée, op. cit.*, p. 139.

Le constat est sans appel, les marines italiennes et ibériques ont accentué leur domination sur le littoral maghrébin ; le pouvoir hafside n'était pas en mesure de parer à cette domination ; il se contente souvent de recourir à la négociation pour limiter l'impact de la piraterie et de la course, mais aussi à la location de navires italiens pour transporter marchandises et voyageurs, comme le précisent certaines clauses des traités de paix et de commerce conclus avec les puissances occidentales.

On peut dire que la relation protectrice entre le ribât et les ports d'Ifrīqiya médiévale a connu deux phases : la première est celle de la dynastie aghlabide, où les ribâts jouaient un rôle déterminant de prévention et de défense pour sécuriser les ports et les mouillages grâce à la présence de marins combattants surveillant la mer, aidés par les installations du ribât, notamment les tours à signaux (al-manārāt). Ils ont contribué à assurer le bon fonctionnement des échanges commerciaux avec al-Andalus, l'Orient et le monde chrétien, et le contrôle du littoral, dont certains ports ont servi de base pour lancer des campagnes maritimes organisées par le pouvoir pour la conquête de nouveaux territoires. Mais au cours de la deuxième phase, le ribât a progressivement perdu son rôle défensif pendant le règne des Fatimides et s'est parfois transformé en un lieu de divertissement sous le règne des Zirides, ce qui entraîna l'affaiblissement de ces fortifications, transformées en *zawiya* pour le culte d'un saint, et en lieux de refuge pour des populations déshéritées, qui cherchaient à se protéger à la fois de l'oppression fiscale du pouvoir et des attaques venant de la mer. En l'absence d'une flotte de guerre capable d'assurer la protection des entrées maritimes, les installations portuaires ont été davantage fragilisées ; elles sont devenues des cibles faciles pour les attaques non seulement des pirates et des corsaires, mais aussi et surtout des puissances latines qui ont accentué leur emprise sur les activités maritimes du littoral maghrébin, en particulier celui de l'Ifrīqiya à la fin du Moyen Âge.

Résumé :

La présente contribution étudie le rôle des ribâts dans la protection des ports et des mouillages en Ifrīqiya au Moyen Âge. Ces ouvrages défensifs, dont la plupart se concentrent sur le littoral oriental, ont connu deux phases importantes : la première remonte à l'émirat aghlabide, où ces constructions fleurissent ; elles ont joué un rôle déterminant de prévention et de défense des installations portuaires, dans le cadre d'une politique offensive de l'émirat, qui vise à favoriser l'expansion dans les îles méditerranéennes et à détourner l'armée des affaires intérieures. La seconde période correspond en revanche à une phase de repli et de recul de la marine ifrīqiyenne à la fin du Moyen Âge. Les fonctions du ribât évoluent et se diversifient, mais il perd son rôle militaire et se transforme en un lieu d'attraction pour des populations pauvres, qui cherchent à se protéger des attaques de pirates et de corsaires.

Mots-clés : Ribât, Ifrīqiya, défense, ports, mouillages, Moyen Âge.

Abstract:

This paper studies the role of the ribāts in the protection of ports and anchorages in Ifrīqiya in the Middle Ages. These defensive buildings, mostly concentrated on the oriental shore, witnessed two important phases: the first one dates back to the Aghlabid emirate, when these buildings flourished; they played a decisive role of prevention and defense of the harbour facilities, in the scope of the offensive policy of the emirate, aiming at favorishing the expansion in the Mediterranean islands and at distracting the army from the inner affairs. The second period however corresponds to a phase of withdrawal and decline of the Ifrīqiyan navy at the end of the Middle Ages. The functions of the ribāt evolve and diversify, but it loses its military role and becomes a place of attraction for poor people looking for protection against piracy and corsairs.

Keywords: Ribāt, Ifrīqiya, defense, harbours, anchorages, Middle Ages.

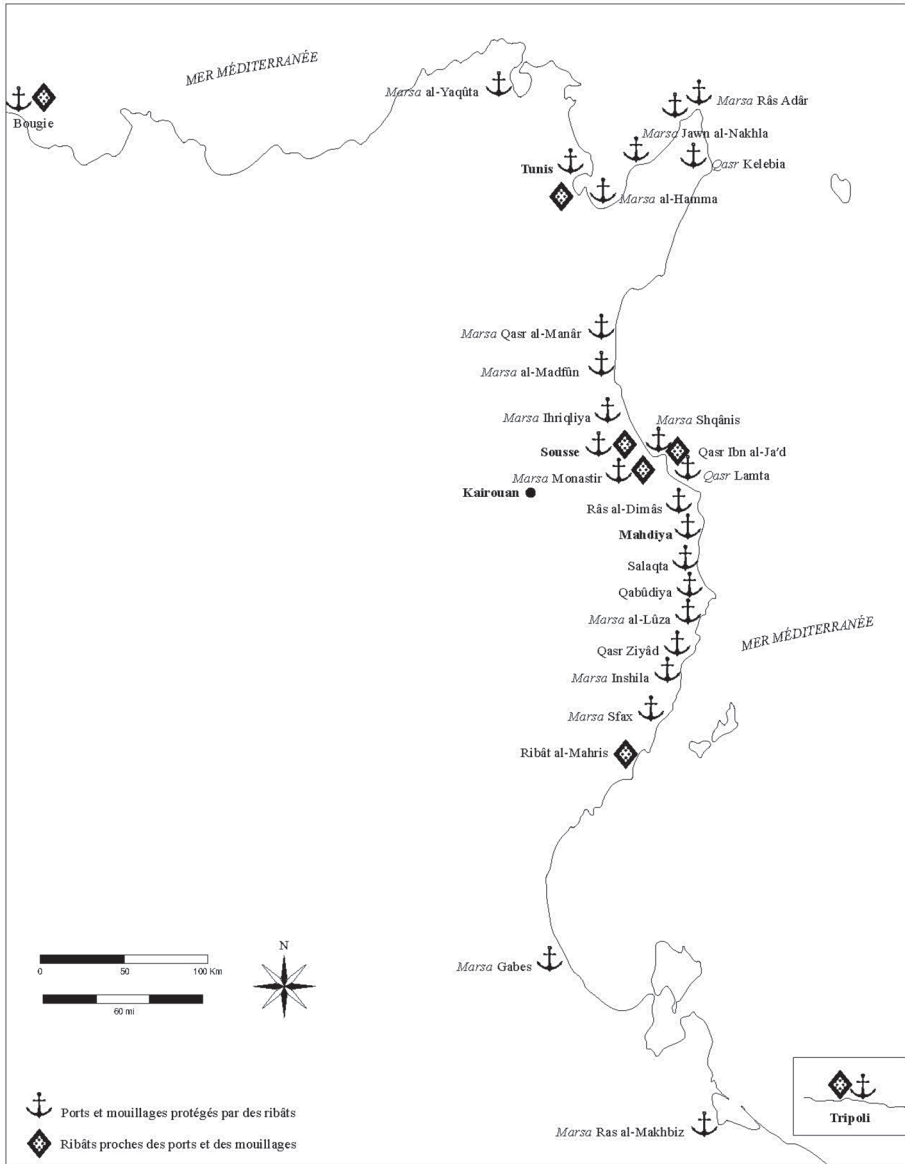


Fig. 1 - Géographie des ribâts d'Ifrîqiya au Moyen Âge (© S. Abidi)



Fig. 2 - Ribât de Monastir, vue sur la mer (© S. Abidi)



Fig. 3 - Ribat de Sousse, vue de l'intérieur (© S. Abidi)

Les auteurs

Salah ABIDI

Docteur en histoire médiévale et chercheur associé au LA3M-UMR 7298, Salah Abidi a soutenu sa thèse de doctorat en cotutelle internationale (universités d'Aix-Marseille et de Tunis) sur *Le Maghreb et la mer : pratiques et perceptions* en 2017.

Farid BOUCHIBA

Historien des sociétés islamiques pré-modernes, Farid Bouchiba est docteur en histoire médiévale de l'Université de Nantes (2018) et diplômé de l'*Institut National des Langues et Civilisations Orientales* (INALCO-Sorbonne Nouvelle). Il a par ailleurs été *Fellow* au département d'histoire médiévale de l'Université d'Harvard. Ses recherches portent sur les relations entre musulmans et non-musulmans dans leurs aspects historiques et juridiques et s'étendent à l'étude du droit musulman. Il travaille actuellement à la publication de sa thèse qui expose les discours normatifs entourant les non musulmans dans l'œuvre d'Ibn Rušd al-ġadd (m. 520/1126).

Bernard DOUMERC

Professeur émérite d'histoire médiévale à l'université Toulouse 2 Jean-Jaurès, Bernard Doumerc est spécialiste de l'histoire des pays riverains de la Méditerranée. L'essentiel de ses recherches porte sur l'expansion de la république de Venise dans le bassin méditerranéen pendant le Moyen Âge tardif. Il a notamment publié *Venise et l'émirat hafside de Tunis (1231-1535)*, Paris, l'Harmattan, 1999 ; *Venise et son empire en Méditerranée (x^e-xv^e siècle)*, Paris, Ellipses, 2012. Il a collaboré au projet ANR sur les croisades tardives et co-édité *Les mondes méditerranéens au Moyen Âge (vir^e-xvi^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2018.

Nicolas DROCOURT

Maître de conférences en histoire médiévale à l'université de Nantes, Nicolas Drocourt est membre du laboratoire CRHIA (EA 1163). Ses travaux portent principalement sur la diplomatie byzantine. Il a notamment publié *Diplomatie sur le Bosphore. Les ambassadeurs étrangers dans l'Empire byzantin des années 640 à 1204*, Louvain, 2015, et a dirigé ou co-dirigé plusieurs ouvrages, parmi lesquels : *La figure de l'ambassadeur entre mondes éloignés. Ambassadeurs, envoyés officiels et représentations diplomatiques entre Orient islamique, Occident latin et Orient chrétien (xi^e-xvi^e siècle)*, Rennes, PUR, 2015, et, avec Élisabeth Malamut : *La diplomatie byzantine, de l'Empire romain aux confins de l'Europe (v^e-xv^e siècle)*, Leyde-Boston, 2020.

Christine GADRAT-OUERFELLI

Archiviste-paléographe, docteur en histoire médiévale, Christine Gadrat-Ouerfelli est chargée de recherche au CNRS. Elle est spécialiste des récits de voyages et des descriptions du monde au Moyen Âge. Elle est l'auteur notamment d'*Une image de l'Orient au xiv^e siècle : les Mirabilia descripta de Jordan Catala de Sévérac*, préface de Jean Richard, Paris, coll. « Mémoires et documents de l'École des Chartes », 2005 et de *Lire Marco Polo au Moyen Âge : traduction, diffusion et réception du Devisement du monde*, Turnhout, Brepols (*Terrarum orbis*, 12), 2015.

Élisabeth MALAMUT

Professeure émérite à l'Université d'Aix-Marseille, Élisabeth Malamut est spécialiste des relations politiques et culturelles de Byzance. Elle a notamment coédité avec Mohamed Ouerfelli *Les échanges en Méditerranée médiévale. Marqueurs, réseaux, circulations, contacts*, Aix-en-Provence, PUP (coll. « Le temps de l'histoire »), 2012, et *Villes méditerranéennes au Moyen Âge*, Aix-en-Provence, PUP (coll. « Le temps de l'histoire »), 2014, et avec Nicolas Drocourt, *La diplomatie byzantine, de l'Empire romain aux confins de l'Europe (v^e-xv^e siècle)*, Leyde-Boston, 2020.

David OLLIVIER

Assistant-ingénieur au CNRS, David Ollivier est archéologue topographe, rattaché au LA3M-UMR 7298 ; il travaille actuellement sur l'enceinte urbaine de la ville d'Hyères.

Mohamed OUERFELLI

Maître de conférences en histoire médiévale à l'Université d'Aix-Marseille, Mohamed Ouerfelli est spécialiste des échanges entre monde latin et pays d'Islam. Il a notamment publié *Le sucre : production, commercialisation et usages dans la Méditerranée médiévale*, Leyde-Boston, Brill (coll. « The Medieval Mediterranean, 71 »), 2008 ; il a coédité avec Élise Voguet *Le monde rural dans l'Occident musulman médiéval*, numéro spécial de la *Revue des Mondes musulmans et de la Méditerranée*, 126, 2009 ; avec Élisabeth Malamut, *Les échanges en Méditerranée médiévale. Marqueurs, réseaux, circulations, contacts*, Aix-en-Provence, PUP (coll. « Le temps de l'histoire »), 2012, et *Villes méditerranéennes au Moyen Âge*, Aix-en-Provence, PUP (coll. « Le temps de l'histoire »), 2014 ; et avec Sylvain Burri, *Artisanat et métiers en Méditerranée médiévale et moderne*, Aix-en-Provence (coll. « Confluent des Sciences »), 2018.

Véronique RINADUCCI

Ingénieure d'études au CNRS et rattachée au LA3M-UMR 7298, Véronique Rinalducci est archéologue, responsable d'opérations de terrain. Elle coordonne actuellement la publication monographique des fouilles du *castrum* de Montpaon (Fontvieille-13).

Alessandro RIZZO

Alessandro Rizzo est actuellement Chargé de Recherche (FNRS) à l'Université de Liège. Après avoir terminé une thèse sur *La diplomatie et échanges entre Florence et le sultanat mamelouk*, il a été chercheur postdoctoral au Annemarie Schimmel Kolleg (Université de Bonn, 2017-2018) et à l'Institut Milà i Fontanals (IMF-CSIC, Barcelone, 2018-2020).

Georges SIDÉRIS

Spécialiste de l'histoire de Byzance, Georges Sidéris est maître de conférences en histoire médiévale à l'Institut National Supérieur du Professorat et de l'Éducation (INSPÉ) – Sorbonne Université, et rattaché à l'UMR 8167 Orient & Méditerranée. Ses recherches portent sur les eunuques, les sexes et genres à Byzance, l'histoire de la médecine et de la santé, les épistémologies non-binaires, Queer et l'historiographie byzantine. Il a publié « Pour une approche *Queer* de l'enseignement historique dans l'éducation aux genres, sexualités et dans l'éducation à la santé. Les sexes et genres à Byzance, un exemple historique autre de l'organisation sociale, culturelle et politique des sexes et sexualités », <https://doi.org/10.4000/rechercheseducations.6611>

Table des matières

Élisabeth Malamut et Mohamed Ouerfelli	
Introduction	5

Préparer et conduire la guerre

Christine Gadrat-Ouerfelli	
Comment préparer une croisade ?	19
Renseignement, prédication et propagande avant la cinquième croisade	
Farid Bouchiba	
Le <i>ġihād</i> à l'époque nasride selon la <i>Tuḥfat al-anfus d'Ibn Huḍayl</i> (m. vers 812/1409)	33
Georges Sidéris	
Eunuques de guerre à Byzance	59
Les origines, du IV ^e siècle au règne de Justinien I ^{er}	

269

Défendre le littoral

Salah Abidi	
Le rôle des ribâts dans la protection des ports et des mouillages en Ifrīqiya au Moyen Âge	105
David Ollivier	
La tour du Gapeau et la défense de la rade d'Hyères à la fin du Moyen Âge	127
L'exemple d'un partenariat « public-privé »	
Véronique Rinalducci	
La maison-tour de Giannoudi à Réthymnon (Crète)	139
Une expression architecturale éclectique en contexte de guerre de conquête	

De la guerre à la négociation

Bernard Doumerc	
Du combat à la négociation, le doge face au sultan	
Venise, fin du Moyen Âge	165
Nicolas Drocourt	
La diplomatie byzantine (IX ^e -XII ^e siècle)	183
Instrument pour la paix ou arme de guerre ?	
Mohamed Ouerfelli	
Les premiers contacts diplomatiques entre l'Ifrīqiya et la commune de Pise au XII ^e siècle	207

Alessandro Rizzo	
L'ambassade florentine de 1422 et l'établissement des relations commerciales avec les Mamelouks Les premiers documents	225
Élisabeth Malamut	
Les cadeaux entre souverains byzantins et étrangers aux XII ^e -XV ^e siècles	239
Les auteurs	267



DE LA GUERRE À LA PAIX EN MÉDITERRANÉE MÉDIÉVALE

ACTEURS, PROPAGANDE, DÉFENSE ET DIPLOMATIE

LE TEMPS DE L'HISTOIRE

apporte
un éclairage
scientifique
sur tous
les passés,
privilegiant
la longue durée,
en territoire
méditerranéen et
au-delà.

L'histoire de la Méditerranée médiévale ne se résume pas à des affrontements perpétuels; elle est aussi marquée par des périodes de paix et d'échanges diplomatiques intenses. Un mince fil séparait la guerre et la paix. Comment passait-on de la préparation, de l'organisation et de la conduite de la guerre à des relations pacifiques? Cette thématique s'inscrit dans un ensemble disparate, l'Occident, Byzance et l'Islam, avec des sociétés et des idéologies distinctes, tout en étant liées entre elles par les échanges, les contacts et les communications multiples. L'ouvrage porte sur les transitions entre la guerre et la paix, sur les croisés répondant à l'appel de la propagande pontificale, les *gāzī* mobilisés par le *ǧihād*, les eunuques byzantins qui se retrouvaient sur tous les fronts. La guerre signifiait aussi organiser la défense en temps de paix. La Méditerranée et ses milliers de kilomètres de côtes se sont hérissés de fortifications, de *ribāts* et de bases navales. La question des négociations occupe le cœur du volume. Elle témoigne de l'intérêt de l'historiographie actuelle pour l'étude de ce moment emblématique d'échanges diplomatiques, comme entre Venise et les Ottomans. À Byzance où prédominait l'idéologie de la paix comme fondement chrétien de l'Empire, la négociation n'avait parfois d'autre issue que la guerre. Pour magnifier le temps de paix les cadeaux diplomatiques se répandaient dans toutes les cours de la Méditerranée médiévale.

En couverture

Ambassadeurs castillans
négociant une alliance
avec le calife almohade Abū
Hafs Umar al-Murtaḍā, Madrid,
Bibliothèque du monastère
de l'Escorial, MS. T. I. 1, Cantigas
de Santa María, 181.

Élisabeth Malamut est professeur émérite à l'université d'Aix-Marseille. Elle est spécialiste des relations politiques et culturelles de Byzance.

Mohamed Ouerfelli est maître de conférences en histoire médiévale à l'université d'Aix-Marseille. Il est spécialiste des échanges diplomatiques et commerciaux dans le monde méditerranéen médiéval.



Éditions



26 €