



Institut méditerranéen
RM2E - Revue de la Méditerranée
Edition électronique

Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire

École Nationale Supérieure Maritime,
Bou Ismail (Algérie) 29-30 octobre 2014

textes édités par
Agnès Charpentier et Michel Terrasse

Numéro spécial
Tome III - Année 2016
ISSN : 2274-9608

pour citer cet article :

Baizig, Salah, « La ville maritime et son arrière pays au Maghreb à l'époque médiévale : l'exemple de Bijāya », *Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire, RM2E - Revue de la Méditerranée édition électronique*, Tome III. 1, 2016, p. 46-57.

éditeur : Institut méditerranéen

url : http://www.revuedelamediterranee.org/index_htm_files/Baizig_2016-III-1.pdf

Pour contacter la revue
secrétariat de rédaction : redaction@revuedelamediterranee.org

ISSN : 2274-9608

publié en juillet 2016

© Institut méditerranéen

LA VILLE MARITIME ET SON ARRIÈRE PAYS AU MAGHREB À L'ÉPOQUE MÉDIÉVALE : L'EXEMPLE DE BIJĀYA

Salah BAIZIG

Université de Tunis,
Faculté des Sciences Humaines et Sociales

Peut-on dire que la ville maritime au Maghreb à l'époque médiévale, était une ville qui tournait son dos à son arrière pays pour s'orienter essentiellement vers la mer par ses activités économiques, ses ressources, et même les différents apports humains tels que le peuplement et les migrations, l'influence des civilisations etc ?

J'ai choisi de traiter cette problématique à partir de l'exemple de la ville de *Bijāya*¹, dite Bougie en français², vu qu'elle était au Moyen Âge une ville maritime typique dans l'espace maghrébin par sa situation et son site, par son contact direct avec la mer, et surtout à cause de l'exiguïté de son territoire agricole dû à la prépondérance des montagnes. Ainsi, l'exemple de *Bijāya* pourrait être, par la particularité de son site, représentatif d'au moins d'un type de villes.

La question du rapport entre la ville maritime et sa région au Maghreb médiéval n'a pas été suffisamment étudiée, et surtout elle n'a pas été

étudiée dans un rapport dialectique entre trois composantes : ville-mer-arrière pays. On a déjà des études qui ont soulevé la question du rapport de la ville et la campagne ou celle de la ville et les activités maritimes dans des ouvrages d'histoire générale du Maghreb médiévale comme celui de R. Brunschvig, en 1940 sur *la Berbérie Orientale sous les Hafside*³ ou celui de Ch. Dufourcq sur *l'Espagne catalane et le Maghrib de 1212 à 1331*⁴, dans des études monographiques comme celle de Halima Ferhat en 1993 sur *Sabta des origines au XIV^e siècle*⁵, dans des études d'histoire sociale et économique comme celle de Mohamed Hassen en 1999 sur *la ville et la campagne en Ifriqiya à l'époque hafside*⁶ ou dans des études assez nombreuses intéressées par l'histoire du commerce maritime comme celle d'André-Emile Sayous en 1929

3 R. Brunschvig, *La Berbérie Orientale sous les Hafside des origines à la fin du XV^e siècle*, 2 vol., Paris- Adrien Maisonneuve 1940.

4 Ch. E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Maghrib de la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du Sultan mérinide Abul Hasan (1331)*, PUF 1966.

5 H. Ferhat, *Sabta des origines au XIV^e siècle*, Rabat, éd. al-Manahil, imprimerie el-Maarif al-Jadida, 1993.

6 M. Hassen, *Al-madīna wal bādiyya en Ifriqiya fī al 'ahd al hafsi*, 2 tomes, Université de Tunis 1999.

1 J'ai adopté le système des translittérations des caractères arabes de l'Encyclopédie de l'Islam sauf pour les lettres suivantes: ج j, ح h, ذ d, ص s, ض dh, ط t, ظ z et ق q.

2 *Bijāya* (بجاية) en arabe, Bougie en français, est actuellement une ville côtière algérienne appartenant à la Petite Kabylie .

sur le commerce des européens à Tunis depuis le XII^e jusqu'à la fin du XVI^e siècle¹, celle de Jacques Caille en 1957 sur « les marseillais à Ceuta au XIII^e siècle »², celle de Ch.E. Dufourcq sur « les consulats catalans de Tunis et de Bougie au temps de Jacques le conquérant » en 1966, et celui de Bernard Doumerc en 1986 sur « la ville et la mer, Tunis au XV^e siècle »³.

Sans soulever le problème du rapport entre la ville, la mer et l'arrière-pays, j'ai moi-même traité séparément et partiellement son rapport avec la mer ou avec son arrière-pays et l'intérieur du Maghreb ou avec le pays du Soudan. Ceci a été fait dans ma thèse réalisée en 1995 intitulée *Bijāya à l'époque hafside, histoire économique et sociale*⁴ et dans mon article publié en 2004 intitulé « l'intégration tribale dans la société de la ville : l'exemple de la tribu de Zwāwa et de la ville de Bijāya »⁵. Un peu plus tard, en 2000, mon ami et collègue Dominique Valérian a mis l'accent sur l'activité maritime du port de Bougie au Moyen Âge dans sa thèse intitulée : *Bougie, port maghrébin, 1067-1510*⁶.

1 A.E. Sayous, *Le commerce des européens à Tunis depuis le XII^e jusqu'à la fin du XVI^e s.*, Exposé et documents, Paris- Société d'éditons géographiques, maritimes et coloniales, 1929.-183 p (Bibliothèque d'histoire coloniale), 1929.

2 J. Caille, « les marseillais à Ceuta au XIII^e s », *Mélanges d'histoire et d'archéologie de l'Occident Musulman*, Alger, 1957, t. II, p. 21-31.

3 B. Doumerc, « la ville et la mer, Tunis au XV^e s », *Cahiers de Tunisie*, t. XXXIV, n° 137-138, 1986, p 111-130.

4 S. Baizig, *Bijāya fi-l 'ahd al-hafsī : dirāsa iqtisadiyya wa ijtimā'iya*, Tunis-Faculté des Sciences Humaines et Sociales, 2006.

5 S. Baizig, « al-indimāj al-qabalī fil-madīna: mithāl qabīlat zwāwa et madīnat Bijāya », in *Revue Tunisienne des Sciences Sociales*, 127, 2004, p. 115-136.

6 Cette thèse a été soutenue en 2000 et publié en

Par conséquent, la question du rapport de la ville maritime maghrébine avec son arrière-pays reste à voir et à évaluer. Pour traiter cette problématique, les sources dont nous disposons sont constituées essentiellement de traités de géographie et de voyages et des livres d'histoire narrative, de la *Muqaddima* d'Ibn Khaldūn, et aussi des documents d'archives composés de lettres et traités de paix et de commerce.

Nous examinerons cette problématique d'abord à travers l'étude du site de la ville et son milieu humain, ensuite nous la traiterons à travers les activités économiques.

La ville et son milieu naturel et humain

Nous commencerons par un rappel historique en espérant de comprendre l'évolution de la répartition géographique des villes ifriqyennes au Moyen Âge marquée par l'importance accrue des villes maritimes.

Évolution historique : vers une nouvelle répartition géographique des villes après l'arrivée des hilaliens

Depuis la conquête de l'Ifriqiya et du reste du Maghreb au cours du premier siècle de l'hégire/VII^e siècle ap. JC et jusqu'à l'arrivée des hilaliens en 443/1051-1052 les musulmans avaient d'abord favorisé les villes intérieures pour des raisons stratégiques. La création des nouvelles capitales était toujours à l'intérieur, à l'exception de Mahdia, je cite Kairouan en 50H/670 ap.JC, Sijilmasa en 140/757, Tihert en 161/778, Fès en 172/789 et La *Kalaa* des *Banū Hammād* en 397/1007-1008. Pourtant, ils n'ont pas négligé les villes côtières ; ils ont même fondé Tunis dès le début de la conquête vers 78H/697ap. J.C sur le site d'un petit village au bord du « lac de Tunis » et ils ont

2006 par l'École Française de Rome.

renforcé les villes côtières existantes par la construction des ribāts dans les principales villes telles que Monastir en 180/796 et Sousse sous l'émir aghlabide Ibrahim I^{er} au début du VIII^e siècle ap. J.C et la création des médinas où la grande Mosquée et les souks y ont occupé le centre. L'invasion hilalienne a créé un état d'insécurité en Ifriqiya et au Maghreb Central. Les anciens ou nouveaux pouvoirs apparus après la dislocation de l'émirat ziride ont choisi leurs capitales parmi les villes côtières : Gabès est devenue vers 445/1053 la première capitale rattachée aux hilaliens sous les Banū Makkī, Mahdia redevint capitale des Zirides en 449/1057, Tunis fut choisie comme capitale par les Banū *Khurasān* en 450 /1058; mais la chose nouvelle fut la création d'une nouvelle capitale hammadide sur la côte en 460/1067, ce fut la ville de *Bijāya* qui remplaça la *Kalaa* des Banū *Hammād*. Le géographe *al-Idrīsī* souligne que « la ville de *Bijāya* fut construite parce que la *Kalaa* est devenue une ville en ruine »¹ à la suite de l'invasion hilalienne. Ainsi, depuis la deuxième moitié du V^e/XI^e s jusqu'à la fin du IX^e/XV^e siècle, Tripoli, Tunis, *Bijāya*, et *Sabta* sont devenues les quatre villes les plus importantes du Maghreb vu qu'elles se sont distinguées par leurs liens forts au commerce méditerranéen. D'autres villes côtières ont pris de l'importance mais pas au même degré que les précédentes: je cite Gabès, Mahdia, Bône, Oran, Tanger et Salé. La répartition géographique des villes a changé. La mer a beaucoup avantage la croissance de ces villes maritimes dont certaines comme *Bijāya* et *Sabta* étaient fortement ouvertes sur la mer.

La ville et son milieu naturel

Site et situation

Lorsque *Bijāya* fut fondée en 460/1068 par

1 *al-Idrīsī, al-Maghrib al-'arabī min nuzhat al-mushtāq*, op. cit., p. 117.

l'émir Hammadide *Al-Nāsir Ibn 'Alannās*, la conjoncture n'était plus celle du temps de la fondation de Kairouan construite loin de la mer. *Al-Nāsir* n'a pas cherché à fuir la mer, il a plutôt cherché à s'installer sur la mer, sans pour autant négliger le rôle défensif du site qu'il a choisi pour trois raisons : D'abord pour s'éloigner des hilaliens qui l'ont battu dans la bataille de Sbiba² en 457/1057, suite à laquelle ils ont encerclé sa capitale La *qal'a*. Son déplacement vers la côte fût un choix stratégique à l'instar de son homologue l'émir ziride qui a quitté Kairouan pour retourner à Mahdia depuis 449/1057. *Al-Nāsir* chercha à se protéger du danger hilalien par les hauteurs montagneuses qui s'étendaient derrière l'emplacement choisi de sa capitale d'avenir *Bijāya*, en particulier le djebel *Amisūn*, l'actuel Gouraya pour que l'accès soit difficile et contrôlable du côté terrestre selon les critères de défense au Moyen Âge. *Bijāya* fut construite sur le versant qui descend jusqu'à la mer. *Al-Idrīsī* nous a informé que les hilaliens s'arrêtaient au niveau de l'oued *al-mālīh*³ au sud de l'actuelle Sétif, c'est-à-dire que même la ville de Sétif était épargnée de leur menace. En

2 D'après Yāqūt al-*Hamawī* dans son livre *Mu'jam al-buldān*, Beirout, Dar Sādir- Dār Bayrūt, 1957, t. III, p. 186, Sbiba est un lieu appartenant à la zone administrative de Kairouan. H.R. Idris dans son article « Hammadides », in *Encyclopédie de l'Islam*, nouvelle édition, t. III, p. 140, la situe entre Kairouan et Tebessa. Sur la bataille de Sbiba voir : Ibn 'Idhārī, *al-bayān al-mughrib*, Tunis-al-Dār al-'arabiyya lil-kitāb, 1983, t. I, p. 299 ; Ibn al-Athīr, al-Kāmil fil-tārīkh, Beirout, Dār Sādir, 1967, t. X., p. 44-46 ; H.R. Idris, *La Berbérie Orientale sous les Zirides X^e-XII^e s*, Alger - Institut des Études Oriales, Paris- Adrien Maisonneuve, 1962, t. I, p. 249-261 ; S. Baīzig, *Bijāya fil 'ahd al-hafsī...*, p. 45-49

3 *al-Idrīsī, al-Maghrib al-'arabī min kitāb Nuzhat al-mushtāq*, éd.arabe et trad. de M.Hāj Sādiq, Paris-Publisud 1983, p.1 18.

même temps *Bijāya* s'ouvrait directement sur la mer, plutôt elle était collée à la mer, sur une baie ouverte sans aucun obstacle dans un golfe bien ouvert aussi, d'une largeur d'environ 5 kms. Cependant, bien qu'elle fût aussi exposée à la mer, elle était protégée quand-même par son emplacement sur le versant de Gouraya et surtout par les trois caps élevés : le Cap Carbon, le Cap noir ou pointe Noire et le Cap Bouak qui ont permis à la ville de contrôler la mer de loin mais aussi ils protégeaient le port contre les vents du nord-ouest.

La deuxième raison de son choix était stratégique car il chercha à confronter par mer son ennemi traditionnel le ziride *Tamīm ibn al-mu'iz* installé à Mahdia. La troisième raison était économique, il s'agissait de remplacer le rôle économique de la *Qal'a* en tant que pôle de commerce caravanier par le commerce méditerranéen.

L'arrière-pays et ses ressources naturelles

Les montagnes de la région de *Bijāya* appartiennent à trois chaînes montagneuses : le Djurjura qui se termine par le djebel Amīsūn, dit aujourd'hui djebel Gouraya au nord de *Bijāya*, les Babors et les Bibans au sud-est de la ville. L'altitude de ces montagnes dépasse parfois les 2000 m, mais le point culminant du djebel *Amīsūn* n'est que de 672 m et la ville s'étend sur son versant regardant la mer.

Cependant la région est sillonnée par des traversées naturelles et surtout par le Grand oued appelée Oued *al-Sāhil* dont le débouché est à deux miles de *Bijaya*, et au nord de celui-ci un autre oued plus petit appelé l'Oued *al-saghūr*. L'oued *al-Sāhil* traverse une petite plaine exiguë, et par conséquent le territoire agricole était limité.

Les ressources naturelles de la forêt environnante étaient limitées. Il s'agissait des

plantes médicinales, des écorces de Bougie pour le tannage du cuir, du lin et du chanvre pour le textile¹.

Al-Idrīsī souligne en outre l'importance des matières premières dans la région pour la fabrication des navires tels que le goudron, le bois et le fer.

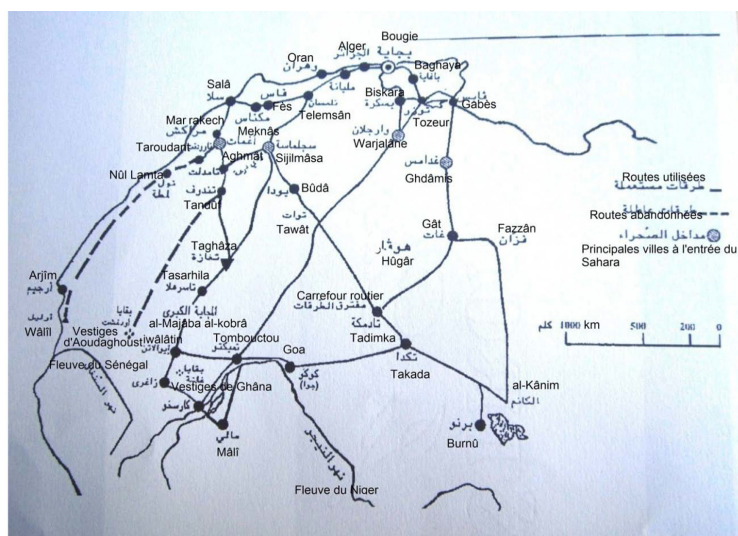
L'accès vers l'intérieur du Maghreb

Vu la prépondérance du relief montagneux, l'accès de *Bijāya* vers l'intérieur pouvait être difficile. En fait, les géographes comme *Abū 'Abd-allāh al-Idrīsī*, *'Abd al-Wāhid al-Marrakushī*, *Yāqūt al-Hamawī*, *'Imād Addīn Abū al-Fidā* et *Zakariya al-Qazwīnī*², et les voyageurs en particulier *Muḥammad al-'Abdarī*

¹ Mas Latrie, éditeur, *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Âge*, Paris, H. Plon 1866, p. 27, 377 ; al-Idrīsī, *al-Maghrib al-'arabī min kitāb Nuzhat al-mushtāq*, p. 115 ; F. B. Pegolotti, *La Pratica della mercatura*, édité par Evans, Cambridge Massachusetts 1936, p. 70 ; J. L. L'Africain, *Description de l'Afrique*, traduite en français par A. Epaulard 2 tomes, Paris 1956, t. II, p. 406; Ibn Sa'īd al-Maghribī, *Kitāb bast al-ardh*, éd. Institut Moulay al-Hasan, Rabat 1958, p. 76 ; Ch. E. Dufourcq, « Les activités politiques et économiques des Catalans en Tunisie » in *Boletín de Real Academia de Buenas letras de Barcelona*, t. XIX, 38 ; S. Bono, *Le relazioni commerciali fra I paesi del Maghreb e l'Italie nel medioevo*, Quaderni dell'istituto italiano di cultura di Tripoli, 1965, p. 375.

² al-Idrīsī, *al-Maghrib al-'arabī min kitāb Nuzhat al-mushtāq* ; A. al-Marrākchī, *al-Mu'jib fī talkhīsi akhbār al-Maghrib*, Dār al-Kitāb Casablanca 1978; Yāqūt al-Hamawī, *Mu'jaba al-buldān*, 5 tomes, Dār Sādir- Dār Bayrūt 1957; Abūl-Fidā', *Taqwīm al-buldān*, Paris-Imprimerie Royale 1840; Z. al-Qazwīnī, *Athār al-bilād*, Dār Sādir-Dār Bayrūt 1960.

et *Muhammad Ibn Battūta*¹ attestent que *Bijāya* était bien reliée au réseau des voies terrestres allant jusqu'au pays du *Sūdān*, bien plus elle était un pôle important sur l'axe principal est-ouest allant de Tunis jusqu'à Salé et relié au *Mashriq* par une voie côtière, et au sud du Maghreb puis jusqu'au pays du *Sūdān* par des axes nord-sud à travers surtout les deux villes-portails du Sahara *Sijilmāsa* et *Warjalān*.



Carte des routes du Maghreb et pays du *Sūdān* Occidental au bas Moyen Âge

Bijāya était donc naturellement une ville bien liée à la terre malgré son relief montagneux et l'exiguïté de sa plaine. Qu'en était-il sur le plan humain ?

La ville et le milieu humain environnant

Le peuplement de la ville

Une première question concerne le peuplement de la ville. S'est-il fait essentiellement par la mer ou par la terre ? On note qu'al-Bakrī dans son livre *al-Masālik wal mamālik* nous informe qu'à la veille de sa fondation *Bijāya* était un petit port peuplé d'andalous qui probablement, étaient des marins commerçants ; mais il ne s'agissait que d'un groupement limité. Le peuplement le plus important fût réalisé par l'émir Hammadide al-Nāsir le fondateur de *Bijāya*. Ibn Khaldūn rapporte qu'il a poussé les gens de la région et ceux de l'intérieur à descendre à *Bijāya* et les a encouragés à s'y installer en leur accordant le privilège fiscal de l'exemption d'imports. La population environnante, en particulier la tribu appelée *Bijāya* qui a donné son nom à la ville et la tribu *Zwāwa* de son arrière pays étaient les premières à participer au peuplement de la ville. À l'intérieur, et surtout dans la région la Hodna où se trouvait l'ancienne capitale la *Qal'ā*, les circonstances ont joué favorablement à l'action menée par al-Nāsir car une grande partie de la population envahie par les hilaliens a dû fuir vers *Bijāya*. *Al-Idrīsī* résume le processus en disant que « *Bijāya* fut peuplée parce que la *Qal'ā* fut ruinée ». *Bijāya* continua à séduire la population de l'intérieur en provenance de sa région et de différentes régions maghrébines durant le Moyen Âge, certainement avec un rythme moins accéléré que celui de ses premières années. Cependant au début du VII^e/XIII^e siècle elle a connu, à l'instar de Tunis, l'arrivée par terre et par mer les vagues les plus importantes des émigrés andalous suite à l'occupation des principales villes par espagnols : Cordoue en 633/1233,

¹ al-'Abdarī, *al-Rihla al-maghribiyya*, Rabat 1968; Ibn Battūta, *Tuhfat al-nuzzār*, Bayrūt-al-Sharik al-'ālamīyya lil-kiāb, 1991.

Valence en 636/1238, Séville en 646/1248 et Murcie en 666/1268, et n'a échappé à la *reconquista* que Grenade et son émirat qui ont succombé plus tard, en 1492.

Bijāya et la population environnante : Interaction ou rupture ?

D'après *Ibn Khaldūn* la ville en général ne pouvait durer que grâce à ses liens forts avec sa campagne, surtout concernant le peuplement de la cité et les besoins vitaux réciproques. Il a cité *Bijāya* comme exemple insistant sur le rôle de la campagne environnante pour la pérennité de la ville, surtout sur le plan humain et de la croissance urbaine. Pour la campagne, il s'agissait d'après lui, des alentours de la ville et des montagnes les plus proches. Par conséquent, la ville ne suffisait pas de la croissance démographique naturelle locale car le flux de la population de sa région était essentiel ; *Ibn Khaldūn* pensait que ce flux était vital pour la ville.

En effet, l'analyse des données fournies par nos sources montrent qu'il y a eu une relation étroite de *Bijāya* avec la population de sa région et ses activités. La population la plus concernée était celle de la tribu *Zwāwa*, car elle était sur les montagnes les plus proches de la ville. *Ibn Khaldūn* et *Ibn Khalikān* ont attesté qu'elle occupait l'arrière-pays de *Bijāya*¹. La tribu *Sadwikish* était aussi une tribu assez importante dans la région, mais elle se trouvait plus loin sur les plaines entre *Bijāya* et Sétif. En plus elle a connu une sédentarisation tardive et elle s'attachait toujours à une vie militaire rigide.

1 A. Ibn Khaldūn, *Kitāb al-'Ibar wa diwān al-mubtada' wal khabar*, 7 tomes, Bayrūt-Dār al-kitāb al-lubnānī, 1959, t. VI, p. 262, 263 ; Ibn Khalikān, *Wafīyyat al-a'yān*, 8 tomes, Bayrūt-Dār Sādir, 1972, t. IV, p. 97.

Donc, c'est *Zwāwa* essentiellement, qui communiqua avec *Bijāya* sur le plan humain et économique ; mais elles étaient comme deux vases communicants. *Bijāya* était la grande ville et un pôle d'attraction dans sa petite région, au Maghreb Centrale et même pour les régions lointaines depuis sa fondation. Toutes nos sources la considèrent comme étant la deuxième ville après Tunis sous les Hafsides et la première ville au Maghreb Centrale au Moyen Âge depuis sa création. Donc pour sa campagne elle était le marché où elle vendait des produits agricoles et des articles artisanaux simples et d'où elle s'approvisionnait en produits manufacturés et artisanaux développés et en produits importés surtout que *Bijāya* était un grand port de commerce maritime et l'un des grands débouchés du commerce caravanier. Mais *Zwāwa* s'est introduite même dans la ville à travers l'intégration de plusieurs de ses ressortissants dans la population et la société urbaine.

Ibn Khaldūn poursuit son analyse en disant que ces bédouins descendent en ville et se réhabilitent à la vie citadine, cette réhabilitation est la deuxième étape de leur intégration dans la ville. En fait d'après lui les gens proches de la ville ont déjà une prédisposition pour la vie citadine. Tel est le cas de *Zwāwa*, car leur intégration était le résultat de cette interaction et de cette communication entre la ville et sa campagne. L'ouvrage d'*al-Ghubrīnī* « 'Unwān al-dirāya » comprend 110 biographies des 'ulama dont 81 se sont installés définitivement à *Bijāya*, parmi eux 10 provenaient de *Zwāwa* et des régions proches c'est-à-dire environs 1 /8 du total. L'arrière pays direct y participa par 12.35 % qui sont devenus des bougiotes. Toute proportion gardée, ces chiffres ne sont que révélateurs et attestent au moins l'enracinement de ces 'ulama dans la ville de *Bijāya*.

Le port de la ville était-il exclusivement attaché à la mer ?

Le rapport de la ville avec son environnement atteste bien le lien organique avec son arrière-pays. Cependant, peut-on toujours dire que *Bijāya* a eu une orientation maritime due à ses activités portuaires ?

Importance du commerce avec la Méditerranée

On souligne d'abord l'importance de *Bijāya* au sein de la Méditerranée.

a *La configuration du port* : le port est important non seulement par ses activités commerciales mais aussi par son emplacement, par son organisation et ses structures.

Le port était géré par un organisme administratif et financier appelé *Diwān al-Bahr* dont le directeur fut appelé *ra'īs al-diwān* ou *sāhib al-diwān* qui était entouré par des fonctionnaires administratifs et financiers, parmi eux le *mushrif*, sorte de receveur des finances, qui occupait un poste-clé et gérait les taxes douaniers, alors que le *ra'īs* gérait toutes les affaires du port et il était en parallèle l'amiral de la flotte militaire de *Bijāya*.

Depuis le début du VII^e/XIII^e siècle, les commerçants italiens, marseillais et catalans ont eu leurs fondouks et leurs consuls à *Bijāya*. Le fondouk était un établissement ayant trois fonctions principales : il était à la fois le siège du consulat d'une nationalité, le foyer de ses commerçants doté de tous les services et un lieu de transactions commerciales.

b- *L'importance des relations commerciales* attestent, elles aussi, l'orientation maritime de la *Bijāya* médiévale. Elles étaient importantes par la variété des produits échangés et par les activités continues du port malgré, parfois, les circonstances défavorables et les aléas des

relations diplomatiques.

Prenons l'exemple de la laine et des fourrures. Georges Jehel, s'appuyant sur les archives de Gêne, a montré dans son livre « les Génois en Méditerranée Occidentale » que *Bijāya* était le premier fournisseur de la laine pour Gêne qui a importé de *Bijāya* à elle-seule, entre 1237 et 1292, 48.7% de ses besoins en laine¹; ce taux représentait 54.12 % de la laine importée du Maghreb¹. Robert Delort s'appuyant sur des archives variées à Paris, Torino, Cologne et Marseille a montré la suprématie de la fourrure bougiote en Europe aux XIV^e et XV^e siècle². *Bijāya* fournissait la laine, la fourrure et le cuir à Pise, Gêne, Marseille, Aragon, Finlande, L'Angleterre, Paris, Cologne, Lubeck et l'Allemagne. Elle se plaça aux premiers rangs aussi dans d'autres produits comme les articles de la céramique et de la poterie et quelques fruits secs. Elle détenait aussi l'exclusivité de certains produits comme les écorces de Bougie pour le tannage, la cire et le colorant de couleur pourpre de la cochenille³.

c- *La course* aussi atteste la vocation maritime de *Bijāya*. D'après *Ibn Khaldun* la course bougiote a connu son apogée durant

1 G. Jehel, *Les Génois en Méditerranée Occidentale (fin XI^e-début XIV^e s.)*, ébauche d'une stratégie pour un empire, Paris, Centre d'Histoire des Sociétés, Université de Picardie, Alphacopy 1993, p. 345-347.

2 R. Delort, *Le commerce des fourrures en Occident à la fin du Moyen Âge (1300-1450)*, 2 tomes, Rome, École Française de Rome, diffusion Boccard, 1978, t. I, p. 551, 581.

3 F. B. Pegollotti, *La pratica della mercatura*, Cambridge-Massachusetts, Allan Evans 1936, 70; Ch. E. Dufourq, « Les activités politiques et économiques des catalans en Tunisie et en Algérie Orientale de 1262 à 1373 », *op. cit.*, p. 5-96 ; S. Bono, *Le relazioni commerciali fra I paesi del Maghreb e l'Italia nel Maghreb e l'Italia nel medioevo*, *op. cit.*, p. 15

le dernier tiers du XIV^e siècle et au début du XV^e siècle¹. Par conséquent, *Bijāya* possédait à cette époque le marché des captifs le plus important au Maghreb².

Le commerce de Bijāya était terrestre aussi mais essentiellement lié au port

Le port de *Bijāya* était un débouché de la production locale et du commerce caravanier :

a - *Il était d'abord le débouché du commerce régional et maghrébin :*

L'arrière-pays répondait à l'activité du port par une production agricole commerciale et lucrative dont la principale est celle des vergers de la petite plaine comme le caroube, les amendes, le raisin et le miel, les produits rares et précieux de la forêt surtout les produits médicinales, l'élevage ovin et les olives sur le versant de la montagne.

D'après *al-Idrīsī*, elle accueillait en provenance de ses régions des matières premières³ comme le goudron et l'asphalte pour approvisionner son industrie navale et le plâtre pour l'industrie du bâtiment, et vu qu'elle était un grand marché de laine et de cuir, elle accueillait également les peaux non travaillées pour les traiter et les revendre aux européens.

Al-Wansharīsī dans l'une de ses *nawāzils* nous a présenté le cas d'un commerçant de soie venant de *Māzīna*, ville du Maghreb Central, pour vendre sa marchandise dans la *qaysariyya* de *Bijāya*.

b *Ce commerce complétait en fait le grand commerce transsaharien qui débouchait à*

Bijāya où se rencontraient les commerçants venus de la méditerranée et ceux venus des *Bilād al-Sūdān* qui d'ailleurs étaient maghrébins. Les sources attestent le rôle de *Bijāya* comme port de transit et de rencontre entre les deux grands commerces méditerranéen et transsaharien. *Al-Idrīsī*, parlant de *Bijāya* a dit clairement qu'elle était le lieu de rencontre des négociants du Sahara et les autres. Les documents d'archives à Gênes sur lesquels a travaillé Hilmar Krueger⁴ et d'autres documents exploités par Michel Abitol⁵ ont montré l'importance de *Bijāya* pour les européens en tant que marché d'or, *al-Ghubrīnī* atteste de sa part l'importance du marché des esclaves noirs et des captifs blancs à *Bijāya*⁶, sachant que l'or et les esclaves noirs étaient les deux produits principaux importés des *Bilād al-Sūdān* et demandés par les commerçants européens. Le port de *Bijāya* était donc un port de liaison et de transit ; il recevait les commerçants de toutes parts. Sa flotte n'allait loin que rarement et sa navigation était généralement limitée au cabotage, sauf pour les corsaires⁷.

Conclusion

Ainsi *Bijāya* par son site nettement maritime, sur un versant montagneux regardant la mer dans une région montagneuse dont l'accès était

4 H. C. Krueger, « The wares of exchange in the Genoese African traffic of the twelfth century », *Speculum*, XII, 1937, p.69.

5 M. Abitol, « Juifs maghrébins et commerce transsaharien du VIII^e au XV^e s. », *R.F.H.O.M* (Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer), t. LXVI, 1979, p. 177-178

6 al-Ghubrīnī, 'Unwān al-dirāya fī man 'urifa minal 'ulamā fīl mi'ati al-sāb'a bi *Bijāya*, édition de R. Bounar, Alger-SNED 1970, p. 76.

7 S. Baizig, *Bijāya fil 'ahd al-hafsī*..., p. 31-233, 286-288.

1 *al-Ibar*, t.VI, p. 902.

2 S. Baizig, *Bijāya fil 'ahd al-hafsī*, op-cit, p. 286-291.

3 al-Idrīsī, *al-Maghrib al-'arabī min kitāb nuzhat al-mushtāq*, op. cit., p.116.

difficile, n'ayant qu'une plaine exigüe, était paradoxalement fortement liée à son arrière-pays et aux activités terrestres. Elle était liée à la mer et en même temps enracinée dans son pays. Le cas de *Bijāya* qui était plus exposée à la mer que Tunis, et aussi exposée que *Sabta*, est l'exemple des villes maritimes au Maghreb médiéval qui échappent à l'idée qui fait de toute ville privée d'un espace agricole suffisant est vouée exclusivement et obligatoirement à la mer.

Dans notre approche, nous sommes partis de certains éléments explicatifs dans la nature même de la population et du peuplement. L'analyse que nous avons faite a révélé que la population de *Bijāya* était déjà enracinée dans la terre avant de s'installer dans la ville dès sa fondation. Elle a exploité la mer sur place tout en la mettant en rapport avec la terre. Elle a trouvé entre les montagnes des accès vers l'intérieur pour garder les liens avec ses racines sur le plan humain et économique. Cet attachement à la terre n'était cependant pas sans rapport avec la mer, car des activités artisanales importantes et certaines productions cultivées ou naturelles ont été orientés vers le commerce maritime.

RM2E Revue de la Méditerranée

RM2E Revue de la Méditerranée