

LE PORTULAN ARABE DÉCRIT PAR AL-'UMARĪ

par Jean-Charles Ducène

École pratique des hautes études

190-198 av. de France

75244 Paris cedex 13

jean-charles.ducene@ephe.sorbonne.fr

L'encyclopédiste mamelouke Ibn Faḍl Allāh al-'Umarī a utilisé comme source de sa description de la Méditerranée un document cartographique arabe d'un certain Muḥammad 'Abd Allāh ibn Abī Nu'aym al-Anṣārī al-Qurṭubī al-Ra'īs ; il désigne le document en question par le terme de « qunbās » (« compas »). Bien que l'individu ne soit pas identifié, al-'Umarī explique que c'était un marin qui avait une grande expertise de la Méditerranée. En outre, al-'Umarī le mentionne aussi dans le chapitre qui traite des vents où il décrit une « rose des vents » qui se trouvait également sur le « qunbās ». Enfin, plusieurs éléments topographiques relatifs à l'Afrique du Nord montrent des analogies entre cette source et des ouvrages maritimes italiens de la même époque.

The Mameluk encyclopedist Ibn Faḍl Allāh al-'Umarī used a cartographical document given to him by someone called Muḥammad 'Abd Allāh ibn Abī Nu'aym al-Anṣārī al-Qurṭubī al-Ra'īs as a source for his description of the Mediterranean sea, and he called this document « qunbās » (« compass »). Although this Muḥammad is not identified, al-'Umarī explains that he was a sailor who was experienced in Mediterranean navigation. Furthermore, al-'Umarī also mentions him in the chapter about the winds, where he describes a wind rose that was present on this « qunbās ». Finally, some place-names quoted from this « qunbās » are analogous to the maritime Italians' works of the same period.

1 Introduction

Jusqu'à présent, la littérature géographique arabe médiévale s'est révélée pauvre vis-à-vis de la navigation en Méditerranée. Elle nous a livré uniquement des listes de mouillages précisant les distances en jours de navigation entre différents ports de la Méditerranée et ceci à partir du XI^e siècle. Les premières d'entre elles sont données par al-Bakrī¹ selon l'informateur Mu'min ibn Yūmar Ḥawwārī. On trouve également dans l'anonyme *Kitāb al-gharā'ib* (Oxford, Bodleian, Ar. C. 90, f. 34a), composé au XI^e siècle, une représentation de la ville d'al-Mahdiyya qui est expressément accompagnée d'un itinéraire qui conduit d'al-Mahdiyya jusqu'en Sicile². Enfin, dans les deux ouvrages de géographie d'al-Idrīsī³, on rencontre parfois des itinéraires donnés par terre et par mer,

mais il est aléatoire d'aller plus loin en supposant l'utilisation de cartes par ces auteurs car ces routiers maritimes méritent à peine l'appellation d'instructions nautiques. Quant aux nombreuses cartes qui illustrent les ouvrages de géographie arabe médiévale, celles conservées témoignent exclusivement d'un intérêt pour les terres. Et pour cause, ce sont des géographes qui s'intéressent aux routes ou aux villes qui les dessinent, sans parler des astronomes qui pratiquent la géographie mathématique par nécessité et qui ne se préoccupent pas de la mer. Cela dit, à partir du début du XIV^e siècle, apparaissent quelques rares exemples d'une cartographie maritime arabe⁴.

On considérerait, il y a peu, que la plus ancienne carte nautique arabe était celle appelée « le portulan arabe de l'Ambrosienne » (Milan, Ambrosienne, SP II,

1 Al-Bakrī, 1913, p. 175.

2 Edson et Savage-Smith, 2004, p. 91.

3 Al-Idrīsī, 1866, p. 117-120 ; Ducène, 2010, p. 70-73 ; Picard, 2007, pp. 183-203 ; Picard, 2007a, p. 104-110 ; Gautier Dalché, 1995, p. 51-52.

4 Soucek, 1992, p. 263-265.

259)⁵, datée anciennement du début du XIV^e siècle. Mais Ramon Pujades a justement montré qu'il s'agissait d'une carte copiée sur un modèle européen dans le premier tiers du XV^e siècle, alors que les autres exemplaires sont aussi du XV^e siècle. Il s'agit d'abord de la carte (44 x 77 cm) dessinée par Aḥmad ibn Sulaymān al-Ṭanǧī al-Kātibī⁶ et datée de 816/1413-14 (Istanbul, Topkapı, H. 1823), puis de celle d'Ibrāhīm al-Ṭabīb al-Mursī réalisée en 865/1461 (89 x 53 cm) (Istanbul, Deniz Müzesi Komutanlığı, 882)⁷. Par la suite, on a la production de la famille tunisienne al-Safāqusī, mais nous sommes là au XVI^e siècle.

Par ailleurs, à partir de la première moitié du XIV^e siècle lorsque les sources arabes du Maghreb ou des pays riverains de la Méditerranée mentionnent des cartes nautiques elles utilisent le terme de *qunbāṣ*⁸, toujours en rapport avec une production européenne. L'attestation la plus connue est celle d'Ibn Ḥaldūn qui écrit vers 1396, dans son *Introduction (al-muqaddima)*⁹, lorsqu'il évoque l'arrivée des Occidentaux aux Canaries et compare cette navigation océane avec celle de la Méditerranée : « Les pays riverains de la Méditerranée sont relevés sur une carte (*ṣaḥīfa*)¹⁰ qui donne leur position sur la côte et les informations les concernant. C'est ce qu'on appelle un « compas » (*kunbāṣ*) » (tr. V. Monteil).

Le mot réapparaît expressément chez Ibn Maǧṭīd¹¹, en Orient dans la deuxième moitié du XV^e siècle, mais avec une sorte de condescendance, pour désigner les roses des vents utilisées par les marins égyptiens naviguant en Méditerranée, roses qui étaient à huit lignes de vents et huit directions intermédiaires alors que, lui, utilise une rose plus complète à trente-deux directions et avec une autre nomenclature, de provenance astronomique.

Le mot est aussi écrit en 1579 lorsque 'Alī al-Šarāfi¹² de Sfax mentionne un *qunbāṣ* fait à Majorque parmi les sources de son planisphère. Enfin, une occurrence plus tardive se retrouve dans la relation de voyage du Marocain al-Tamǧrūtī qui traversa la Méditerranée en 1589-1591 pour effectuer une

ambassade auprès du sultan d'Istanbul et qui précise les instruments de navigation vus à bord du bateau à son retour¹³ : « L'orientation sur mer se fait au moyen d'un instrument nommé boussole (*ḥakk*), qui a la forme d'un habitacle (*bayt al-ibra*) et d'une carte géographique de la mer en parchemin sur laquelle sont inscrits les noms de toutes les villes du littoral et des îles. Cette carte fait connaître également les différentes espèces de vents, la distance franchie par les vaisseaux et celle qui leur reste à franchir, comptée en milles : ils la nomment 'compas' (*qunbāṣ*). »

Or, la cinquième occurrence médiévale, mais la plus ancienne chronologiquement, se retrouve chez un encyclopédiste égyptien d'époque mamelouke, Ibn Faḍl Allah al-'Umarī qui écrit son encyclopédie entre 1330 et 1348. Dans deux passages relatifs à la Méditerranée et à la manière de tirer parti des vents, l'auteur mentionne ce terme pour décrire une réalité physique qui lui sert de source dans ces deux cas. Bien que le texte ne soit pas très long, la date du témoignage et sa nature valent que l'on s'y arrête.

2 Les sources

À deux reprises, al-'Umarī se réfère ainsi à un *qunbāṣ*, une première fois dans la description de la Méditerranée pour laquelle il a mis à profit cette source et une seconde fois à propos des vents qu'utilisent les marins. Ainsi, à l'entame de ce chapitre, il écrit expressément :

Sache que j'ai recherché ce savoir, et je me suis mis à regarder attentivement (*ǧ'a'altu ata'amil*) les compas (*al-qanābīs*) disposés à cette fin jusqu'à ce que cela me soit évident – louange à Dieu qui l'avait celé - et que ce qui est caché m'apparaisse clairement. J'ai écouté à propos de cette matière unique le cheikh merveilleux al-rā'is al-ustād (*« le capitaine savant »*) Abū Muḥammad 'Abd Allāh ibn Abī Nu'aym al-Anṣārī al-Qurṭubī. Je l'ai rencontré, je l'ai interrogé et j'ai trouvé que c'était un homme dépourvu de vêtements d'honneur qui avait passé sa jeunesse à naviguer à

5 Pujades, 2007, p. 296.

6 Sezgin, 2007, II p. 31-32, pp. 39-40, p. 136 ; Herrera Casais, 2008.

7 Sezgin, 2007, II, p. 32-33 ; Herrera Casais, 2009.

8 Dozy, 1881, II, p. 417 ; Corriente, 1997, p. 468 « pair of compasses », du latin *compassum* ; Kahane ; Tietze, 1958, p. 178-179, le sens de « compas de marin » apparaît au XV^e siècle.

9 Ibn Khaldoun, 1967, I, p. 116 ; Idem, 2003, I, p. 278, Le terme apparaît dans le supplément au deuxième préambule que l'on trouve dans la version moyenne, représentée par trois manuscrits dont le plus ancien est daté de 798/1396 (Fès, ms Fārisiyya).

10 Vincent Monteil traduit par « portulan », Abdesallam Cheddadi par « livre », nous préférons garder un sens plus neutre.

11 Tibbetts, 1981, p. 121, p. 294-295.

12 Pinna, M., II, p. 140 ; Nallino, 1916, p. 533-48.

13 Et-Tamgrouti, 1929, p. 84.

l'intérieur de la Méditerranée, il avait passé le meilleur de sa vie à voyager dans tous les sens, à traverser cette mer d'ouest en est, du nord au sud, tant dans les pays musulmans que les non musulmans au point de maîtriser ce qui la concerne. Je lui ai fait savoir ce qui m'apparaissait dans ces compas (*al-qanābīš*) et je lui ai expliqué ce que j'avais compris. Il ne fut pas avare en approbations et en remerciements. « J'ai trouvé que tu avais compris et j'ai senti que tu avais découvert [leur emploi] », dit-il¹⁴.

Malgré nos efforts, nous devons avouer que les prosopographies arabes médiévales n'ont gardé aucune trace de ce « capitaine ». On peut cependant déduire de sa *nisba*, *al-Qurṭubī*, qu'il appartenait à une famille originaire de Cordoue, c'est-à-dire qu'il était lié à l'Andalus.

Un peu avant, dans le chapitre des mers, *al-'Umarī* avait déjà mentionné de manière plus concise le *qunbāš* du *rā'is*, « capitaine », *Abū Muḥammad 'Abd Allāh al-Anṣarī al-Qurṭubī* comme source pour la description de la Méditerranée. Pour le nord, il s'était appuyé sur ce *qunbāš* et sur ce qu'un génois du nom de *Balbanān* lui avait appris. Cet informateur est déjà connu chez *al-'Umarī* car c'est lui qui lui a communiqué des informations sur l'Europe occidentale et surtout l'Italie¹⁵. *Al-'Umarī* l'appelle d'ailleurs autre part *Domenichino Doria*, mais l'identification exacte du personnage reste à établir.

Il est difficile de faire la part des deux sources pour le nord de la Méditerranée, mais il ressort nettement du texte d'*al-'Umarī* que le *qunbāš* en question était une carte car l'énumération des toponymes côtiers est accompagnée de remarques sur la forme du tracé côtier tel qu'il apparaissait sous les yeux d'*al-'Umarī*. Un point lexical reste à éclaircir : que faut-il entendre exactement par *qunbāš* ?

3 *Qunbāš* comme carte munie d'un réseau de lignes de vents

Le fait qu'il s'agissait d'une carte est explicite quand *al-'Umarī* dit : « Sache que le *qunbāš* englobe la Méditerranée, son débouché dans l'océan à l'extrême occident, ses détroits, ainsi que ses golfes, ses îles importantes, ce qui la met en contact avec la mer Noire (*baḥr Nīṭīš*), la mer d'Azov (*Mānīṭīš*) ainsi que

la terre qui l'entoure au sud, au nord et à l'est. Quant aux lignes qu'on y voit, ce sont les vents que suivent les bateaux. Il y a des lignes noires, rouges et vertes – selon ce qui est visible dans le cercle subdivisé complet¹⁶. » Suit d'ailleurs une illustration dans le manuscrit.

L'allusion à une « rose des vents » ou rose azimutale semble confirmée plus loin, lorsqu'*al-'Umarī* écrit : « Cela est dessiné sur les lignes du cercle suivant. Quant à ce que j'ai dessiné dans ce livre comme cercles, ils sont au nombre de quatre. Le premier est le cercle des quatre vents d'origine, puis celui des huit vents, (...) celui des seize vents et enfin des trente-deux vents (...). C'est dessiné sur le *qunbāš* ». Nous reviendrons dans un instant sur la nomenclature des vents, mais la sémantique du terme est à comparer avec les acceptions occidentales de l'étymon. Car cette polysémie du terme arabe recouvre celle des termes européens.

Le mot apparaît pour la première fois dans l'ouvrage *Compasso de navigare* (1296) avec pour sens implicite « carte » bien que nous ayons là un routier donnant des instructions nautiques descriptives. De même, chez Marco Polo (éd. 1298), on lit : « Selonc le compas des mariniers de cele grant mer » avec pour sens carte marine, acception considérée comme un italianisme¹⁷. Francesco de Barberino (il écrit entre 1309-1313)¹⁸ lui donne aussi le sens de carte. En revanche, le sens de « compas à deux pointes », puis boussole et ensuite sans doute « rose des vents », se retrouve en catalan et en castillan¹⁹.

Ainsi, *a priori*, cette polysémie du terme arabe ou ce sens large de carte marine montrant à la fois le tracé côtier, des lignes de vents et des roses de vents est attesté en Occident à la même époque.

On peut avoir une certaine idée de ce que montrait cette carte en suivant la description d'*al-'Umarī*, en précisant que c'est la côte de l'Afrique du Nord qui est la plus détaillée. L'auteur a choisi de parcourir les côtes méditerranéennes dans le sens inverse de l'aiguille d'une montre. La description donne ainsi²⁰ :

Le premier [point] sur l'océan Atlantique (*baḥr al-muḥīṭ*) est *Asafī*, qui est avancé vers le sud, ensuite on rencontre *Azamūr*, qui est plus au nord, ensuite *al-*

14 Ibn Faḍallāh *al-'Umarī*, 2006, pp. 331-332. Le texte a été précédemment édité par *Laṭf Allāh Qārī*, 1996, pp. 50-56. Je remercie Mme Monica Herrera pour cette référence et nos longues discussions à ce sujet.

15 Amari, 1883, p. 67-103 et p. 306-308.

16 Ibn Faḍallāh *al-'Umarī*, 2006, p. 322.

17 Marco Polo, 2009, VI, p. 38 (§186), p. 186 ; Battisti et Alessio, 1951, II, p. 1035.

18 Pujades, 2007, p. 122.

19 Francese de B. Mall, 1968, III, p. 325.

20 Ibn Faḍallāh *al-'Umarī*, 2006, pp. 299-309.

‘Arā’iṣ, aussi au nord, puis Ṭanġa, dans la même direction. De Ṭanġa, commence le détroit de Gibraltar (baḥr al-zuqāq), qui est la limite septentrionale. La mer commence à Asafī pour se diriger vers Ṭanger en tournant comme pour former un triangle. On arrive ainsi à Sabta, qui est à l’est de Ṭanġa simplement. C’est à Sabta que se termine le détroit de Gibraltar alors que son début à l’ouest est Ṭanga et donc sa fin à Sabta. A partir de cette dernière, la mer est vaste et s’élargit encore. La première chose que l’on rencontre après Sabta vers le nord est Bādīs, puis al-Muzamma²¹, puis Malīla. C’est à cet endroit qu’est entreposé le blé qui est ensuite transporté notamment vers Sabta et ailleurs sur la rive ennemie comme à l’ouest de l’Andalus.

On poursuit ensuite par Hunayn²², puis Yarsal, puis les îles des Banī Mazaġanā, puis Badlis et Biġāya. Se forme là un golfe dans lequel deux grandes rivières se jettent. Le bateau pénètre dans le golfe jusqu’à l’intérieur de la cité. Il s’amarré (tarsī) à des pierres percées dans le port (al-mīnā’). Il a la forme d’un défilé de montagne dans lequel on aurait creusé un passage pour que les bateaux puissent atteindre le port. Viennent ensuite Ġīġal, al-Qullu, Būna, les mouillages d’al-Ḥaraz, c’est le pays des raisins. On le coupe et on l’exporte encore vert et quand il ressent l’air, il rougit. Vient ensuite Bizerte. La mer s’incurve alors sous la forme d’un golfe dans la direction méridionale et remonte. Bizerte est la première ville à la tête de ce golfe. On continue par le port de Saḥīr que l’on appelle Ra’s al-ġabal (« le cap de la montagne »). De là, en se dirigeant vers le sud, on atteint la ville de Tūnīs et ensuite par la mer Sūsa, puis al-Mahdiyya dont la construction revient au Mahdī ‘Ubaydite. On arrive au Qaṣr Zubayr, c’est là qu’aboutit la sortie du golfe. C’est aussi de là que commence un autre golfe vers le sud-ouest. A son début, dans la direction d’al-Mahdiyya, de Qaṣr al-Mahdiyya et de Qaṣr Zubayr se trouve Asfāqis (Sfax), puis Qābis (Gabès). C’est là que se termine ce golfe. On appelle Qābis la petite Damas mais une partie de sa population fait du zèle et la dénomme Damas la Grande ! Lui fait suite la ville de Ṭarābulus, qui est la dernière des métropoles d’Ifriqiya. La côte se poursuit toute droite vers l’ouest, puis se fait jour un grand golfe, commençant vers al-Ġūn. On y rencontre au début vers l’ouest : l’île d’al-‘Āfiya (« l’île du feu » en arabe maghrébin)²³, le fortin (qaṣr) d’Aḥmad, al-Mulaffat, al-Ḥalūf, Ḥassān et al-Zallāġ, qui est son extrémité sud. Au fond de ce golfe, sur sa rive méridionale, se trouve la ville de Surt. Il

s’agit de sept grandes constructions fortifiées (quṣūr, sg. qaṣr)²⁴. On rencontre ensuite al-Yahūdiyya, al-Sidra au-dessus de laquelle se situe une source de soufre et à qui fait face au sud Naṣabā. Entre les deux, il y a la distance d’une demi-journée. On arrive ensuite à Ṣabīḥ, qui est un mouillage qui n’est pas bien en eau. On poursuit par Namāris, l’île al-Ṭayr, Zanāra, qui constitue l’extrémité du golfe à l’est, puis Numayra, al-Qamara, le mouillage de ‘Aṭiyya, Karīkara, K[ū]rkūra, Mallāl, qui est connu comme le port (marsā) d’Ibn Ġāzī. On continue par Tāġūnas. Tous ces lieux ne sont pas des villes mais des lieux de haltes pour les Arabes nomades. On continue par Rasaq, qui est un château qui sert de cachette (ḥazīn) aux Arabes, puis Ṭulmayṭa (l’antique Ptolémaïs), qui est également un château-cachette. C’est là que le golfe trouve son terme. Ensuite, [la côte] se dirige vers l’est. La première chose que l’on rencontre dans la direction du golfe est le cap (ra’s) ‘Abdūn, puis Kasanat, puis le golfe de Dafarna, puis Awbān et Sūsa, qui est un territoire où se trouve un beau qaṣr (« construction fortifiée ») célèbre. On poursuit avec al-Hilāl, Karša qui est un mouillage où se situe également un beau qaṣr, puis Darna, puis Ṣiqqat al-Filfil, puis al-Fuwāra, qui est un mouillage au milieu duquel sourd une eau froide. Vient ensuite le port d’al-Tīn qui est la pointe (ra’s) du golfe, puis al-Qarṣī, qui est un mouillage agréable et de confiance, sans pareil en terre musulmane pour l’hivernage car il est protégé des vents. Viennent ensuite Bomba, al-Marṣaṣ, Ṭubruq (actuellement Tobrouc) où se trouve un beau qaṣr, puis Ḥirba al-Šayḥ, puis le cap (ra’s) al-mallāḥa, qui est un excellent mouillage. On continue par les ports de ‘Imāra, al-Sullūm, Rimāda qui est comme une branche de palmier. Il est dans un golfe si peu dangereux que l’on peut s’y amarrer et être sauvé. »

Cette liste de toponymes pour la côte libyenne est importante car on y trouve de rares éléments. D’abord, nous avons la plus ancienne attestation du toponyme de Ben Ghazi. Jusqu’ici, on pensait que la cité²⁵ ne prenait cette dénomination qu’après 1450 lorsqu’un saint homme du nom de Sīdī Ġāzī s’installe à Berenice et y décède. Ensuite, dans un travail antérieur²⁶, nous avons remarqué que pour le golfe de Syrte et la côte de la Cyrénaïque, par al-‘Umarī (Zanāra, Kurkura, Millel, al-Dawīra, al-Fuwāra) se retrouvent uniquement dans l’atlas maritime de Pierre Vesconte (1313) et dans *l’Atlante Luxoro* (première moitié du XV^e siècle)²⁷. Nous expliquerions

21 Corriger la lecture choisie dans l’édition, « al-Muramma ».

22 Corriger la lecture choisie dans l’édition, « Munayn ».

23 L’attestation de ce lieu dans les sources arabes est rarissime, on le retrouve d’une manière inattendue chez un auteur de la même époque, l’astronome Quṭb al-Dīn al-Šīrāzī, qui a laissé la description d’une carte qu’il a lui-même réalisée. L’auteur termine la Tuḥfat al-Šāhiya fī l-hay’a (« Le présent royal »), à Sivas en 1285 (Paris, BnF, 2526, f. 76v)

24 Ces habitats fortifiés à Surt sont confirmés par d’autres sources qui encadrent chronologiquement ce texte, à savoir al-‘Abdarī et Ibn Baṭṭūṭa, et confirment par conséquent la datation relative du texte, Laronde, 2003, p. 200.

25 Al-Zāwī, 1968, p. 64.

26 Ducène (à paraître)

27 Campbell, 1987, p. 424.

cette convergence entre la carte maritime arabe décrite et ces sources génoises contemporaines par l'importance que ces mouillages ont pu prendre à cette époque, période durant laquelle les rapports entre Gênes et la Tripolitaine sont bien attestés²⁸. L'écart chronologique cependant entre Pierre Vesconte et l'*Atlante Luxoro* tendrait plutôt à démontrer un conservatisme chez le second. Al-'Umarī continue ensuite vers l'Égypte :

Viennent ensuite al-Ṭarfāwī, al-Sābila Washā (?), les îles al-Ḥammām où se trouve un *qaṣr*, le golfe de Būzbība, al-Ḥalīqa, al-Kanā'is, Marsā Riyāḥ, al-Karš, al-Šuqarā', al-Kīthliyāt, Marsā al-'Umayyidīn, al-Liyūna et Alexandrie. Elle dispose de deux ports, *Baḥr al-sal-sala* (« Mer de la chaîne »), qui est le mouillage occidental et le mouillage du phare, qui est le plus grand bassin et le plus célèbre. Viennent ensuite le mouillage (*marsā*) al-Qaṣrayn, Būqīr, Rašīd, Nastruwa, le cap (*ra's*) d'al-Burullus. La mer prend là la direction du nord, et le cap d'al-Burullus pénètre la mer vers le nord. On continue par al-Ḥammām, le cap (*ra's*) d'al-Tufāḥī, Dimyāt, al-Ṭīna qui est un lac salé qui s'ouvre vers le sud ; sa circonférence fait quatre jours. On poursuit par al-Faramā', le cap (*ra's*) d'al-Qaṣṣ, le mouillage (*marsā*) d'al-'Arīš, al-Za'qa, qui constitue l'extrémité orientale de la Méditerranée, et là elle se retourne. Pour cette raison, le [territoire] de la Syrie s'élargit à partir de là.

Al-'Umarī continue par la Palestine, le Liban et la Syrie actuels pour longer ensuite la côte anatolienne en commençant par Ayās. La mention de ce port qui se trouve sur la côte de Cilicie, dans le golfe d'Alexandrette, n'est pas innocente, car cette ville ne tombe aux mains des Égyptiens qu'en 1347. Le texte a été rédigé avant.

Al-'Umarī énumère ensuite les ports de la côte anatolienne : Bādiyānas, Adhana, Būrmūn, Andriyaniyya, l'île des Oliviers (*ḡazīrat al-zaytūn*), al-'Alāya « qu'il faut plus correctement appeler al-'Alānya. Elle est aux princes Turcs ». C'est la ville actuelle d'Alanya, conquise en 1220 par 'Alā' al-Dīn Kayqubād Ier, qui lui donna son nom. Il continue ensuite avec Naqūla, Anṭāliya l'Ancienne et Anṭāliya la nouvelle. La ville ayant été conquise par les Seljoukides en 1207, la distinction entre ville ancienne et ville neuve se comprend à la lecture d'Ibn Baṭṭūṭa²⁹ qui distingue au début du XIV^e siècle la ville musulmane de la ville des chrétiens. Et l'auteur poursuit ainsi jusqu'aux Dardanelles. Il donne alors une liste de ports d'Europe occidentale où on retrouve

Durrēs (Durāza, cfr. Durazzo), Venise, Naples, Pise, Gênes, Marseille, Narbonne et Barcelone. Dans ces cas cependant, il ne donne plus d'indications de navigation mais énumère simplement les ports. Finalement, il termine par la côte espagnole mentionnant entre autres Tortose, Valence, Carthagène pour revenir au détroit de Gibraltar.

Il enchaîne directement par la description des trois mers qui dépendent de la Méditerranée, à savoir la mer Adriatique, qu'il appelle le golfe de Venise, le Bosphore ou détroit de Constantinople et la mer Noire. Cependant, dans l'énumération des ports, la toponymie rappelle plutôt al-Idrīsī qu'une autre source (ex. Otrante écrite fautiveusement A.k.d.b.t pour Uḡrant et mention d'Aquilée (*bilād al-Ankilāya*) le long de l'Adriatique).

Plus loin, dans le chapitre sur les vents, al-'Umarī³⁰ revient sur le *qunbāṣ* car cette « carte » montre l'usage que l'on peut en tirer pour la navigation : on y voit en effet un enchevêtrement de lignes de vents et plusieurs « roses des vents », dont les directions sont données en différentes couleurs, noires, rouges et vertes.

4 *Qunbāṣ* comme « rose des vents »

Le fait que le *qunbāṣ* désigne implicitement une rose des vents et un réseau de lignes, provient à la fois des illustrations du manuscrit et de la description de l'auteur quand il dit : « Quant aux lignes qu'on y voit, ce sont les vents que suivent les bateaux. Il y a des lignes noires, rouges et vertes – selon ce qui est visible dans le cercle complet divisé ». Puis plus loin, après avoir mentionné les vents, il poursuit : « Cela est dessiné sur les lignes du cercle suivant. Quant à ce que j'ai dessiné dans ce livre comme cercles, ils sont au nombre de quatre. Le premier est le cercle des quatre vents d'origine, puis celui des huit vents, (...) celui des seize vents et enfin des trente-deux vents (...). C'est dessiné sur le *qunbāṣ* ».

Quelle est la nomenclature des trente-deux vents ? D'abord quatre vents cardinaux :

- le méridional (*ḡanūbī*),
- le septentrional ou *samiyya*³¹ chez les marins et *al-baḥrī* chez les Égyptiens,
- l'est et l'ouest.

28 Jehel, 2004, p. 81-92.

29 *Voyageurs arabes*, 1995, p. 634.

30 Ibn Faḍallāh al-'Umarī, 2006, p. 321 et sq.

31 Dozy, 1881, I, p. 688, nord, avec pour attestation le *Muḥīṭ*.

Les quatre autres vents [intermédiaires] :

- š.lūq : au sud-est ou šulūq. Le terme apparaît sous la forme *salūq* chez Idrīsī dans le sens de sud-est³². C'est un terme pan-méditerranéen. Il est encore attesté à la fin du XIV^e siècle en arabe andalou : vent du sud-est³³, l'étymon est peut-être arabe et désigne dès le XII^e siècle un tel vent en Méditerranée.
- l.bāġ : au sud-ouest ou libāġ ou labaġ. Le terme *libāġ* pour vent du sud-ouest apparaît en Sicile³⁴ au XII^e siècle. Il est encore attesté à la fin du XIV^e siècle en arabe andalou : vent du sud-ouest³⁵. L'étymon est grec, *Libikion*, et désigne dès le XI^e siècle un tel vent en Méditerranée.
- ġ.r.ġ³⁶ : au nord-ouest ou ġaraġ : attesté à la fin du XIV^e siècle en arabe andalou : vent du nord³⁷, son étymon est grec mais passé par le latin. Le mot s'est maintenu dans l'ouest de la Méditerranée et en particulier dans les régions catalanes. (On le retrouve chez Rabelais, *Le quart livre*, chapitre 43, « cyerce »). Il est attesté au Maghreb.
- b.rānī, au nord-est. Le terme, quoique rare, puisque seulement donné par Ibn Maġīd, montre une dérivation arabe irrégulière³⁸. Il pourrait provenir d'un étymon commun avec les autres désignations méditerranéennes de ce vent, à savoir *boream*³⁹ bien que sa dérivation pose un problème philologique.

Ces huit vents sont dessinés en noir ; ils sont encore subdivisés en huit, mais les huit nouveaux vents ne prennent pas de nom et sont dessinés en rouge. Quand ils sont à nouveau subdivisés pour aboutir à seize nouveaux vents et un total de trente-deux, les seize nouveaux sont aussi anonymes mais dessinés en vert.

Ces termes apparaissent aussi dans la marge du « portulan arabe » de l'Ambrosienne⁴⁰. Mais al-'Umarī a-t-il bien compris l'usage de ces vents ? Il

écrit en effet :

Sur le *qunbāš*, il y a des lignes noires qui ne sortent pas des cercles mais qui sont des lignes d'égalité [comprendons des lignes de « partage » du cercle en 8 angles égaux, ou lignes de rhumbs]. Il y a une ligne d'égalité du sud vers le nord, qui est appelé chez eux *samiyya*, et une ligne d'est en ouest. L'avantage est que celui qui se dirige d'un pays vers un autre lui fait face [au *qunbāš* ou à la ligne en question ?], et il se dirige selon une ligne droite. Et s'il ne peut se diriger par rapport à elle, il s'en écarte ou s'en rapproche, selon la distance que représente cet écart à la ligne droite, parfois par vent complet (*kāmil*), parfois plus, parfois moins. Les lignes d'égalité sur le *qunbāš* sont bien visibles sans être ambiguës. Sachez que le voyageur qui se dirige avec un vent qui vient dans [litt. « de derrière »] son dos, ira de l'est à l'ouest avec le vent d'est, et se déplacera d'ouest en est, s'il le fait avec le vent occidental⁴¹ (...).

Il ressort de ceci qu'al-'Umarī n'a pas pris « vent » comme synonyme de caps, de directions, mais bien comme vents soufflant en pleine mer qui conduiraient le bateau d'un point à un autre, comme le montrent les lignes de vents. Cette interprétation erronée provient du fait que l'auteur est avant tout un érudit « terrien » qui a rassemblé au Caire des informations de sources variées et, dans notre cas, s'est aussi informé auprès d'un homme versé dans la pratique nautique.

Conclusion

Il apparaît ainsi clairement qu'a circulé au Caire entre 1330 et 1348 une carte portulan arabe, je veux dire une carte dont les toponymes étaient écrits en arabe, qui portait des lignes de vents et quatre « roses des vents » dont la nomenclature était aussi arabe. Cette carte recouvrait la Méditerranée et la mer Noire. Peut-on aller plus loin sur son origine ? Les ports énumérés pour l'Afrique du Nord et surtout la Libye montrent une analogie avec deux sources génoises contemporaines. Surtout, elle est mise en rapport avec un marin qui, bien que non identifié, est

32 Metzelin, 1970, p. 314 ; Amari et Schiaparelli (1883), p. 20, note 5 ; Dozy, 1881, I, p. 783 ; Kahane ; Tietze, 1958, p. 406-408.

33 Corriente, 1997, p. 289.

34 Metzelin, 1970, p. 290.

35 Corriente, 1997, p. 474.

36 Dozy, 1881, I, p. 744, pour *šarš*, vent du nord-est ou du nord-ouest, acceptions maghrébines ; Corriente, 1997, p. 92, *črč*, du latin *cercius* ; Kahane ; Tietze, 1958, p. 167.

37 Corriente, 1997, p. 92

38 Dozy, 1881, I, p. 62, sous la racine *br*.

39 Metzelin, 1970, p. 265.

40 Pinna, II, p. 117.

41 Ibn Faḍallāh al-'Umarī, 2006, p. 324-325.

sans doute originaire de l'Andalous. En outre, la nomenclature des vents présente une grande analogie avec celle utilisée dans la péninsule ibérique. Enfin, rappelons qu'utiliser le terme de « vent » avec un sens de direction est étranger à la tradition arabe, où ce sont des astérismes qui sont choisis et non des vents⁴² pour désigner les aires du vent sur la boussole, cette manière de faire étant méditerranéenne.

Ces indices permettent de penser que cette carte a été faite dans le contexte andalou, sur un modèle européen, puisque le terme qui la désigne est un emprunt aux langues romanes, *qunbāṣ*. Mais n'était-ce dès lors qu'une copie d'une carte européenne ? Nous répondons par la négative car la nomenclature des vents présente une spécificité arabe maghrébine et égyptienne, émanant des milieux nautiques, qui montre un savoir intégré et maîtrisé. Nous dirions ainsi que cette carte maritime arabe mêlait à la fois une technique cartographique européenne et une connaissance nautique arabe, représentant un savoir partagé par les marins de la Méditerranée. Il semble aussi que dans ce savoir, les Européens aient fait preuve de plus d'invention en cette première moitié du XIV^e siècle comme le terme de *qunbāṣ* l'indique et aussi par le fait souligné par Ramon Pujades : le grand nombre d'exemplaires européens conservés qui contraste avec la rareté des exemples arabes.

Toujours dans le contexte musulman du début du XIV^e siècle, un autre élément plaide en faveur d'une certaine avancée européenne, c'est la remar-

que de Rašīd al-Dīn qui écrit une encyclopédie historique pour les Mongols au début du XV^e siècle et qui dit que les Francs possèdent des Mappa mundi (*bāb mandū*) : « Et ils y ont représenté la forme de tous ses pays, de ses îles, de ses montagnes, de ses mers et de ses déserts. Et pour le mesurage de la terre, ils ont fait un instrument de mesurage (*miqyās*) en parasanges et divisé son diamètre (sic) (*quṭr*) en dix. Quand ils veulent savoir la distance entre deux endroits, ils la mesurent avec le compas⁴³ (*birkār qiyās*)». Ce texte écrit entre 1406 et 1410, outre les questions qu'il soulève - sans que l'on puisse apporter de réponses catégoriques du fait de son expression laconique (ainsi « l'instrument de mesurage » qu'il mentionne doit-il se comprendre comme une échelle graphique ?) - prouve que des informations techniques pratiques à propos des cartes fabriquées en Europe avaient également atteint l'Iran. Dans ce dernier cas, il ne s'agit probablement pas d'une carte marine car Rašīd al-Dīn l'appelle lui-même *bāb mandū*, transcription approximative persane de *mappa mundi*, à moins de supposer que son informateur l'ait induit en erreur.

Bref, le témoignage d'al-'Umarī comme celui de Rašīd al-Dīn nous montrent que des productions cartographiques européennes purent être copiées ou circuler en Méditerranée et au-delà au XIV^e siècle, et qu'elles apparurent bien innovantes au regard des observateurs musulmans habitués à d'autres types de cartographie.

42 Forcada, 1994, p. 544-545.

43 Jahn, 1951, p. 24. La traduction a été faite sur le texte persan établi sur deux mss, Bayerische Staatsbibliothek 288 et India Office 2828 ; Jahn, 1977, p. 54.

Bibliographie

- Amari M.**, 1883, « Al-Umarī, Condizioni degli Stati cristiani dell' Occidente secondo una relazione di Domenichino Doria da Genova », *Atti della R. Accademia dei Lincei*. Anno CCLXXX (1882-83). Serie terza. Memoria della classe di scienze morali, storiche e filologiche, XI.
- Amari M. et Schiaparelli C.**, 1883, « L'Italia descrittta nel Libro del Re Ruggero compilato da Edrisi. Testo arabo pubblicato con versione e note », *Atti della Reale Accademia dei Lincei*. Anno CCLXXIV. 1876-77. Serie seconda – vol. VIII.
- Al-Bakrī**, 1913, *Description de l'Afrique septentrionale*, Alger, Typographie Adolphe Jourdan.
- Battisti C. et Alessio G.**, 1951, *Dizionario etimologico italiano*, Firenze, Università.
- Campbell T.**, 1987, « Portulan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500 », dans Harley, J. B. and Woodward, D., *Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*, Chicago, University Press, p. 371-463.
- Corriente F.**, 1997, *A dictionary of Andalusī Arabic*, Leiden, E.J. Brill.
- Dozy R.**, 1881, *Supplément aux dictionnaires arabes*, Leiden, E.J. Brill.
- Ducène J.-Ch.**, 2010, *L'Afrique dans le Uns al-muhağ wa-rawḍ al-furağ d'al-Idrīsī*, Leuven, Peeters.
- Ducène J.-Ch.**, « La côte de la Libye dans les portulans latins, italiens, arabes et grecs », dans Michel, V., *Actes de la 2ème journée d'études sur la Libye Antique et médiévale*, *Collection Études Libyennes*, Paris, CNRS édition, à paraître.
- Edson E. and Savage-Smith E.**, 2004, *Medieval views of the Cosmos*, Oxford, Bodleian Library.
- Forcada M.**, 1994, « Rīḥ », dans *Encyclopédie de l'Islam*, VIII, p. 544-545, Leiden, E.J. Brill.
- Gautier Dalché P.**, 1995, *Carte marine et portulan au XI^e siècle*, Rome, École française de Rome.
- Herrera Casais M.**, 2008, « The 1413–14 Sea Chart of Aḥmad al-Tanjī », dans Calvo, E., Comes, M., Puig R. & Rius, M. (eds.) *A Shared Legacy: Islamic Science East and West. Homage to Professor J. M. Millàs Vallicrosa*, Barcelona, Universitat de Barcelona, p. 283-307.
- Herrera Casais M.**, 2009, « Granada en la cartografía náutica árabe, e identificación de un modelo mallorquín para al-Mursī », *Al-Qanṭara* 30:1, p. 230-235.
- Ibn Faḍallāh al-'Umarī**, *Masālik al-amṣār fī mamālik al-amṣār*, II, Abū Zābī, Culural Foundation Publications.
- Ibn Khaldoun**, 1967, *Discours sur l'histoire universelle*, trad. Monteil, V., Beyrouth, Commission libanaise pour la traduction des chefs d'œuvre.
- Ibn Khaldoun**, 2003, *Le livre des exemples*, trad. Cheddadi, A., Paris, Gallimard.
- Al-Idrīsī**, 1866, *Description de l'Afrique et de l'Espagne*, trad. Dozy, R. et De Goeje, M. J., Leiden, Brill.
- Jahn K.**, 1951, *Histoire universelle de Rašīd al-Dīn Faḍl Allāh Abul-Khair. I. Histoire des Francs*, Leiden, E. J. Brill.
- Jahn K.**, 1977, *Die Frankgeschichte des Rašīd ad-Dīn*, Wien, Verlag der Österreichischen Akademider Wissenschaften.
- Jehel G.**, 2004, *L'Italie et le Maghreb au Moyen Âge*, Paris, PUF
- Kahane H., Kahane R. et Tietze A.**, 1958, *The Lingua Franca in the Levant : Turkish nautical terms of Italian and Greek origin*, Urbana, University of Illinois Press and Leiden, E. J. Brill.
- Laronde A.**, 2003, « Quelques sites de la Libye antique et Ibn Battuta », *Compte rendu de l'Académie des Inscriptions et belles lettres* 147/1, p. 197-209.
- Marco Polo**, 2009, *Le devisement du monde*, Genève, Droz.
- Metzelin M.**, 1970, *Die Terminologie des Seekompasses in Italien und auf der Iberischen Halbinsel bis 1600*, Basilea, Apollonia.
- Moll Francesc de B.**, 1968, « Compàs », dans Alcover, Mn. Antoni et Moll, Francesc de B. (ed.), *Diccionari català-valencià-balear*, Barcelona.

- Nallino C.**, 1916, « Un mappamondo arabo designato nel 1579 da 'Alī b. Aḥmad aš-Šarafī di Sfax », *Boll. Real Società Geografica Italiana*, 53, p. 533-48.
- Picard Chr.**, 1997, *L'océan Atlantique musulman*, Paris, Maisonneuve et Larose.
- Picard Chr.**, 1997, *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge*, Paris, PUF.
- Pinna M.**, s.d., *Il Mediterraneo e la Sardegna nella cartographia musulmana*, Nuoro.
- Pujades R. J.**, 2007, *Les cartes portolanes*, Barcelona, Lunewerg.
- Qārī L. A.**, 1996, *Al-Qumbāš wa-l-ḥarā'it al-baḥriyya al-'arabiyya*, Kuwait City.
- Sezgin F.**, 2007, *Mathematical Geography and Cartography in Islam and their Continuation in the Occident*, II, Frankfurt am Main, Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften.
- Soucek S.**, 1992, « Islamic Charting in the Mediterranean », dans Harley J. B. and Woodward, D., *Cartography in the Traditional Islamic and South Asian Societies*, Chicago, p. 263-287.
- Et-Tamgrouti Abou-I-Hasan Ali ben Mohammed**, 1929, *En-Nafhat el-miskiyya fi-s-sifarat et-tourkiyya, Relation d'une ambassade marocaine en Turquie*, trad. De Castries, H., Paris, Geuthner.
- Tibbetts G. R.**, 1981, *Arab navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese*, London, The Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland.
- Voyageurs arabes*, 1995, trad. Charles-Dominique, P., Paris, Gallimard.
- Al-Zāwī**, 1968, *Mu'ğam al-buldān al-lībiyya*, Tripoli, Dāt maktabat al-nūr.

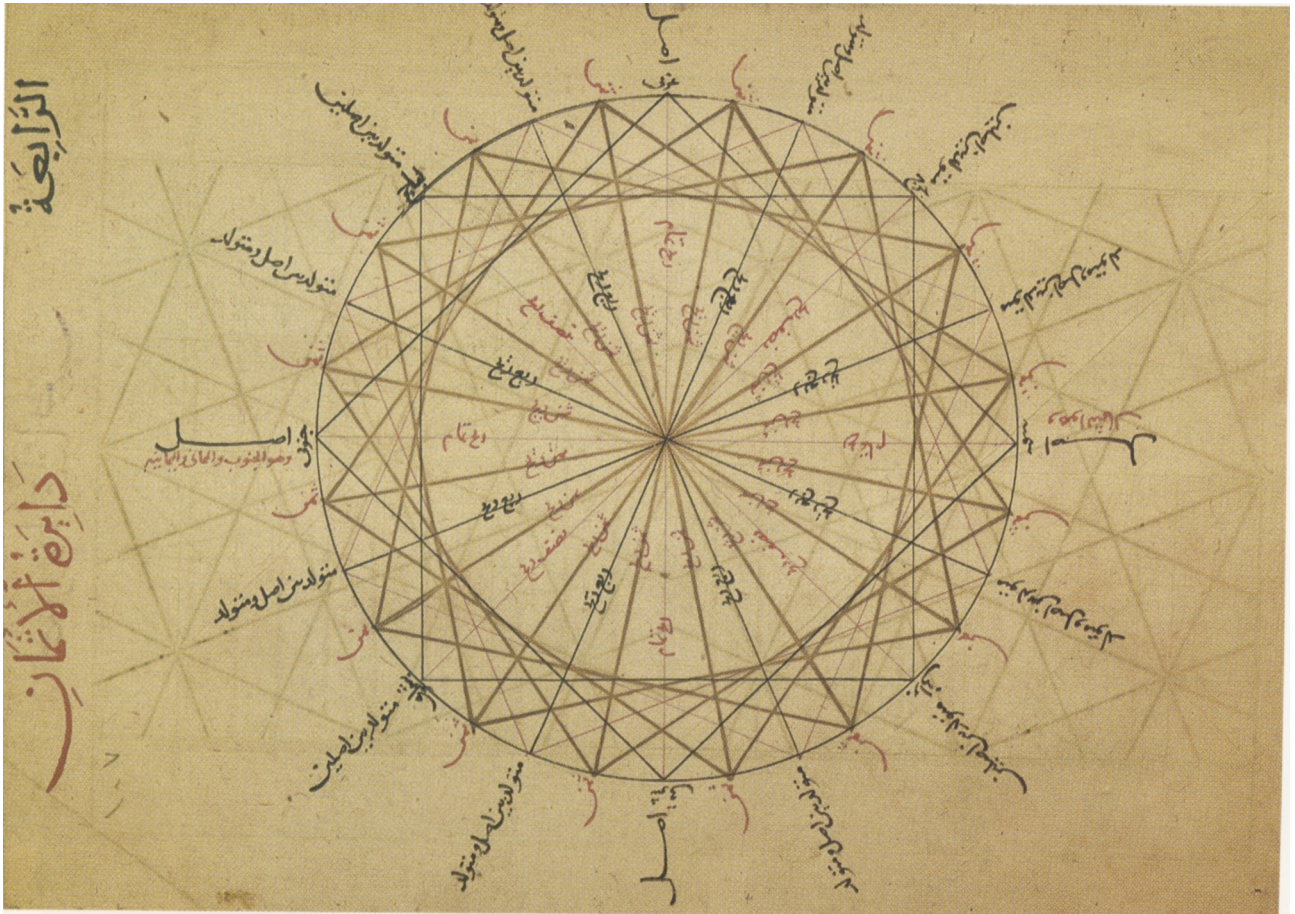


Figure 1 : Rose des vents « Cercle [des vents] divisé en huit », dans Ibn Faḍl Allāh al-'Umarī, *Masālik al-abṣār*, vol. 2, Istanbul, Süleymaniye kütüphanesi, Yazma başışlar 2227. (facsimile édité par l'Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt am Main, 1988, p. 173)