

PREMIERE

PARTIE

PREMIER CHAPITRE

LES TRANSPORTS TERRESTRES

1. LES ETAPES TRANSITOIRES ET LES TRANSPORTS

Chaque étape de l'histoire de l'humanité a des caractéristiques bien déterminées. Entre deux étapes, il y a une période de transition dans laquelle les caractéristiques de l'étape précédente commencent à disparaître et les caractéristiques de l'étape suivante apparaissent. Dans cette étape intermédiaire, le développement des transports joue un rôle important dans l'évolution des caractéristiques de l'étape suivante de l'histoire d'une société.

La société arabe nous fournit un exemple frappant de sorte que, l'évolution des transports terrestres chez les arabes s'est manifestée par la liaison existant entre cette évolution et la transition de la vie économique et sociale de la Péninsule Arabe.

1) A l'intérieur de la Péninsule Arabe l'évolution des transports terrestres fut liée, tout d'abord, à la transition de la vie de chasse à la vie de pâturage. La nécessité de se déplacer pour pratiquer la chasse provoqua la création d'un mode embryonnaire de transport, un petit réseau de transport, utilisant le mode le plus élémentaire qui est le transport à dos d'homme ou portage.

Durant l'étape où les arabes pratiquèrent cette activité et utilisèrent ces petits réseaux embryonnaires de transport, ils découvrirent la possibilité de domestiquer les animaux.

2) La domestication des animaux fut également un motif pour développer le réseau embryonnaire des transports par le besoin de rechercher de nouveaux pâturages.

3) Pendant leurs déplacements, à la recherche de pâturages, ils découvrant des terres fertiles sur lesquelles, afin d'assurer la nourriture des animaux, ils pratiquèrent l'agriculture.

La vie agricole impliqua la recherche de terres fertiles. L'attrait de ces terres fertiles tirait une ou deux familles hors du groupe. Les relations humaines existant entre ces familles et le reste du groupe nécessita l'existence de moyens de communication. Ici se trouve l'origine des réseaux les plus évolués existant à l'intérieur de la Péninsule Arabe.

Cette relation peut s'exprimer de la façon suivante :

stade de développement des transports → transition → autre stade plus développé des transports.

C'est pourquoi l'évolution des transports à l'intérieur de la Péninsule Arabe était à la fois le résultat de la transition de la vie économique-sociale des Arabes et un facteur qui favorisa cette transition.

2. LA RELATION ENTRE LES VOIES DE TRANSPORT TERRESTRES ET LES EMIGRATIONS

Il est assez difficile de déterminer, depuis l'origine, de façon précise, l'existence des voies de transport terrestres. L'évolution des transports fut étroitement liée à l'émigration des Arabes vers les régions entourant la Péninsule Arabe. Ces voies d'émigration devinrent plus tard les pistes de caravanes.

Cependant nous ne pouvons pas donner d'explication à l'intensité de l'émigration si nous ignorons le rôle du développement des transports et la relation d'interdépendance qui exista entre les deux :

émigration → transport → émigration

Cette relation joue un rôle très important dans l'explication non seulement du développement des transports mais aussi pour comprendre l'évolution économique, sociale, politique et culturelle des arabes. Elle est également utile pour résoudre les "problèmes" des quelques anthropologues et historiens qui pour déterminer l'origine et la signification des arabes et le rôle qu'ils jouèrent dans les civilisations anciennes n'ont pas pris en considération les voies d'émigration qu'ils utilisèrent pour se déplacer vers les autres régions.

A) Les directions des émigrations

Une partie des divergences qui existent entre les anthropologues provient de l'ignorance des systèmes d'émigration élémentaires utilisés par les arabes. Le but de ces émigrations n'était pas la stabilisation sur un territoire mais bien davantage la recherche de pâturages plus fertiles. Bien qu'elles se faisaient dans toutes les directions, elles s'orientaient le plus souvent vers le nord de la Péninsule Arabe. En observant la Péninsule Arabe, on peut facilement voir que la partie la plus fertile se trouve le long des rives qui bordent les mers et au nord dans la région de Nadjed alors que le coeur de la Péninsule est totalement désertique.

La surpopulation par rapport aux ressources naturelles engendrait l'émigration vers le nord où il y avait la possibilité de trouver des pâturages aux alentours comme c'était le cas dans la région de Nadjed. Mais cette région est également devenue surpeuplée, ce qui provoqua l'émigration vers l'Irak, la Syrie, la Palestine et l'Égypte. La progression successive des populations caractérise l'émigration.

La progression de l'émigration n'a pas pris un seul chemin, ni une seule orientation. Nous voyons que cette émigration se faisait de toutes les régions peuplées de la Péninsule vers toutes les régions qui étaient moins peuplées, de sorte qu'il est tout-à-fait possible que les mouvements d'émigration se soient orientés dans toutes les directions dans la région située entre le plateau d'Iran à l'est, la montagne du Taurus au nord, la fin de l'Atlas Saharien ainsi que le

Cette relation joue un rôle très important dans l'explication non seulement du développement des transports mais aussi pour comprendre l'évolution économique, sociale, politique et culturelle des arabes. Elle est également utile pour résoudre les "problèmes" des quelques anthropologues et historiens qui pour déterminer l'origine et la signification des arabes et le rôle qu'ils jouèrent dans les civilisations anciennes n'ont pas pris en considération les voies d'émigration qu'ils utilisèrent pour se déplacer vers les autres régions.

A) Les directions des émigrations

Une partie des divergences qui existent entre les anthropologues provient de l'ignorance des systèmes d'émigration élémentaires utilisés par les arabes. Le but de ces émigrations n'était pas la stabilisation sur un territoire mais bien davantage la recherche de pâturages plus fertiles. Bien qu'elles se faisaient dans toutes les directions, elles s'orientaient le plus souvent vers le nord de la Péninsule Arabe. En observant la Péninsule Arabe, on peut facilement voir que la partie la plus fertile se trouve le long des rives qui bordent les mers et au nord dans la région de Nadjed alors que le coeur de la Péninsule est totalement désertique.

La surpopulation par rapport aux ressources naturelles engendrait l'émigration vers le nord où il y avait la possibilité de trouver des pâturages aux alentours comme c'était le cas dans la région de Nadjed. Mais cette région est également devenue surpeuplée, ce qui provoqua l'émigration vers l'Irak, la Syrie, la Palestine et l'Egypte. La progression successive des populations caractérise l'émigration.

La progression de l'émigration n'a pas pris un seul chemin, ni une seule orientation. Nous voyons que cette émigration se faisait de toutes les régions peuplées de la Péninsule vers toutes les régions qui étaient moins peuplées, de sorte qu'il est tout-à-fait possible que les mouvements d'émigration se soient orientés dans toutes les directions dans la région située entre le plateau d'Iran à l'est, la montagne du Taurus au nord, la fin de l'Atlas Saharien ainsi que le

Grand Atlas à l'ouest, le Plateau d'Abyssinie et le Plateau des Azdejer en Afrique, au sud, ainsi que le sud de la Péninsule Arabe en Asie.

Les émigrants s'arrêtaient seulement lorsqu'une barrière naturelle empêchait leur progression.

Les grandes émigrations qui prirent naissance au sud de la Péninsule Arabe, dès 4000 ans av. J.C. (1), empruntèrent deux itinéraires distincts. L'un emmenait une partie des émigrants vers la Syrie, le Liban et la Palestine par un chemin allant vers la Péninsule du Sinaï, en continuant vers l'Égypte et l'Afrique du Nord : c'était le chemin de l'ouest, par lequel, dès cette époque les cananéens gagnèrent la région de la Syrie ainsi que la tribu qui s'est mêlée aux populations d'Afrique et qui donna naissance, selon plusieurs chercheurs, aux Égyptiens de l'histoire (2).

À la même époque, le deuxième itinéraire était utilisé par les vagues d'émigration qui se dirigeaient vers le nord est. On suppose que cette voie était parallèle à la côte est de la Péninsule Arabe et qu'elle aboutissait à la Vallée de la Mésopotamie.

Les émigrants qui empruntèrent cette voie s'arrêtèrent sur la côte de l'Euphrate, entre les villes actuelles de Hit et 'Anah, où il y avait des pâturages. La stabilisation de ces émigrants provoqua une transition vers l'activité agricole par l'irrigation des terres. Cette transition vers l'agriculture irriguée nécessita plus tard leur progression vers le sud de la Mésopotamie, là où l'irrigation était plus facile. Cette progression se réalisa en poussant les sumériens et en occupant leurs terres. Ces vagues d'émigration qui se mêlèrent aux

(1) Boulos Jawad - Les peuples et les civilisations du Proche-Orient - Mouton & Co - Gravenhage - Paris - 1961 - p. 145

(2) Philip K. Hitti - History of Arabs - London 1956 - p. 10, voir aussi par le même auteur - History of Syria - London 1951 - p. 120, Boulos Jawad - Les peuples et les civilisations - idem - p. 145, A. Moret - L'histoire de l'Orient - Paris 1941 - vol. 1, p. 86.

sumériens constituèrent, entre 2371 et 2316 av. J.C., l'empire acadien (1).

Ainsi de cette caractéristique résulta la divergence entre les anthropologues et les historiens (2).

B) Les facteurs déterminant la direction des émigrations

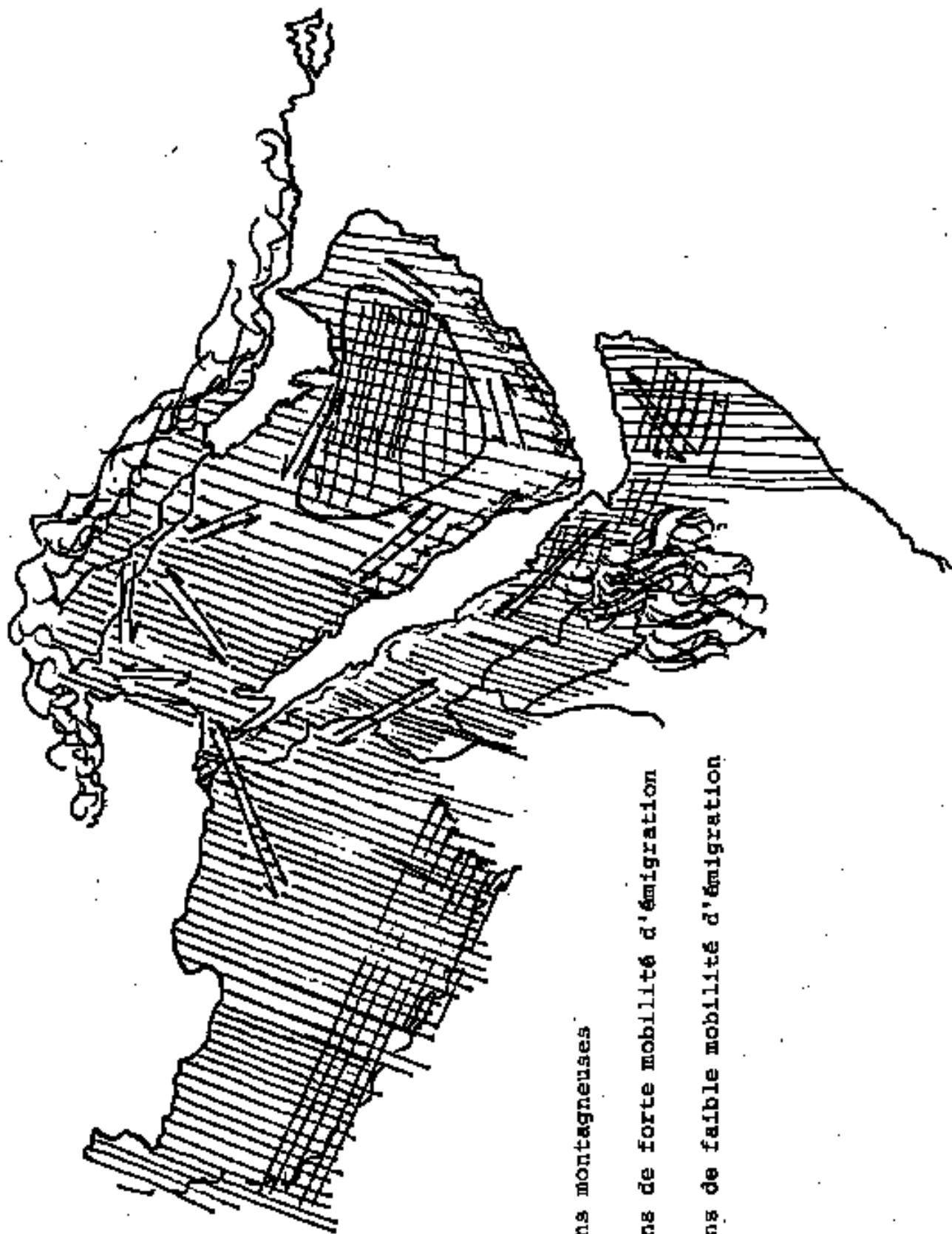
1. Facteurs climatiques et topographiques. Les mouvements les plus importants étaient conditionnés par la topographie de la Péninsule. Etant donné que le cœur de la Péninsule était désertique, il était très difficile de le parcourir, par contre les conditions d'établissement ou de passage dans les vallées situées entre les chaînes de montagnes à l'est, au sud, ou parallèles à la rive du Golfe Arabe à l'est, étaient plus faciles. Ces conditions topographiques orientaient généralement les grandes vagues d'émigration vers le nord. Ainsi, il nous est possible de déterminer les régions qui subirent les plus importants mouvements de population. Selon ces facteurs (voir carte no 1), nous voyons comment les voies terrestres se déterminaient, tant que ces voies étaient les chemins d'émigration. Ces voies se localisaient dans la zone indiquée sur la carte no 1.

2. Les moyens techniques. Il s'agit des moyens de transport et de déplacement. Les mouvements d'émigration étaient conditionnés par le

(1) Philip K. Hitti - History of Arabs - idem - p. 10, voir aussi C. Léonard Woolley - The Sumériens - Oxford 1929 - p. 5 & 6, Ahmed Sousset - Les arabes et les juifs dans l'histoire - Bagdad - 1972 - p. 67-70, Boulos Jwad - idem - p. 98, L. Delaporte - Le Proche-Orient asiatique - p. 67.

(2) Von Kremer pense que l'origine de tous les sémites y compris les arabes est Babylone, voir son livre - Semitische culturen entlehningen aus pflantzen - und thierreiche - in das ausland - Bd. IV, notes 1 et 2, Leipzig, ainsi que Guidi dans son livre Della sede primitiva dei popoli semitici - roma 1879 - Hommel - Die namen der sauegethiere bei den suedsemithischen volkern - Leipzig 1879, tandis que A. Sprenger trouve que l'origine des arabes était Nadjed, voir son livre Das leben un die lehre des Mohammad - Berlin 1861 ainsi que Sayce dans son livre - Assyrian crammer - London - 1872, etc

C A R T E N O I



Régions montagneuses

Régions de forte mobilité d'émigration

Régions de faible mobilité d'émigration



stade de développement de la domestication des animaux. Avant la domestication des chameaux, les animaux utilisés comme moyen de déplacement étaient incapables de parcourir des distances dans des régions désertiques, ce qui obligea les émigrants à suivre des voies parallèles aux rives des fleuves, ou à choisir des voies en fonction de l'existence des oasis. La vallée montagneuse à l'ouest a connu, pour cette raison, le chemin le plus fréquenté. Quant à l'est, les voies étaient parallèles à la rive occidentale de l'Euphrate.

C) Les caractéristiques des voies d'émigration

Il est nécessaire d'expliquer certaines caractéristiques relatives à ces voies terrestres avant de parler de leur évolution. A savoir que :

1) Les voies terrestres de la côte orientale de la Péninsule étaient peut-être plus anciennes que les voies de la côte située à l'ouest, du fait qu'elles suivaient la rive orientale qui est relativement plate et du fait que la sécheresse la touchait avant qu'elle n'atteigne la côte est. Ainsi les émigrations se faisaient depuis cette côte vers l'ouest et le nord avant qu'elles se fassent depuis la côte ouest (1).

2) Cependant les voies terrestres de la côte située à l'est étaient moins importantes que les voies de la côte occidentale, car l'accès aux rives du Golfe Arabe était plus facile pour la navigation sur toute sa longueur à l'inverse de la rive de la Mer Rouge. Par ailleurs les points d'eau dans les terres étaient plus rares. Par contre, sur la côte située à l'ouest, les conditions climatiques, dans les vallées, facilitaient les voyages du sud vers le nord ou du nord vers le sud.

(1) Musil - Northern Hegas - New-York - 1928 - p. 308, voir aussi Montgomery - Arabia and the Bible - Philadelphia - 1934 - p. 9



سورة سفوية عريضة مهاجرة الى وادي النيل على نقش مصري قديم يرجع الى ما قبل حوالي اربعة آلاف سنة

*Une famille arabe [Sémitique] émigrant vers la Vallée du Nil,
dessinée sur un mur égyptien remontant à environ 4000 ans.*

[Tiré de Ahmed Sousset]

3) Les voies de la côte orientale allaient seulement jusqu'en Mésopotamie (Irak actuel). Plus haut, la chaîne montagneuse représentait un obstacle naturel. Ainsi ces voies s'orientaient vers l'ouest, au nord de la Mésopotamie, tandis que les voies à l'ouest s'étendaient jusqu'en Egypte et en Afrique du Nord où quelques vagues d'émigration étaient arrivées avant la venue des Phéniciens, car de ce côté il n'y a pas d'obstacle géographique (1).

Il est difficile de considérer les voies des émigrations du sud de la Péninsule Arabe de cette époque comme voies de transport, car il ne s'agissait pas de convois suivant une route bien déterminée. Il s'agissait de la progression de groupes de nomades cherchant des pâturages en suivant plutôt un réseau constitué de petites voies secondaires, en forme de zig-zag, situées sur une surface bien délimitée par les conditions climatiques et topographiques.

Ces émigrants se stabilisèrent peu à peu au nord de la Péninsule en modifiant leurs activités économiques, en passant de la vie de pâturage à la vie agricole. Ces sociétés agricoles représentent l'embryon de la civilisation préhistorique et antique du Proche-Orient. Elles sont à l'origine des premières voies embryonnaires de transport terrestres par lesquelles elles réalisèrent des échanges commerciaux avec les centres civilisés se trouvant dans ces régions.

3. LES EFFETS DE LA RELATION EMIGRATION—>TRANSPORT—>EMIGRATION SUR LES PREMIERES CIVILISATIONS HISTORIQUES

Les années situées entre 5000 et 3500 av. J.C. sont considérées, dans l'histoire de l'Orient, comme la dernière étape préhistorique, car vers 3300 av. J.C. s'ouvre, avec l'invention de l'écriture, la période historique de cette région (2).

(1) P. K. Hitti - L'histoire du Liban - op. cit. p. 140

(2) Voir Boulos - op. cit. p. 145

Au cours de cette étape, c'est-à-dire dès 3300 av. J.C., l'évolution dans les centres civilisés ne s'est pas seulement réalisée au niveau de l'invention de l'écriture. Il est plus logique de dire que l'invention de l'écriture était le résultat d'une évolution qui concernait tout le domaine de la vie et surtout la vie économique qui provoqua, pour sa part, une évolution politique caractérisée par l'unification politique. Dans les régions où il y eut la première civilisation, les émigrations jouèrent un rôle important dans cette évolution.

Prenons en considération la relation d'interdépendance existant entre les émigrations et les transports en traçant, dans l'ensemble de cette relation, les effets de l'une ou de l'autre. Dans l'étape transitionnelle, entre la période préhistorique et historique, nous remarquons tout d'abord que les émigrations provoquèrent les effets suivants :

1) Le renouvellement de la population et l'accélération de la civilisation : les émigrations des populations de la Péninsule Arabe vers le nord jouèrent un rôle important en amenant la région de l'Orient de l'étape préhistorique à l'étape historique car "la civilisation protohistorique, qui succède, vers 3500 à ces deux cultures néolithiques, est, elle aussi, le fait des populations des Deltas du Nil et de l'Euphrate renouvelées par des invasions ou émigrations étrangères. Dans la contrée nilotique, la période protohistorique correspond, en effet, à la pénétration, dans le Delta d'éléments sémitiques, et au groupement en deux royaumes centralisés, l'un dans le nord et l'autre dans le sud, des diverses principautés locales. Dans la contrée des deux fleuves, le début de la civilisation protohistorique est consécutif aux migrations, en Mésopotamie, des Asiatiques Sumériens et des Sémites pré-Acadiens, au repeuplement du pays après la catastrophe du déluge" (1).

(1) Boulos - op. cit. - p. 145, voir aussi A. Moret - Histoire de l'Orient - tome 1 - p. 86

Cette émigration constitue donc la base matérielle de la civilisation historique de la région "ainsi vers 3300 av. J.C. l'Égypte et la Mésopotamie arrivent simultanément au seuil de l'histoire reconnue" (1).

Plus tard et durant les diverses périodes historiques ultérieures, les émigrations représentèrent la source de la majeure partie de la population des centres civilisés. Ces émigrations provoquèrent, chaque fois, un développement économique et social en raison de leur existence même et du fait de la liaison existant entre les émigrations et le développement des voies de transport. Ce qui explique qu'à partir de 2900 av. J.C., les événements provoquèrent une évolution considérable des voies de transport maritimes et terrestres dans la région. Les années 2900 av. J.C. connurent une nouvelle grande vague d'émigration, de la Péninsule Arabe vers le croissant fertile, ce qui provoqua tout d'abord un renouvellement des populations de la région à l'origine de toute la civilisation de cette époque (2).

2) La création d'autres centres de civilisation : les effets des émigrations sur la population ne se limitaient pas au niveau du renouvellement de la population des centres de l'ancienne civilisation. Ces émigrations étaient également créatrices d'autres centres, d'autres populations et sociétés et enfin d'autres civilisations qui n'étaient peut-être pas moins importantes que la civilisation de la Vallée du Nil ou de la Vallée de la Mésopotamie car, les émigrations qui eurent lieu dans la Péninsule Arabe ne s'orientaient pas seulement vers les deux vallées. Elles s'orientaient également vers le nord de la Péninsule où des foyers de civilisation et des sociétés se constituaient. Il est vrai que dans la zone située entre les deux vallées, les conditions étaient moins favorables à l'agriculture, mais, pour ces émigrants, il y était plus facile d'y vivre que sur leur terre d'origine.

(1) Boulos - *idem* - p. 146

(2) M. Dunand - *Byblia grammata* - Beyrouth - 1945

Les sociétés qui se développèrent dans le nord de la Péninsule jouèrent un rôle très important, comme nous l'explique Monsieur C. Hanotaux : "Au sortir des mains du Créateur, une partie s'est engagée, à savoir qui arrivera le premier et qui durera le plus longtemps, soit l'Égyptien du Nil ou soit le Mésopotamien du Tigre et de l'Euphrate...

Il était écrit que ni l'une, ni l'autre de ces terres favorisées n'aurait le dernier mot, la providence tenant en réserve un troisième partenaire, destiné à distancer les deux autres, et c'était le plus pauvre, le plus nu, le plus instable, son succès devant venir précisément de sa pauvreté, de sa nudité, de son instabilité, il s'agit ... du nomade des déserts... l'errant de la tente, l'arabo-sémite" (1).

Aux premiers temps de leur arrivée sur la côte ouest, ils ont poussé leur expansion intensive vers le nord du Négeb. Cette expansion s'orientait vers la Palestine et le Liban en créant des villes commerçantes telles que Gaza, Ascalon, Ashdod, Magédo et un siècle plus tard, soit vers 2800 av. J.C. des villes telles que Sidon et Tyr (2), qui devinrent les grandes concurrentes de Gebel (Byblos).

Ces deux effets atteignirent, au niveau réel, une certaine homogénéité sociale, en donnant un type de vie caractéristique de cette région par l'interaction existant entre les sédentaires et la position géographique, stratégique du Proche-Orient, qui produisit des effets économiques, politiques, sociaux et culturels.

Au niveau économique ces effets s'intégraient au développement du commerce de sorte qu'il fut l'activité principale de la région.

Au niveau politique, ces effets s'intégraient au développement de la tendance unitaire qui se manifestait soit par l'expansion militaire

(1) G. Hanotaux - Histoire de la nation égyptienne - Introduction générale - Paris 1931 - tome 1 - p. 111.

(2) Abdel Azize - Une étude de l'histoire de Saïda - Beyrouth - 1970 - p. 29.

et la création des empires, soit par l'expression idéologique et religieuse.

Au niveau social, nous remarquons, dans les sociétés du Proche-Orient, la domination de la classe composée de commerçants et de marchands (1).

Bien que ces trois caractéristiques s'imbriquent dans l'histoire les unes aux autres de sorte que l'une ne se manifeste jamais sans que les autres se manifestent également, il est difficile de distinguer, à l'aide de nos ressources historiques (bien que ces ressources soient très nombreuses), chaque effet de façon très spécifique par rapport aux autres. Nous allons cependant essayer de les étudier de

(1) Dans les sources de notre recherche, il est difficile de trouver une explication approfondie des caractéristiques du commerce lointain. Cependant tous les historiens indiquant indirectement ses aspects ce qui explique la difficulté de choisir les références exactes. Nous allons donc choisir quelques ouvrages parmi les plus importants tels que les ouvrages de Boulos, trois tomes - Les peuples et les civilisations du Proche-Orient - La Haye et Paris 1961, J.P. Lévy - L'économie antique - Paris - 1969 - Jwad Ali - L'histoire des arabes - idem - W.F. Albright - The role of the kannanites in the history of civilization, Studies in the history of culture - Menasha - 1942, Dussaud René - La pénétration des arabes en Syrie avant l'Islam - Paris - 1955, Philip K. Hitti - History of the arabs from the earliest times to the present - London - 1956, Kammarer Albert - Pétra et la Nabatéens - Paris - 1920 - 1930, W.F. Leemans - Trade in the old Babylonian period - Leiden - 1960, Mohammed Tawfik - Les monuments de Ma'in - Caire - 1951, Albert G. Keiser - Homeric society - New-York - 1902, Daniel D. Luckenbill - Ancient records of Assyria and Babylonia - Chicago - 1926, G.A. Cooke - A text - Book of semitic inscriptions - Oxford - 1903 - George A. Barton - The royal inscriptions of Sumer and Akkad - New Haven - 1924, G. Conteneau - La civilisation phénicienne - Paris - 1949, Georges Roux - Ancient Iraq - London - 1964, Samir Amin - Le développement inégal - Les éditions de minuit - Paris - 1973.

façon individuelle car chacun des trois eut des conséquences qui se reflétèrent sur l'importance du développement des transports et les trois ensemble avaient, dans le développement des transports, une relation d'interdépendance.

3) Les effets économiques des émigrations

Bien entendu, nous ne négligerons pas le rôle des données naturelles dans l'évolution de la civilisation de chaque région du Proche-Orient, mais est-il possible que ces richesses matérielles aient joué un rôle important dans la création de la civilisation s'il n'y avait aucun motif de les exploiter ? Est-il possible que l'exploitation de ces richesses se fit pour lui-même ? L'Afrique possédait à cette époque des richesses plus importantes que le Proche-Orient, mais elle n'est pas parvenue à ce stade de civilisation durant la même période. Au Proche-Orient c'est la possibilité de réaliser des échanges qui donna l'idée d'exploiter ces richesses. Les échanges représentaient la principale activité de la civilisation.

Dans les centres civilisés nous constatons que divers facteurs d'importance permirent le développement de cette activité. Ces facteurs sont les suivants :

1) L'existence de moyens de communication internes : sur le Nil dans la Vallée du Nil, le Tigre et l'Euphrate dans la Vallée de Mésopotamie, le fleuve de l'Indus dans la Vallée de l'Indus, par les courants de ces fleuves et sur leurs rives, les communications étaient possibles entre les populations, ce qui facilitait les échanges surtout que les émigrations provoquèrent, dans certaines régions, un accroissement de la population et que le déplacement devint, après ces longs chemins, un des facteurs caractéristiques des éléments susmentionnés.

2) L'existence des moyens de communication orientés vers l'extérieur : les premières civilisations n'émigraient pas seulement dans les

régions cultivées mais également "dans des régions voisines de la mer et des grandes voies de communication maritimes où se sont développées les premières civilisations humaines historiques connues" (1). Il s'agissait des sumériens dans la Golfe Arabe, des égyptiens dans le delta égyptien et des phéniciens sur la côte libanaise.

3) La position stratégique : en ce qui concerne la position des centres civilisés il convient de remarquer que la contrée de l'Euphrate, qui se situe au coeur de l'Asie occidentale, concentrait les produits de l'Asie par les voies terrestres de Suze et par les voies maritimes du Golfe Arabe. Quant à la Vallée du Nil, qui se prolonge vers le sud, elle concentrait les produits de l'Afrique Equatoriale et de l'Afrique Orientale (2). Les communications intérieures, grâce aux voies fluviales et terrestres, concentraient les produits internes dans chaque région civilisée et la position stratégique donnait une certaine ampleur à l'activité commerciale qui caractérisait l'économie de ces régions. Ainsi, Monsieur Lévy remarque que par exemple : "pendant près de deux mille ans, Babylone sera une métropole commerciale prestigieuse" (3).

Par ailleurs, à cette époque, nous constatons également la création de sociétés qui se distinguaient par le rôle d'intermédiaire qu'elles jouaient sur les voies terrestres, rôle qui était important pour les centres de civilisation existant dans la région. Ainsi, comme Monsieur Boulos le remarque, nous pouvons dire que "si la densité des habitants des vallées du Nil et de l'Euphrate est due à la richesse exceptionnelle de leur sol et à l'industrie de leurs habitants, celle des populations du Liban et de Transjordanie, au IVème millénaire, tient principalement à la situation de leur pays et à leur rôle d'intermédiaire" (4), rôle de trait d'union. Dans ces régions, à cette époque,

(1) Boulos - op. cit. p. 181, voir aussi sur ce point les conclusions de J. Pirenne - La civilisation sumérienne - p. 9 & 10 - Alexandria

(2) P.K. Hitti - History of the Arabs - op. cit. p. 33, voir aussi Boulos Jawad - idem - p. 147

(3) J.P. Lévy - L'économie antique - op. cit. p. 17

(4) Boulos - idem - tome 1 - p. 148 et 149. Il y avait également le Negeb au sud des régions mentionnées ci-dessus ainsi Qu'Haran et Palmyre qui avaient le même rôle, voir aussi A. Moret - Histoire de l'Orient - volume 1 - Paris 1941.

une liaison commerciale se développa entre les trois centres de civilisation suivants : celui de Bangab, celui de la Mésopotamie et celui du Nil, par des villes et des cités intermédiaires. Dans ces trois centres de civilisation, et principalement dans les Vallées du Nil et du Tigre-Euphrate, la majeure partie du surplus provenait de l'activité du commerce lointain. L'existence des villes et des sociétés intermédiaires était assurée par le surplus du commerce et du transit.

Ainsi nous remarquons que :

1) Le capital principal était le capital commercial qui était le moteur de toutes les autres activités économiques. Les capitaux utilisés dans les autres activités dépendaient donc de ce capital principal.

2) Dans les centres de civilisation de la Vallée du Nil et de la Mésopotamie, le surplus du commerce lointain était aussi important que le surplus des autres activités économiques.

3) La plupart des autres activités économiques étaient orientées vers la production pour l'exportation et les échanges commerciaux avec les autres régions.

4) La création d'organismes de finances publiques, tels que le temple, ou privés tels que les familles riches, destinés à favoriser le développement du commerce lointain. Ces organismes avaient à la fois un rôle direct (le partage du profit entre les financiers et les commerçants) et indirect (le financement d'autres activités économiques à condition que le producteur ne vende le produit qu'à celui qui finançait cette activité). De plus, ces organismes pratiquaient eux-mêmes le monopole du commerce lointain.

5) Le développement de la division du travail dépendait du développement de la classe commerçante.

4) Les effets politiques et sociaux

Ces effets font partie de, et se manifestent par :

1) L'unification de chaque centre d'une part et l'unification de tout le Proche-Orient d'autre part. N'oublions pas que ces effets sont liés dialectiquement avec les effets économiques et surtout avec le développement du commerce.

Le premier effet de ces émigrations fut la domination politique des sémites dans la région, le deuxième, l'unification de la Mésopotamie qui était morcelée par le système "état-cité" et l'unité de l'Égypte et le troisième était la construction d'un empire qui comportait les principales zones de l'activité commerciale.

2) L'infiltration d'émigrants venant de la Péninsule Arabe (les sémites) qui a caractérisé cette région de sorte que, *"au troisième millénaire, les pays orientaux, à l'exception de l'Égypte, seront sémitisés. En dépit de tous les mélanges postérieurs, et sous toutes les dominations, le Sémite conservera la prédominance linguistique et culturelle"* (1).

Les principales idées et dieux religieux montrent de façon très nette l'effet de la sémitisation. Dans ce domaine nous trouvons l'effet de la sémitisation dans toutes les régions sans exception. L'Égypte a déjà adopté le Dieu Osiris, qui est un dieu sémite, ainsi que la Mésopotamie, le Liban et la Syrie (2) en créant le noyau d'une unité spirituelle.

En Mésopotamie, comme dans la Vallée du Nil, l'émigration était, indirectement ou directement un facteur unitaire. En ce qui concerne

(1) M. Dunand - *Byblia Grammata* - Beyrouth 1945 - pp. 1-7, voir aussi A. Moret - op. cit. pp. 320-331

(2) Boulos - idem - p. 185-200, voir aussi G. Contenau - *La civilisation phénicienne* - Paris 1949 - p. 42, 43, 97, 111 et A. Moret - *L'histoire de l'Orient*.

la Vallée de la Mésopotamie, du fait des émigrations de la population de la Péninsule Arabe (les sémites), elle se considérait comme le théâtre d'événements historiques d'une importance considérable.

Le premier impact de cette émigration fut l'unification indirecte de la région du sud. L'émigration de la Péninsule occupait la côte occidentale de l'Euphrate en menaçant les diverses cités sumériennes au sud ainsi que l'existence des voies terrestres et fluviales entre ces petites cités. Ceci produisit une unité entre les sumériens se trouvant au sud de la Mésopotamie. Ainsi, dans ces contrées, les émigrants se réunirent sous le nom de Accad.

Dans la deuxième phase, cette émigration devint un facteur unitaire direct. A savoir que :

A l'ouest de la Vallée de la Mésopotamie, en Agadé (ville qui était déjà dominée par les sémites venus par une vague précédente), les émigrants s'efforçaient, à cette époque, de dominer la région environnante. Ainsi, en 2725 av. J.C., ils fondèrent l'empire acadien dont l'origine est la ville d'Agadé. Cet empire représentait le premier empire sémite existant dans cette région.

Ainsi vers l'an 2725 av. J.C., Sargon I commença la fondation du premier empire sémite de la région, caractérisé par l'opposition des "marchands contre le puissant roi somérien Lougalzaggisi" (1). Sargon I et son successeur Naram-Sin (2645-2607) fondèrent l'empire acadien qui s'étendait de la Mer Inférieure (Golfe Arabe) jusqu'à la Mer Supérieure (Mer Méditerranée). Au sud, ils occupèrent Delmun, l'entrepôt le plus important qui reliait la civilisation mésopotamique à la civilisation du fleuve de l'Indus par les voies maritimes ainsi que la ville de Suze dont le rôle était identique à celui de Delmun en ce qui concerne les voies terrestres. Au nord, Naram-Sin ne fut

(1) Boulos - op. cit. p. 255, voir aussi George Roux - Ancient Iraq - London 1964, Conteneau - L'Asie occidentale ancienne - p. 197.

arrêté que par la rive orientale de la Méditerranée. Il contrôla toutes les voies terrestres existant entre la Mésopotamie et la civilisation du Nil. Cette expansion était "d'ordre strictement économique" [1], dans tous les sens et surtout en ce qui concerne la domination des routes et le monopole du commerce.

En Egypte, nous constatons une certaine similitude dans le déroulement des faits avec ceux qui eurent lieu en Mésopotamie, en prenant en considération que cette unité se pratiquait, avant cette époque, au niveau économique par des échanges et grâce à l'existence des voies terrestres et fluviales entre les deux parties de l'Egypte.

L'expansion vers l'Egypte provoqua le déplacement de la capitale égyptienne du sud (Thinit) au nord (Memphis), reportant vers l'est l'attention que les égyptiens avaient pour protéger leur empire et pour contrôler les routes de leur approvisionnement en bois et en métaux. Dans ces régions, les émigrants portaient le nom de nouvelle terre (Cannane) qui désigne la Palestine, le Liban et la côte ouest de la Syrie.

En Egypte, cette vague d'émigrants pénétra dans le Delta après avoir réalisé la domination des terres boisées (Liban). Le bois était considéré comme marchandise vitale pour la vie économique et religieuse égyptienne. La menace que cette vague d'émigration constituait pour les terres contenant des métaux importants pour l'Egypte fut une raison assez convainquante pour persuader le Pharaon de déplacer sa capitale vers le nord afin de contrôler les voies du commerce maritime et terrestre et de protéger le Delta contre les menaces presque permanentes.

Cet objectif de déplacement convenait à la composition et au rôle de l'état dans la vie économique et commerciale car, en Egypte, c'était l'état qui avait le monopole du commerce. Ainsi "l'établissement des Pharaons à Memphis aura donc, comme conséquence, un développement de l'activité commerciale" [2].

(1) Boulos - idem - p. 256

(2) Ahmed Sousset - idem - p. 118, voir aussi J. Boulos - idem - p. 236.

Bien entendu, ces événements ne concernaient pas seulement les centres des vallées, mais aussi toutes les régions et ce de façon très importante, aux niveaux politique, social et culturel.

Au niveau social, nous remarquons qu'une classe dominait toutes les régions, en dominant chaque centre : il s'agit de la classe commerçante. Quant au niveau culturel et idéologique, nous remarquons la domination de la tendance unitaire. Ces deux phénomènes sont liés étroitement, aussi est-il difficile de les étudier l'un sans l'autre.

Le surplus provenant du commerce lointain favorisait la position sociale de la classe commerçante. Ce surplus permit à une classe constituée de commerçants et de marchands de devenir la classe dominante, soit directement comme *"les marchands babyloniens qui formaient une classe puissante et privilégiée"* (1), soit indirectement, cachée derrière l'état comme en Egypte ou derrière le temple comme en Mésopotamie. Durant le troisième millénaire, cette classe posséda une conscience très forte de la nécessité de développer des routes et des voies de transport dans ces centres. La constitution du premier empire en Mésopotamie par Sargon I et Naram-Sin fut le résultat de la lutte de cette classe. Ainsi nous comprenons pourquoi l'Egypte attachait tant d'importance aux régions situées au nord et au nord-est de son empire.

Les zones de transit telles que le Negeb, le Liban, la Transjordanie développèrent leur économie grâce au rôle d'intermédiaire qu'elles jouaient entre les centres civilisés et en pratiquant le commerce entre elles. Cette expansion avait pour but d'occuper les ports existants et de fonder d'autres ports destinés à accroître l'importance de ce rôle d'intermédiaire. Dans chaque port l'embryon d'une nouvelle classe sociale s'est développé jusqu'à ce qu'il atteigne le sommet de la pyramide des structures sociales.

(1) J.H. Breasted - La conquête de la civilisation - Ed. E.W. Ware - Paris 1945 - p. 140, 141.

Ainsi "l'état-cité" Palestino-Libanais était dominé par une aristocratie composée de personnes intéressées à créer un système économique orienté vers le commerce lointain.

En Phénicie "Le Melek ou roi phénicien est assisté d'un conseil, surveillance du Conseil des Anciens qui entourait les chefs des tribus sémito-cananéennes, composé de marchands, de financiers et de prêtres. Ces conseils sont des assemblées de notables et de riches marchands" (1)
 Il en était ainsi pour les Cananéens qui dominaient des villes telles que Pétra en Transjordanie. C'est la raison pour laquelle, vers le 3ème millénaire, ces émigrants cananéens monopolisèrent également les commerces maritimes et terrestres de la côte ouest de l'Orient, la Mer Rouge et la Méditerranée ainsi que les commerces avec le sud de la Péninsule Arabe, l'Egypte, la Palestine, le Liban, la Syrie ainsi que les voies qui reliaient la Mésopotamie à l'Egypte et aux territoires Palestino-Libanais.

Il nous est possible d'indiquer les caractéristiques générales des effets sociaux et culturels par les points suivants :

1) Le développement du surplus interne dépendait du développement du surplus provenant du commerce lointain.

2) Au sommet de la pyramide sociale, il existait une alliance entre les financiers et les commerçants qui constituaient la classe dominante et une dépendance des masses laborieuses pratiquant d'autres activités économiques, telles que l'agriculture ou l'industrie, vis-à-vis de cette classe dominante, par le système de financement qui garantissait les autres activités pour destiner leur produit au marché.

3) Les principaux intérêts de la classe dominante nécessitaient le développement de la tendance unitaire pour élargir son commerce.

(1) Boulos - idem - p. 222, voir aussi P.K. Hitti - L'histoire du Liban - idem - p. 114.

4) Le développement du commerce pratiqué par ces sociétés rendit indispensable l'élimination de toutes les barrières qui constituaient un obstacle à la circulation entre ces sociétés.

5) Au niveau idéologique et culturel des idées impliquant l'unité de la région surgissaient de derrière un voile religieux. En Egypte, les différents dieux se sont réunis dans la personnalité de Pharaon. Le Nil représentait le moyen de communication et le Pharaon représentait le dieu qui unifiait l'Egypte. En Mésopotamie, les deux fleuves et l'empereur dont le pouvoir était issu de Dieu sont à l'origine de la constitution du pouvoir politique (1).

Plus tard cette idéologie se développa pour étendre son influence sur toute la région en supprimant la rivalité existant entre le Pharaon et l'Empereur - entre les représentants politiques qui se prétendaient le Divin - pour construire une unité plus large en ne gardant qu'un seul dieu : c'était le Dieu Ille d'Abraham, au 19^{ème} siècle av. J.C., Jéhovah de Moïse (1304 - 1237 av. J.C.), Allah de Mohammed. De la Mésopotamie, Abraham apporta son idée vers le pays de Canaan, en Syrie, en Palestine, au Liban et vers l'Egypte. D'Egypte, Moïse apporta son idée vers l'est, enfin du sud de la région, Mohammed apporta son idée vers le nord (2).

6) Cette unité s'appliquait non seulement au niveau idéologique et au niveau des normes culturelles de la société du Proche-Orient, mais également au niveau politique dans quelques sociétés comme nous le voyons avec les Médienites venus dans le Sinaï et les Cananistes (3). Il en était ainsi en Egypte durant le règne du Pharaon Akhenaton qui avait adopté l'idée d'un dieu unique puissant (Aton) et qui s'efforçait de répandre son idée non seulement en Egypte, mais également dans

(1) Voir Boulos - idem - Vol. 1

(2) Boulos, Sousset - Les Arabes et les Juifs dans l'histoire - idem -

(3) S. Moscati - Ancient semitic civilization - Elek book - London 1957

toute la région (1).

7) Une autre forme de l'idée spirituelle se reflétait par l'association de différents dieux dans une ville importante sur le plan commercial telle que La Mecque avant l'Islam qui rassemblait tous les dieux de toutes les tribus vivant sur les pistes de caravanes dans la Péninsule Arabe. Le dieu le plus important était le dieu des caravanes ou du commerce en général : le dieu Hubal (2).

La liaison d'interdépendance entre les émigrations et les transports provient de tous ces facteurs agissant en même temps. Ce qui explique de façon très claire le développement d'un réseau de transport remarquable dans la région qui influençait pour sa part les effets des émigrations. A savoir que :

1) Le développement des transports provoqua le développement des centres et des sociétés qui se trouvaient sur le passage des pistes de caravanes entre les centres traditionnels de civilisation. Le revenu de ces centres était presque fonction du rôle qu'ils avaient dans le secteur commercial. De ce fait ils dépendaient presque totalement du développement des transports et des pistes.

2) Dans ces nouvelles sociétés où le développement économique dépendait du produit du trafic et des pistes, la classe dirigeante était presque uniquement composée de commerçants ou de gens appartenant au secteur commercial.

3) Les intérêts de cette classe nécessitaient donc toujours le développement des transports et du trafic dans la région.

4) Chaque fois que de nouvelles pistes s'orientaient loin d'une de ces sociétés, il en résultait nécessairement la décadence de cette

(1) J.H. Breasted - History of Egypt - New-York - 1905 - p. 137

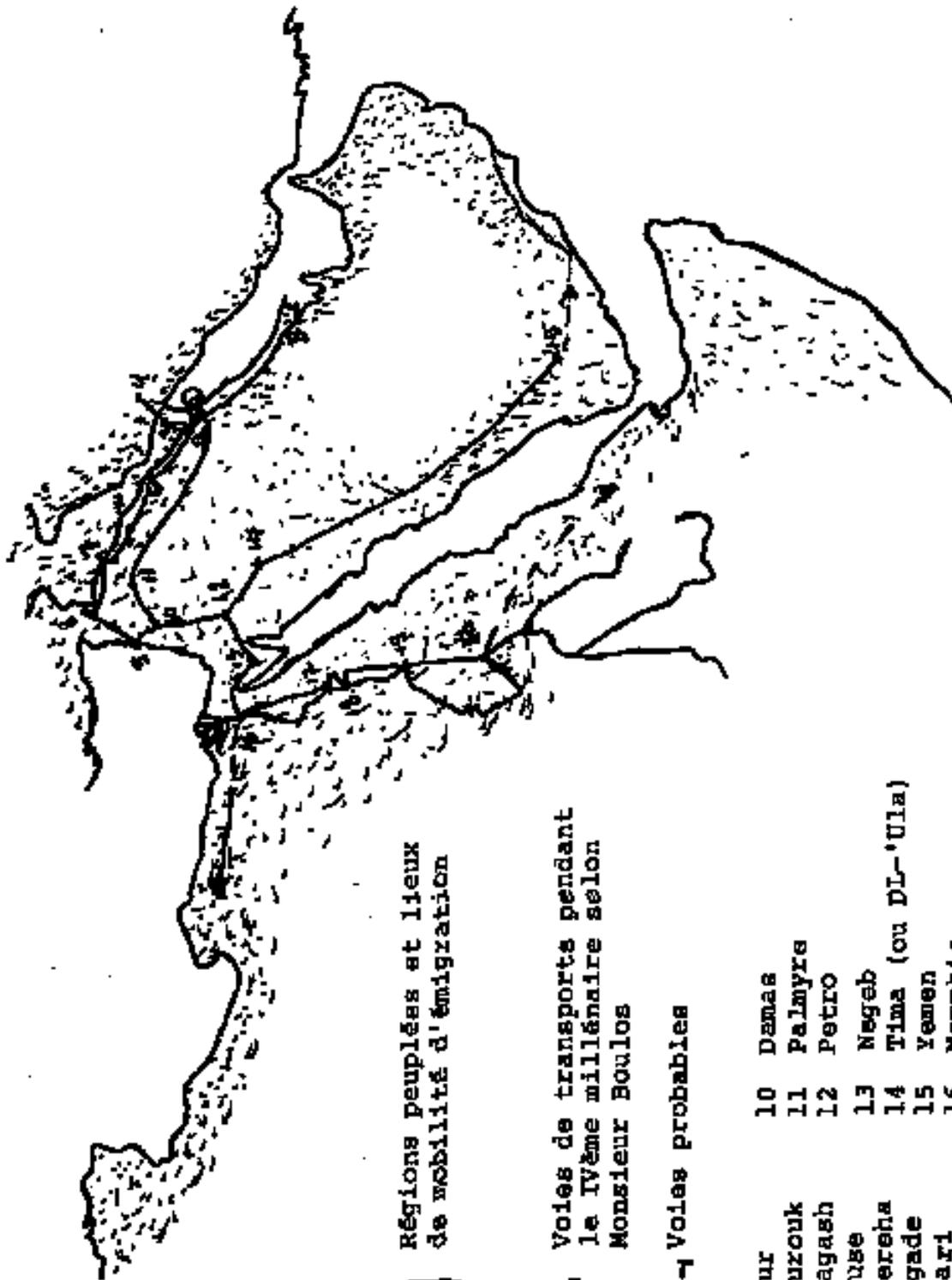
(2) Jawad Ali - L'histoire des Arabes - op. cit. - tome 1 - p. 372

sociétés. L'histoire de chacun de ces centres implantés dans le désert, sur le chemin des pistes de caravanes, fut liée à l'importance des transports et des pistes qui les traversaient.

5) Ces sociétés se développèrent selon leurs moyens matériels en créant des stations s'occupant essentiellement d'échanges commerciaux entre les deux vallées, de sorte que ces sociétés devinrent, par la suite, uniquement des étapes sur les pistes des caravanes. Elles favorisèrent le développement du trafic et celui des transports terrestres dans cette région et c'est grâce à cette activité de transport qu'elles se développèrent. Ainsi *"le trafic entre les deux zones développe-t-il dans les régions intermédiaires ou voisines d'autres centres de culture ou de commerce : Liban, Elam, Transjordanie et Negeb"*. (1).

Donc, l'évolution de ces effets économiques, politiques, sociaux et culturels étaient tout-à-fait liée à l'évolution des transports.

(1) Boulos - *idem* - p. 147.



Régions peuplées et lieux
de mobilité d'émigration

Voies de transports pendant
le IVème millénaire selon
Monsieur Boulos

Voies probables

- | | | | |
|---|--------|----|----------------------|
| 1 | Our | 10 | Damas |
| 2 | Ouzouk | 11 | Palmyre |
| 3 | Lagash | 12 | Petro |
| 4 | Buse | 13 | Negab |
| 5 | Gereha | 14 | Tima (ou DL-'Ula) |
| 6 | Agade | 15 | Yemen |
| 7 | Mari | 16 | Memphis |
| 8 | Harane | 17 | Thinis |
| 9 | Gebal | 18 | Thebes |
| | | 19 | Amada |
| | | 20 | Kenisa (ou Kourgous) |

CHAPITRE DEUX

L'EVOLUTION DES TRANSPORTS

1. L'EVOLUTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

Les échanges commerciaux qui s'effectuaient entre les différentes régions grâce à cette mobilité de la population constituaient les principaux échanges existant entre les centres civilisés et entre ces centres et le reste de la population vivant à l'intérieur.

Il est possible que "Au IV^{ème} millénaire, deux routes de commerce mettent en contact la vallée du Nil et celle du Tigre-Euphrate" (1). Ces deux routes traversaient les régions de transit se trouvant entre les deux vallées en partant du Tigre et du Bas-Euphrate, de Our et de Ourouk. L'une s'orientait vers le nord, parallèle à la côte de l'Euphrate jusqu'à Marie, Haran, pour déboucher sur la côte libanaise à Byblos et ensuite descendre vers le sud et se diriger vers l'ouest jusqu'en Egypte. La seconde s'orientait peut-être vers la Mer Rouge en passant par le désert syro-arabique ou en contournant le désert de Palmyre, Damas, Transjordanie, le Negeb ou l'Arabie Pétrée. Selon Monsieur Boulos, la seconde était peut-être la plus fréquentée au IV^{ème} millénaire.

Il existait une troisième voie, à l'est, entre la contrée de Mésopotamie et le plateau d'Elam. Elam représentait la région située, à cette époque, à l'est du Tigre et s'étendant jusqu'aux pieds des Monts Zagros.

(1) Boulos - idem - p. 148.

Depuis le Negeb ou l'Arabie Pétrée, plusieurs voies commerciales mettaient en "contact la Syrie, la Mésopotamie, l'Arabie, l'Egypte et le pays de Pount (Yémen et Somalie)" (1) et ce dès 3000 av. J.C.

Il nous semble nécessaire de faire certaines remarques concernant les caractéristiques de ces voies. A savoir que :

Il est tout-à-fait possible que de telles voies commerciales organisaient un certain trafic entre les centres civilisés, mais il est difficile d'admettre que ces longs itinéraires eurent autant d'importance que Monsieur Boulos l'écrit dans son livre "Les peuples et les civilisations du Proche-Orient", car le surproduit de la civilisation à cette époque n'était pas assez important pour permettre aux centres civilisés d'exporter une grande partie de leur production. En ce qui concerne la Mésopotamie, la catastrophe du Déluge, vers 3660 av. J.C., a sûrement laissé des effets sur l'économie et la production, de sorte qu'elle "a interrompu l'évolution de l'humanité mésopotamique" (2).

L'évolution technique des transports n'avait pas atteint un degré tel qu'elle puisse permettre un commerce important : le chameau considéré comme le navire du désert n'était pas encore domestiqué, ce qui nous permet de dire que même s'il y avait des voies de caravanes ou s'il existait des trafics sur ces voies de caravanes, celles-ci n'étaient ni assez grandes, ni assez rapides.

Cependant, il est évident que les voies de transport de cette époque constituent l'embryon de la grande piste de caravanes qui se réalisa ultérieurement, mais elles représentaient alors les voies les plus fréquentées par les mouvements de population se déplaçant dans les régions susmentionnées.

(1) Boulos - *idem* - p. 148.

(2) A. Moret - Histoire de l'Orient - tome 1 - p. 322

En considérant ces données, il apparaît utile de tracer, sur la carte no 2, les réseaux des pistes de caravanes mentionnées ci-dessus.

Nous pouvons maintenant observer quelques caractéristiques concernant ces pistes de caravanes :

1) Dans les centres de civilisation, les voies de transport terrestres suivaient les rives des fleuves, car les animaux utilisés dans les transports étaient incapables de parcourir, dans des pays désertiques, de longs trajets, ce qui provoqua, pour certains trajets, la rivalité entre les transports terrestres et les transports fluviaux.

2) Dans les régions où il n'y avait pas de fleuve, les voies terrestres suivaient les sources et les oasis, ou bien les vallées montagneuses, comme c'était le cas dans la Péninsule Arabe et dans la région située à l'ouest de celle-ci.

3) Pendant tout le troisième millénaire, les événements qui eurent lieu dans la région se présentaient comme une bataille ayant pour but de récupérer les voies de transport, mais cette région manquait de stabilité politique et la conscience de la tendance unitaire supprima tout-à-fait les barrières pouvant constituer un frein au développement des voies de transport terrestres.

Nous remarquons à la fin du 3ème millénaire, quelques facteurs qui favorisèrent l'importance du commerce et le développement des transports terrestres dans toutes les régions :

1) La domestication du chameau

A cette époque, la domestication du chameau était considérée comme une révolution technique dans le monde des transports terrestres.

Les opinions des chercheurs divergent quant à la date exacte de la domestication du chameau, mais la plupart d'entre eux pense qu'elle

se réalisa au cours du 2ème millénaire avant J.C. (1).

Ces divergences concernent également le lieu d'origine de la domestication du chameau. Cependant l'opinion la plus répandue est, en ce qui concerne la région du Proche-Orient, que le chameau fut domestiqué sur la côte est au sud de la Péninsule Arabe (2).

Nous n'avons pas l'intention de nous intéresser à ce problème, ni aux divergences qui existent entre les historiens et les archéologues. Nous souhaitons plutôt étudier le rôle qu'a joué le chameau dans le monde des transports terrestres.

Le chameau a toutes les qualités requises pour être le navire du désert en rendant possible les trafics commerciaux entre des stations plus éloignées dans le désert. Avant la domestication du chameau, les chemins de caravanes les plus importants étaient parallèles aux rives des fleuves tels que l'Euphrate ou le Nil ou bien ils se trouvaient entre deux oasis. Les grandes distances existant entre les oasis engendraient des difficultés de transport évitables dans la plupart des cas. Ainsi le commerce et les transports les plus importants se faisaient entre la Mésopotamie et la vallée du Nil par des voies remontant parallèlement le cours de l'Euphrate vers le nord jusqu'à Haran et redescendant par la Syrie, le Liban et la Palestine vers l'Egypte. L'importance des transports terrestres de caravanes vers le sud de la vallée de la Mésopotamie ou dans les vallées de la chaîne montagneuse parallèle à la Mer Rouge ne se remarque guère.

(1) W.F. Albright - *From the stone age to christianity* - Baltimore 1946 - p. 107 à 120, voir également Jwad Ali - *L'histoire des arabes* - vol. 1 - p. 197, W.F. Leemans - *Trade in the old babylonian period* - Leiden - 1960, P.K. Hitti - *History of Syria* - London - p. 52, R.J. Forbes - *The coming of the camel, studies in ancient technology* - Ed. III - Leiden 1955 - p. 187-203

(2) W.F. Albright - *idem* - voir aussi Sousset - *idem* - p. 209



قطعة عرقية رائعة تشاهد عليها فتاةان عربيتان من
 شهر جند وعما جالسيتان على الوحل الملك بالتماشي
 الكرخوف ولولوما مقلدة ، احدهما تشرب على الناي والثانية
 تشرب على الطويل الصغير ، وقد نشر على هذا التمثال في
 بلاد الشام وهو يرجع الى زمن الرومان ، واتخذتال مطوف
 في متحف اللوفر الفرنسية .

*Relief, remontant à l'époque romaine, représentant
 deux femmes arabes sur un chameau (se trouve au Musée
 du Louvre)*

[Tiré de Ahmed Sousset].

La domestication du chameau n'a pas seulement permis la création de nouvelles pistes de caravanes dans une région désertique, mais elle a également permis de transporter un important volume de diverses productions. Ceci engendra le développement économique de régions qui n'avaient pas la possibilité d'élargir leur production destinée à l'exportation soit parce qu'elles étaient isolées, telle la région sud de la Péninsule Arabe, soit parce que le coût du transport jusqu'au lieu de vente de leur produit était très élevé.

De plus, la domestication du chameau permit l'implantation et le développement de sociétés dans des territoires désertiques. Ces sociétés se développèrent par l'activité de transit des caravanes comme ce fut le cas pour Ma'in-Massari, Yathreb, La Mecque, etc.

Ainsi nous remarquons qu'à la fin du 3ème millénaire et au début du 2ème millénaire avant J.C. l'embryon d'un réseau de pistes terrestres de caravanes commence à surgir dans la région. Grâce au chameau, ni les facteurs climatiques, ni les facteurs topographiques paraissent capables d'empêcher la progression des transports terrestres puisqu'il peut résister aux conditions difficiles que présentent ces facteurs.

C'est pourquoi nous voyons que la Mésopotamie représentait l'entrepôt d'une part pour les marchandises venant de l'est, Elam l'Indus et quant à l'Egypte, elle était d'autre part l'entrepôt pour les marchandises venant d'Afrique. Ce trafic commercial a apporté un revenu considérable à ces deux centres.

2) La constitution des stations

Dès le 3ème millénaire, la tendance expansionniste des centres civilisés s'est manifestée par la création de l'Empire Acadien de Sargon I et de Naram-Sin en Mésopotamie et par l'infiltration de l'autorité de l'Empire égyptien dans le pays de Canaan, autorité qui a rendu nécessaire la constitution de stations sur les routes commerciales. Cette tendance était la conséquence de l'importance de ces routes dont le développement fut favorisé par la constitu-

tion de stations. Le contrôle de ces routes nécessita l'existence, en permanence, d'une troupe armée dont la présence était devenue indispensable en raison de la rivalité qui existait entre ces deux centres.

La tendance expansionniste des centres civilisés conserva les mêmes caractéristiques pendant toute l'histoire de la région et ceci presque toujours pour les mêmes raisons. A la fin du 3ème millénaire et au début du 2ème millénaire, nous remarquons que ces caractéristiques provoquèrent une révolution dans la construction des villes et des stations favorisées par les transports terrestres (1).

La relative facilité de contacts entre les différentes petites sociétés et les grandes villes permit le développement de ces sociétés qui devinrent, plus tard, les stations d'une piste s'étendant plus loin. Ainsi, pendant le 2ème millénaire, nous nous trouvons devant une population se partageant presque tous les points de la région sans empêchement climatique ni topographique.

3) La diminution des coûts annexes des transports terrestres

La tendance à la centralisation de l'autorité ou du pouvoir qui était accentuée entre autre par l'importance des transports terrestres a entraîné en même temps, à cette époque, une diminution du coût annexe des transports terrestres. Nous insistons sur les coûts annexes provenant de l'existence entre les villes de frontières se trouvant généralement sur la piste des caravanes. Par ailleurs la montée au pouvoir de la classe composée de marchands et de commerçants et la tendance à

(1) Des petites sociétés étaient implantées et se sont étendues dans la région intérieure. Certaines d'entre elles devinrent des villes et des stations très importantes telles que Ourfa, Edesse dans le pays de Haran, Tadmer (Palmyre) dans le désert de Syrie, Barse près de Babylone à l'Est, Hatouchache d'Anadoul en Turquie, Qatna en Syrie, Arbèle en Mésopotamie, Karkâneish en haut de l'Euphrate, Aruad au Liban, Bir Lehi-Ra'i en Sinaï, Ekhet-Aton et Jassan en Egypte, etc.

l'expansion de chaque centre ont provoqué non seulement l'élimination des coûts douaniers mais également la diminution du coût annexe d'assurance par la création d'un système bancaire qui supprima la nécessité de transporter l'argent entre Babylone et le reste de la région par exemple ou entre Our et le sud du Golfe Arabe.

Ces facteurs favorisèrent la prépondérance et de plus la position de la classe commerçante et le système économique qui était basé sur le commerce lointain et le dynamisme de l'évolution du réseau de transport terrestre reliant et intégrant toute la région aux niveaux social, culturel et économique et ce de façon remarquable. Dès cette époque, et par la suite, ces facteurs furent à l'origine de la création et du développement de plusieurs centres civilisés tels que Pétra, Tadmor (Palmyre), etc.

Nous constatons que les quatre côtés de la région devinrent, à partir du 2ème millénaire, les centres mondiaux du commerce.

Les pistes de caravanes qui relient la région avec le reste du monde aboutissaient à ces quatre coins. D'autres pistes partaient de chaque côté pour distribuer entre ces points et dans toute la région, les diverses marchandises en même temps qu'un mouvement de transit tourné tantôt vers l'intérieur en passant par les différentes villes et centres désertiques, tantôt vers l'extérieur en passant par ces quatre coins.

En Mésopotamie, c'était Babylone au milieu, Assour, Niniva, Arbèle au nord et Our, Lagach, Ourouk au sud. Le pays de Babylone constituait l'entrepôt des marchandises venant de l'Orient : le centre de la civilisation de l'Indus et de Mongolie. Du centre de l'Indus une piste passait par Persépolis, Pasargades, Suse, Lagach. De Lagach une piste se dirigeait vers Ourouk et Our alors qu'une autre montait vers Babylone.

Du centre de Mongolie et peut-être de la Chine une piste s'orientait vers Echbatne, depuis laquelle deux pistes allaient vers l'ouest : l'une de ces deux pistes allait vers Suse, Lagach et l'autre vers Arbèle,

Niniva. De cette dernière, une piste principale allait vers Babylone en passant par Assour, une autre moins importante s'orientait vers le nord-ouest pour rejoindre la piste principale vers le nord et le nord-ouest en Ourfa. "Par la Mésopotamie passent quelques-unes des plus grandes routes commerciales antiques. Le commerce y tient une grande place" (1)) mais c'est le développement de ces pistes qui a approfondi les caractéristiques économiques, sociales et politiques en Babylone, comme d'ailleurs dans toute la région.

La route principale qui va de Babylone vers la côte de la Méditerranée commençait en réalité au sud de la Mésopotamie, à l'emplacement des anciennes villes maritimes de Our et Ourouk qui constituaient l'entrepôt des marchandises de la civilisation de l'Indus et de Dalmun. Ces marchandises voyageaient par voies maritimes et étaient transportées à Babylone soit par voie fluviale, soit grâce à la piste de caravanes. Cette route montait vers le nord en passant par Agade, Marie et Ourfa qui étaient les trois principales villes situées sur cette route.

Toutefois, plusieurs autres villes situées entre ces trois dernières furent créées, telle que Karkémish. Cette route principale s'orientait vers le sud-ouest par deux pistes : l'une allant vers la côte méditerranéenne en longeant celle-ci parallèlement depuis Ougarit et en passant par toutes les villes situées sur cette côte jusqu'à Gaza où elle s'orientait vers l'ouest, en direction de la vallée du Nil. La seconde descendait de Karkémish vers le sud, dans la vallée entre la montagne, vers Jérusalem en continuant jusqu'à Pétra qui constituait le point de liaison entre toutes les pistes venant des quatre coins. Pétra était la ville la plus importante en ce qui concerne l'activité commerciale qui existait à cette époque avec le sud de la Péninsule Arabe et le reste de la région.

Dans la Péninsule Arabe un réseau de pistes commençait à se développer. Il réunissait de petites sociétés avec les principales villes commerciales et le centre de civilisation du sud de la Péninsule.

(1) Jean-Philippe Lavy - L'économie antique - idem - p. 17.

Ainsi durant le 2ème millénaire, le commerce lointain a joué un rôle très important sur toute la région de sorte que, la caractéristique de la société du Proche-Orient était, bien développée, conséquence d'un tel système économique.

LES ARABES ET L'EVOLUTION DES PISTES DE CARAVANES

Les émigrations des amorrites et des araméens dominèrent la région durant le 2ème millénaire. Les arabes sont issus de ces deux émigrations (1). Ces deux émigrations successives comportaient des nomades qui dominèrent les villes et les sociétés stabilisées en constituant des empires dans toute la région (2).

Une partie de ces émigrants s'établit dans le désert de la région en conservant quelques caractéristiques de la vie nomade et de ce fait fut à cette époque ni nomade, ni sédentaire. L'importance de ces groupes est apparue plus tard lorsqu'ils dominèrent la région et qu'il jouèrent un rôle dans les événements historiques de cette époque. Il est nécessaire d'apporter quelques précisions permettant de clarifier la confusion qui a été faite en ce qui concerne le nom que portaient ces émigrants.

L'interprétation de la Bible a joué un rôle important en provoquant une confusion entre les mots Hébreux, Ubru, Hapiru, Khabiro dans le sens utilisé à cette époque pour désigner ce groupe d'émigrants et le sens qui désigne les religieux juifs ou les juifs et en impliquant que les juifs ont existé depuis cette époque dans la région et également en donnant un sens racial aux gens ayant adopté le judaïsme.

(1) A. Grohmann - The Arabs - The encyclopedia of Islam - New. Ed. 1960, vol. 1, p. 524, voir aussi Boulos - idem à partir de p. 367, Dixerger - The alphabet, a key of the history of mankind - New-York 1948 - p. 255

(2) A.T. Clay - Amorru the home of the northern Semites - Philadelphia - 1909, par le même auteur - The empire of the Amorrites - Philadelphia 1919.

Bien que les recherches archéologiques nous montrent que cette interprétation est inexacte, il est nécessaire, en ce qui nous concerne de clarifier certains points relatifs à ce problème, dans les limites intéressant le sujet de notre recherche.

A savoir que :

1) Le sens de "The wandering of the patriarchs" implique le système de la vie nomade et de voyageur, caractéristique de la vie d'Abraham, de Jacob (Israël) et de ses fils. Ces gens ont adopté la vie de nomade. Ils se sont ainsi nommés car ils ont pris le sens du mot hébreu comme adjectif désignant leur mode de vie et non pas la religion qu'ils avaient adoptée.

2) L'étape historique, idéologique et la mentalité d'Abraham, d'Israël et de ses fils, n'étaient pas basées sur le judaïsme de Moïse, car, ni le dieu (pour Abraham c'était le dieu Aïl. Abraham était surnommé Al-Kalile qui désigne l'ami de l'Aïl et Jacob était surnommé Israël qui signifie le servent de Aïl. Le nom et le surnom proviennent de la langue cananéenne qui est à l'origine des dialectes utilisés dans la région plus tard. A cette occasion, il est important de rappeler que la langue d'Hépiru était la langue dialectique des Hépirus. Selon la Bible ce dialecte n'était pas la langue de Moïse et de son groupe, pour Moïse c'était le dieu Jehovah), ni le milieu social (pour Moïse c'était le milieu royal de l'Egypte, tandis que pour Abraham c'était le milieu du sud de l'Irak), ni l'époque historique (car la différence entre les deux était environ de 7 siècles) sont semblables. Le groupe de Moïse a pris l'adjectif Hépiru, durant la marche qu'il effectua dans le désert, avec le sens utilisé à cette époque.

3) Les références sumériennes en Mésopotamie et pharaoniennes en Egypte désignent par ces mots tous les habitants du désert. Nous n'avons pas de preuves historiques ou archéologiques qui montrent que tous les habitants de ces déserts ont tous adopté, soit à l'époque d'Abraham ou d'Israël, soit à l'époque de Moïse, la religion d'Abraham

ou de Moïse bien qu'ils fussent appelés hēpiru, hēbreux, ubru, etc (1).

Nous déduisons de cette information que :

1) Il est très difficile d'affirmer que le mot hēpiru avait un sens religieux (le judaïsme) ou racial (le peuple juif ou la race sémite), car il désignait plutôt les habitants du désert dans cette région, lesquels appartenaient à plusieurs tribus et pratiquaient différentes religions.

2) Les arbis, urbis, aribis, et arubs qui désignent les arabes selon les textes assyriens et acadiens étaient un dérivé de hebre, hēpiru ou ubru utilisés plus tard dans le même sens qu'hēpiru. L'origine et la signification du mot "arabe" sont très éloignés du sens religieux ou racial.

3) Ces émigrants représentaient une partie de l'émigration aramite qui s'est installée à cette époque dans le désert. Le nom culturel désignant ces émigrants est demeuré celui d'aramites même lorsqu'apparut le mot "arabes" dans la région. Nous remarquons d'ailleurs que le roi assyrien Asserdahon (668-625 av. J.C.) nous informe que

(1) Voir les références suivantes qui traitent de ces problèmes :

J. Bottero - Le problème des habirus - Paris 1954, M. Greenberg - The Habirus - New Havens 1955, M.G. Klein - The Habirus, kin or foe of Israël - Westminster theological joun. XIX, 1956, p. 1-24, 170-194, XX, 1957, p. 46-70, J.R. Kupper - Les nomades en Mésopotamie au temps des rois de Mari - Paris 1957, W.F. Albright - Archeology and the religion of Israel - Baltimore 1942, E. Anati - Palestine before the Hebrews - New-York 1963, S.A. Cook - The laws of Moses and the god of Hammurabi - London 1903, F. Kenyon - The Bible and archeology - New-York 1940, R.T. O'Callahan - Aram Nahrain - Rome 1948, Ryck Mans - Les religions arabes préislamiques - Louvain 1951, L.H. Wolley - Abraham, recent discoveries and Hebrew origins - London 1963.

Hisa'ile (nom amorrhite), le roi des arabis, lui était tributaire (1). Tous les historiens arabes célèbres tels que Al-Isfahani, Al-Mass'oudi, et Ibn Khaldon désignent les "restes des anciens arabes" (Al-'Arabe, Al-'Ariba) par le nom araman qui désigne, dans la langue actuelle, les descendants des aramites.

Depuis la domination économique et politique des aramites, principalement à la fin du 2ème millénaire, le commerce lointain dominait les activités économiques de la région de façon considérable.

Cette domination s'est reflétée dans le domaine culturel et également sur la langue après la décadence des aramites (2).

Les arabes furent les héritiers de ces émigrants. Au niveau économique, social et culturel, ils prirent en considération l'évolution de la vie sociale et culturelle qui était le fruit de l'évolution de ce système économique.

Un autre facteur très important dans la vie des arabes fut la domestication du chameau qui joua un rôle considérable dans le développement des transports et dans le développement des relations commerciales dans tout le Proche-Orient. Le chameau pour le nomade et le bédouin représentait presque tout, ce qui nous explique la peine que le nomade s'est donné pour réaliser sa domestication.

(1) R.W. Rogers - Cuneiform parallels to the old testament - New-York - 1912 - p. 353-359

(2) Pour saisir l'importance des aramites en ce qui concerne la domination du commerce lointain, voir L. Delaporte - Epigraphes Arméniens - Paris 1912, D. Driinger - The alphabet, a key of the history of mankind - New-York 1948, P.K. Hitti - History of Syria - London 1934, E.G.H. Kraeling - Aram and Israel - New-York 1918, A.D. Sommer - Les arméniens - Paris 1949, M. Oppenheim - Tell - Halaf, a new culture in the oldest Mesopotamia - translated by G. Wheeler - London 1933.

Depuis sa domestication, le chameau fut utilisé comme moyen de communication entre la Péninsule Arabe et le croissant fertile. Son rôle n'était pas seulement de faciliter l'émigration. Il avait également pour rôle de maintenir la relation entre les nouveaux habitants et la terre natale de ces émigrants. Ces relations provoquèrent une augmentation des connaissances concernant les pistes de caravanes dans le désert. Ces connaissances permirent aux arabes d'avoir le monopole de ces pistes et de dominer les voies de communication existant entre les villes. Par la suite, ils dominèrent la vie commerciale non seulement dans le sud et le nord de la Péninsule, mais également entre la Mésopotamie et la Vallée du Nil en créant, avec la domestication du chameau, une révolution technique dans les transports de cette époque.

Leur pénétration ainsi que la domestication du chameau accrurent l'importance du rôle qu'ils jouèrent dans le développement et l'évolution des transports et de façon réciproque, le développement des transports provoqua le développement de la terre natale des arabes (la Péninsule Arabe) et le développement des nouvelles terres où ils pénétrèrent.

Il ne faut pas oublier que depuis cette époque des groupes d'émigrants indo-européens, venus par le nord vers le sud, dominèrent pendant quelques temps le pouvoir politique, mais la différence remarquable entre ces émigrations et l'émigration des arabes est que la première conquit la région grâce à des organisations militaires, sans aucune connaissance économique, en utilisant uniquement la force. Il en résultait les deux conséquences suivantes : soit l'éclatement de guerres et la fuite de leur aristocratie militaire, soit l'adaptation de ces groupes au milieu du Proche-Orient. En plus des autres facteurs, il semble que la position stratégique de la région ne permettait que la montée et la domination d'une seule aristocratie : l'aristocratie commerçante.

Le principal revenu sur lequel pouvait compter, soit les arabes cités dans les textes de Naram-Sin ou les assyriens, soit les arabes habitant dans les villes était le revenu provenant du commerce par les caravanes et par les pistes de caravanes.

Depuis les temps les plus reculés les arabes (au sens des habitants du désert) furent connus par leurs pillages des caravanes entre la Mésopotamie et la vallée du Nil avant qu'ils se stabilisent sur les pistes et par l'établissement de leur système de tribut.

Les commerçants qui avaient le pouvoir et qui étaient représentés par les marchands aristocrates payaient aux arabes des tributs pour échapper aux pillages de ces derniers.

Ces tributs leur donnaient la possibilité de se stabiliser et de participer à l'activité économique et surtout à l'activité commerciale.

C'est l'évolution de ces arabes, stabilisés sur les pistes, qui a engendré l'existence des sociétés commerçantes et intermédiaires dans la région telles que Tadmer (Palmyre), Pétra, Alep, Damas, etc, au nord. Au sud, dès la deuxième moitié du 2ème millénaire de telles sociétés furent créées par les arabes telles Carna, Ma'reb, Nageran, San'a, etc, et au centre Ma'in- Mosra, Al'ola, Médine, La Mecque, et d'autres encore.

Le rôle des arabes dans le développement des transports terrestres se refléta tout d'abord sur les transports dans la Péninsule Arabe par la création de réseaux rendant nécessaire les liaisons entre les différentes sociétés de la Péninsule ainsi que par la création de structures sociales dans ces sociétés pour lesquelles le développement de ce réseau devint indispensable. Ce rôle se refléta ensuite sur les transports entre la Péninsule Arabe et le reste du monde.

Cette interaction entre le développement des transports, le développement des sociétés arabes approfondit la domination du commerce lointain à travers toute l'histoire de cette région.

Au sud, durant la seconde moitié du 2ème millénaire, l'empire de Saba, le royaume de Ma'ine et le royaume de Himyar surgirent dans la Péninsule Arabe en présentant un stade de maturité et de développement du commerce lointain qui se caractérisait alors par les différents

facteurs suivants :

1) L'agriculture et les autres activités économiques étaient destinées au commerce. Les principales cultures étaient l'encens et les autres parfums utilisés principalement dans les temples égyptiens, mésopotamiens et dans les temples du pays de Canaan et plus tard dans les temples occidentaux.

2) La classe dominante se composait ainsi :

a) Le roi qui représentait le chef d'un conseil composé des chefs (Al-Kabira) des villes. La richesse personnelle de ces rois et de ces chefs provenait généralement de leurs activités commerciales. Le roi et les chefs étaient en principe commerçants. Cependant ils étaient également propriétaires des terrains, mais ils ne pratiquaient pas l'agriculture. Ils donnaient le droit aux autres, par une convention, d'utiliser leurs terres, à la condition qu'une partie du revenu de ces terres leur reviennent et qu'ils achètent l'autre partie pour pratiquer leur principale activité : le commerce.

b) Le temple. Le pouvoir du temple est un pouvoir religieux et un pouvoir économique. Le temple possédait des terres et pratiquait le commerce. Ainsi l'activité commerciale était une activité importante.

3) La doctrine idéologique et religieuse représentait l'intérêt des marchands : parmi les trois plus grands dieux de Ma'ina (Oued) se trouvait le dieu des caravanes.

4) La volonté de réaliser l'expansion pacifique et la pénétration dans d'autres sociétés se manifestait par la construction de villes situées en dehors du territoire de Ma'ina, telles que Ma'in Massran au nord de la Péninsule, et par l'existence de communautés provenant de ce groupe arabe jusqu'en Grèce, dans l'île de Delos (Delus).

Ces caractéristiques étaient les mêmes dans tous les royaumes situés au sud de la Péninsule Arabe. Elles se sont approfondies et

se sont développées de façon considérable au cours de l'histoire de cette région (1).

Il est également possible de remarquer les mêmes caractéristiques en ce qui concerne les royaumes arabes situés au nord et au centre, tels que Nabaténe (Pétra) et le royaume de Tadmér (Palmyre) et les villes situées sur les pistes de caravanes (2).

La pénétration militaire dans la région ne provoqua pas toujours une décadence pour le royaume, mais chaque fois que cette pénétration se réalisa avec la participation d'éléments étrangers aux activités

- (1) Les références présentent ces caractéristiques d'une telle manière que nous sommes obligés de citer les plus importantes de ces références sans en indiquer les pages. Voir donc : Philipy - The background of Islam - Alexandria 1947, H. Scott - In the high Yemen - London 1947, Léo Hirsch - Reisen in suad - Arabien, Mahra und Hadramut - Leiden 1897, Mohammed Tawfik - Les monuments de Ma'ine - Le Caire 1951, W.F. Albright - The chronology of ancient south Arabia in the light of first campaign of excavation in Qataban - Baltimore 1950, Carsten Niebuhr - Reisebeschreibung nach Arabien und Anderen unliegenden ländern - Kopenhagen 1772-1837, Bände, Montgomery - Arabia and the Bible - Philadelphia 1934, W.F. Leemans - Trade in the old Babylonian period - Leiden 1960, W.F. Prideaux - The lay of the Himyarites - Sehora 1879, Herodotus - History - translated by George Raubinson - London 1920.
- (2) Kammerer - Pétra et la Nabaténe - Paris 1920-1930, G.A. Cooke - idem, Usil - Arabia deserta - New-York 1927, Sir Alexander B.W. Kennedy - Petra, its history and monuments - London 1925, E. Littmann - Nabataean inscriptions from Egypt - Article in bulletin of the school of oriental and african - University of London 1953. En ce qui concerne Tadmér, les références suivantes sont les plus importantes : Conteneau - Inventaire des inscriptions de Palmyre - Beyrouth 1930, Cooke - Textbook of north semitic inscriptions, Syria - Oxford 1933, tome XIV, Conteneau - Inscriptions palmyriennes - Damas 1930, Musil - Palmyrena - New-York 1928.

commerciales elles entraîna une décadence du royaume concerné. Cependant l'objectif principal de la pénétration militaire était de contrôler les pistes de caravanes. Lorsque l'activité commerciale était pratiquée par les commerçants autochtones, le pouvoir militaire n'avait guère de conséquences importantes. Parfois c'était le contraire : l'intervention militaire provoquait l'unité et l'extension du territoire, ce qui engendrait l'élargissement de l'activité commerciale comme ce fut le cas avec l'expansion qui eut lieu jusqu'à la dernière période de l'intervention perse dans la région, par rapport au commerce terrestre pratiqué par les phéniciens et aux autres sociétés commerçantes.

Par contre l'intervention militaire qui visait à faire pénétrer les commerçants étrangers telle que la conquête grecque ou romaine de l'ouest et la conquête perse pendant la seconde période, provoqua le déclin de ces sociétés en raison de la diminution du surplus provenant du commerce.

À partir de la seconde moitié du 2ème millénaire et grâce à l'articulation des sociétés arabes dans le commerce lointain, un réseau de transports terrestres réunit non seulement la région, mais également l'Orient avec l'Occident en créant un point de jonction entre les trois continents. Dans cette région les arabes pratiquaient leurs activités en suivant toutes les pistes indiquées sur la carte no 3.

Cependant à partir du dernier siècle, grâce à l'intervention grecque et romaine, les marchands qui recherchaient l'origine des parfums destinés aux temples, des épices et de la soie et à cause de la guerre qui existait en permanence entre les perses et les romains et du fait du déchirement des régions entre ces deux puissances et de la menace permanente de la conquête romaine ou perse du reste de la région, le rôle des arabes a diminué. Cet événement qui s'est déroulé dans la région a nécessité un mouvement de libération et l'unité de la région pour sauver et reconquérir l'élément principal de l'activité économique : le commerce. Ainsi ces facteurs négatifs pour le commerce étaient la base du système économique et ce jusqu'à la veille du mouvement islamique.

CHAPITRE TROIS

LES TRANSPORTS MARITIMES

Du fait que le lieu d'origine des arabes est une presqu'île, l'utilisation des mers, entourant la Péninsule Arabe, dans le domaine des transports a pris une importance toute particulière. Bien avant l'histoire chrétienne des relations s'étaient établies entre les populations vivant sur les rives de la Péninsule et les populations habitant le long des autres rives. Ainsi des centres commerciaux ont été fondés sur les trois côtés de la Péninsule. Ces centres établirent des voies maritimes avec d'autres cités se trouvant au nord, au sud, à l'ouest et à l'est.

A l'est nous trouvons Delmun qui était le point de liaison entre la civilisation de l'Indus et la civilisation de Mésopotamie. Au sud, il y avait le port d'Aden duquel arrivaient et partaient les bateaux vers l'Afrique et vers le sud de l'Inde. A l'ouest, et sur la Mer Rouge, se trouvaient Leuke Kome et Yambo' ainsi que le port du Yémen au sud de la Mer Rouge.

Ces voies maritimes ne faisaient guère concurrence aux pistes de caravanes. Au contraire, elles étaient plutôt complémentaires, de sorte que l'importance des pistes de caravanes s'accrut par la nécessité de transporter les marchandises qui venaient des Indes et de l'Afrique vers les terres situées au nord de la Péninsule.

Cette complémentarité entre les voies maritimes et terrestres leur a donné, depuis les temps les plus reculés, une importance toute particulière dans la vie économique et sociale des arabes.

I LES TRANSPORTS DANS LE GOLFE ARABE (1)

Le Golfe Arabe, situé entre le plateau perse et le plateau de la Péninsule Arabe relie l'Océan Indien à la Mésopotamie. Sa longueur est de 300 kilomètres et sa largeur varie entre 46 et 288 kilomètres. Il est caractérisé par sa profondeur peu importante, de 40 à 100 mètres. Plusieurs îles, dispersées le long de la rive occidentale du Golfe, créent une protection qui favorisa les transports dans l'Antiquité.

a) Au cours de la première étape des transports maritimes, il était difficile de voyager dans l'Océan Indien en haute mer. Les navires voguaient entre Melukha (Indes) et Magan (Oman) à l'entrée du golfe. Ses rivages étaient connus et faciles d'accès contrairement aux côtes montagneuses des rives occidentales de la Mer Rouge (2).

b) Les courants des vents sont relativement plus variables sur le Golfe Arabe que sur la Mer Rouge. Il n'y a qu'un changement de courant durant l'année sur la Mer Rouge, alors que dans le Golfe Arabe les courants des vents varient sans cesse, ce qui facilite la circulation des navires (3).

(1) Ce sont les historiens et les géographes grecs qui donnèrent à ce golfe le nom de Golfe Persique qui est le nom le plus répandu sur les cartes occidentales. Il m'apparaît plus logique de prendre le nom d'arabe car jusqu'à ce jour même les habitants de la côte iranienne sont arabes, la région s'appelait Arabistan. C'est seulement du temps de l'Empire de Perthe que les perses occupaient la partie nord de ce golfe, tandis que depuis les temps les plus reculés ce golfe était un lac monopolisé par les commerçants arabes.

(2) Sherif Ibrahim - La position géographique de l'Irak - Bagdad 1963

(3) Al Khelifa Abdallah ben Khaled - Bahrain à travers l'histoire - Société arabe d'édition - Bahrain 1972.

c) L'existence des pistes caravanières commençant à El Gerrha, entre les rives du Golfe Arabe et celles de la Mer Méditerranée, a diminué l'importance du rôle joué par la Mer Rouge et l'Océan Indien au sud de la Péninsule (1).

Ceci nous explique pourquoi les transports maritimes les plus anciens dans la région se sont effectués entre le nord du Golfe et l'est.

Nous constatons que dès 2500 avant J.C. il y avait d'importants échanges commerciaux, principalement des transports de dattes entre Delmun (Bahrain actuel) et le pays de Sumer en Mésopotamie (2). On ne peut affirmer ici que les dattes étaient produites à Delmun même, mais il est certain qu'elles provenaient de sa région et étaient ensuite transportées, via Delmun, avec diverses autres marchandises telles que du cuivre, de l'encens, de l'ivoire et des pierres précieuses (3).

Grâce à une étude faite par plusieurs chercheurs sur les importations en Mésopotamie, nous connaissons la route la plus ancienne empruntée dans le Golfe Arabe et l'Océan Indien. Pour établir la carte no 4, nous nous appuyerons sur les données suivantes :

1) Les produits d'exportation en Mésopotamie depuis Delmun comprennent des marchandises réexportées par Delmun et venant en réalité d'Ophir ou de la région de l'Indus (4).

(1) Al Hashimi Rida- De l'histoire du Golfe Arabe ancien - The historical journal, vol. 4, Bagdad 1975.

(2) P.B. Cornwall - Two letters from Dilmun, p. 137, cité dans The historical journal par Irakian historical society p. 39, vol. 4, Bagdad 1975.

(3) Mokitz - Arabien, studien zur physykalischen und historischen goographie des landes - hanover 1923- p. 7, voir aussi C. Forster The historical geography of Arabia - vol. 1, p. 161 - London MCCCCXLIV.

(4) C. Forster - The historical geography of Arabia - idem - vol. 2 - p. 237

2) Les navires de cette époque n'étaient ni assez grands, ni assez solides pour affronter les dangers de l'Océan Indien. "Aucun navire de cette époque n'était capable de défier les vagues et les orages de la mer" (1). C'est la raison pour laquelle la navigation s'effectuait le long des côtes.

3) La plupart des chercheurs, en se basant sur la composition de l'ensemble des produits d'exportation vers les autres pays et surtout vers la Mésopotamie, sont d'accords pour dire que Ophir désignait l'Inde elle-même (2).

A mon avis, si Ophir était située du côté de l'Orient, elle devait probablement se trouver soit à l'entrée du Golfe de Katch, soit à l'intérieur de ce Golfe, à côté de Karachi actuel.

4) Delmun ne possédait pas les matériaux nécessaires (bois) à la construction des grands navires de haute mer (3).

5) Nous manquons totalement de preuves historiques et de données matérielles nous indiquant un commerce avec le sud de l'Inde ou au-delà.

(1) Dr Jwad Ali - L'histoire des arabes avant l'Islam, vol. 7, Dar al ilme Dilmelaine - Beirut p. 258 ainsi que Tureau Dangin - Die Sumerischen und die Akkadien Koninginschiften - Leipzig 1907.

(2) Un autre groupe de chercheurs pense que Ophir était située en Afrique - voir l'étude faite par Ya'Qoub Bekar - Les arabes et la navigation dans l'Océan Indien, p. 116, Caire 1958.

(3) Jwad Ali - L'histoire des arabes - idem - p. 16

Plus tard deux ports apparurent dans cette région : Magan et Meluha. Ils furent cités dans des textes acadiens en plus de Delmun (1).

Ceci nous permet de penser que ces deux ports se trouvaient également sur le Golfe Arabe et l'Océan Indien. "Selon l'avis de la plupart des chercheurs, il est probable que Magan était Oman actuel et Meluha Karman ou Makran ou dans la région de Karachi" (2).

Il ressort donc, ainsi qu'on le voit sur la carte no 4, que la route maritime la plus ancienne se situait entre la Mésopotamie et les lieux de civilisation de l'Indus, en passant par Oman et Bahrain.

II. LES TRANSPORTS DANS LA MER ROUGE

Il est un peu difficile de remonter jusqu'à 2000 av. J.C. pour trouver des données historiques qui indiqueraient des transports dans la Mer Rouge.

Par ailleurs, il faut noter que la rive orientale n'est pas propice à la construction de villes susceptibles d'être des ports. "La surface de bande de terre entre les chaînes de montagnes et la rive de la mer est très restreinte, elle est dominée par les montagnes abruptes qui descendent à pic. La plus grande partie de la côte est constituée de rochers d'accès difficile pour les navires" (3).

(1) Cambridge Ancient history, vol. 1, part. 2, 3ème édition.

(2) Elizabeth C.L. - During Caspers new archeological evidence for maritime trade in the Persian Gulf during the last period in east and west, new series vol. 21, no 1 & 2, London - 1971 - p. 29-30.

(3) Phillip K. Hitti - Précis d'histoire des arabes - Fayot - Paris - 1950 - p.14

La Mer Rouge possède deux golfes au nord : celui d'Agaba et celui de Suez. Elle s'étend vers le sud jusqu'à l'Océan Indien.

Nous savons que dès 2000 av. J.C. les égyptiens eurent des relations avec la région d'Auboun qui se situe, selon plusieurs chercheurs, autour du Détroit de Bab el Almandeb du côté de l'Arabie aussi bien que du côté de la côte africaine (1).

On remarque que pendant cinq siècles et jusqu'aux environs de 1580-1322 av. J.C. (date à laquelle, en Egypte, la XVIIIème dynastie dominait), l'Egypte n'accordait plus la même importance aux relations qu'elle entretenait avec cette région. Les navires égyptiens sont probablement arrivés jusqu'à l'île de Socotora, et probablement, d'après quelques chercheurs, jusqu'à Hadrhamaout (2).

Au nord on connaît deux ports très importants : Kilat au fond du Golfe du même nom et Krziony sur l'emplacement de l'actuelle ville de Suez (3). On peut nommer un autre port sur la rive orientale de la mer : Leuke Kome qui prit plus tard le nom de Al Hora, situé à côté de l'actuelle ville de Yambo'.

(1) H. Scott - In the high Yemen - London 1947.

(2) James H. Breasted - Ancient record of Egypt - Chicago - 1906/1907, vol. II, p. 246, voir aussi Glaser - Die Abessinier Arabien und Africa - Muenchen 1895.

(3) Ashbel - Rainfall map : Palestine, Transjordan, Southern Syre, Southern Lebanon - Beirut 1916, voir aussi George E. Post - Flora of Syria, Palestine and Sinai - Beirut 1932, The botanical geography of Syria and Palestine - London - 1958.

On peut supposer que les îles au sud de la Mer Rouge représentaient à l'époque des ports importants, mais nous n'avons pas de renseignements suffisants pour y trouver une trace du passage des navires.

Cependant du côté égyptien, on remarque des points importants, surtout là où la surface de la bande de terre entre le Nil et la Mer Rouge se restreint, ce qui facilitait les liaisons entre ces deux régions.

Depuis Abu Sha're Alkabeli et Al Kassir, les caravanes se dirigeaient vers le Nil apportant des marchandises venues des pays de Bab el Almendeb et probablement d'au-delà.

Il existe encore un port au sud de ces trois derniers, celui de Masso' (actuellement en Erythrée). Il est mentionné dans les textes égyptiens de l'Antiquité dans la région de Axum (1).

Par contre on ne peut définir Auboun comme étant un port.

En se basant sur ces données, il est possible de tracer les grandes routes maritimes de la Mer Rouge sur la carte no 4, en conclusion de la base historique des transports maritimes les plus vraisemblables de la région.

(1) Nicola Ziada - L'évolution du commerce maritime entre le Golfe Arabe, la Mer Rouge et l'Océan Indien - Journal of the Gulf and Arabian peninsulat studies, vol. 1, oct. 1975.

III. L'EVOLUTION DES TRANSPORTS MARITIMES ENTRE LE GOLFE ARABE LA MER ROUGE ET L'OCEAN INDIEN

Les transports maritimes connurent tout au long des siècles une prospérité remarquable dans cette région. Cette prospérité était favorisée par l'évolution de la vie économique et politique des trois centres de civilisation qui était provoquée par l'augmentation des exportations depuis la région de l'Indus, depuis l'Afrique vers le reste du monde civilisé (encens pour les temples, éléphants pour la guerre et marchandises de luxe demandées tout au long de l'évolution des régimes politiques). (1)

Cette prospérité par ailleurs était due à la création de nouveaux états qui appuyaient leur économie en priorité sur les transports maritimes, comme c'était le cas pour les phéniciens.

Lorsque débuta la décadence de l'empire égyptien, les phéniciens prirent leur place dans le commerce et ce dès l'an 100 av. J.C., bien qu'ils dépendaient des romains.

Trois facteurs importants ont fait des phéniciens de grands navigateurs et explorateurs des mers :

1) L'origine des phéniciens, selon plusieurs historiens, serait Delmun (2), centre maritime important depuis les temps les plus reculés. L'activité maritime des phéniciens était donc un processus historique, économique et culturel venu de leurs ancêtres. Il n'est donc pas étonnant qu'ils dominaient les transports dans leur région.

(1) Jean-Philippe Lévy - L'économie antique - Que Sais-je ? - Presses universitaires de France - Paris 1969.

(2) H. Philby - The background of Islam - Alexandria, p. 9 ainsi que Jawad Ali - L'histoire des arabes - Bagdad 1968, p. 233, Ahmed Sousset - Les arabes et les juifs dans l'histoire - Bagdad 1972, p. 21, Montgomery - Arabia and the Bible - Philadelphia 1934, p. 126, George A. Smith - Historical geography of the holy lands - New-York - 1904 - p. 4, 5 et 236, Bent - The Bahrain island - Royal geographic society - London 1890, G. Conteneau - La civilisation phénicienne - Paris 1949.

2) La Phénicie leur fournissait le bois en quantité, matériel nécessaire à la construction des navires.

3) Ils occupaient une position stratégique et essentielle pour la domination des transports des deux côtés de la Méditerranée, en possédant plusieurs villes sur ses rives et la Mer Rouge par le Golfe d'Aqaba.

Une récente recherche nous indique que depuis le 10^{ème} siècle av. J.C., le roi de Sur possédait une flotte commerciale dans la Mer Rouge. Ses bateaux étaient construits à Elilat, à côté d'Aqaba.

Au sud de la Péninsule Arabe, les arabes de la côte occidentale dominèrent les commerces et les transports avec l'Afrique en créant l'état de Makassou et en même temps ils dominèrent l'île de Socotra et la pointe de Gardafui (Ras Azir) (1).

A l'ouest de la Péninsule, nous remarquons que les transports évoluaient lentement en direction de l'Orient d'une part et d'autre part vers l'Occident grâce aux relations connues en élargissant l'activité des transports du Yémen à l'époque des états de Kataban, Ma'ine et Saaba, ce qui implique que les arabes dominaient de façon presque absolue les transports maritimes au sud de la Péninsule où ils ont tenu secret pendant des années les nombreux passages entre l'est et l'ouest.

Ils monopolisèrent le commerce entre leurs ports et la civilisation de l'Inde et des autres sociétés se trouvant sur la rive occidentale de la Mer Rouge (2).

(1) Jawad Ali - L'histoire des arabes - vol. 2 et 7 ainsi que Montgomery - Arabia and the Bible - op. cit.

(2) J. Olivier Thompson - History of ancient geography - New-York 1925

2) La Phénicie (Liban actuel) leur fournissait le bois en quantité, matériel nécessaire à la construction des navires.

3) Ils occupaient une position stratégique et essentielle pour la domination des transports des deux côtés de la Méditerranée, en possédant plusieurs villes sur ses rives et la Mer Rouge par le Golfe d'Aqaba.

Une récente recherche nous indique que depuis le 10^{ème} siècle av. J.C., le roi de Sur possédait une flotte commerciale dans la Mer Rouge. Ses bateaux étaient construits à Eilat, à côté d'Aqaba.

Au sud de la Péninsule Arabe, les arabes de la côte occidentale dominèrent les commerces et les transports avec l'Afrique en créant l'état de Makenon et en même temps ils dominèrent l'île de Socotora et la pointe de Gardafui (Ras Azir) (1).

A l'ouest de la Péninsule, nous remarquons que les transports évoluaient lentement en direction de l'Orient d'une part et d'autre part vers l'Occident grâce aux relations connues en élargissant l'activité des transports du Yémen à l'époque des états de Kataban, Ma'ine et Saaba, ce qui implique que les arabes dominaient de façon presque absolue les transports maritimes au sud de la Péninsule où ils ont tenu secret pendant des années les nombreux passages entre l'est et l'ouest.

Ils monopolisèrent le commerce entre leurs ports et la civilisation de l'Inde et des autres sociétés se trouvant sur la rive occidentale de la Mer Rouge (2).

(1) Jwad Ali - L'histoire des arabes - vol. 2 et 7 ainsi que Montgomery - Arabia and the Bible - op. cit.

(2) J. Olivier Thompson - History of ancient geography - New-York 1925

L'expansion que connut l'empire perse n'a guère diminué le rôle que jouèrent les arabes durant le premier millénaire avant J.C. L'empire perse qui occupait les territoires s'étendant de l'Afghanistan actuel à la côte d'Egypte, n'a pas influencé l'importance des ports d'Aden, et de Kana au sud de la Péninsule Arabe, ni de l'île de Socotora comme étant l'île principale pour les échanges commerciaux.

Durant cette période, *"les arabes du sud ont monopolisé les commerces de toutes sortes : encens, parfums, pierres précieuses"* (1).

Cependant, vers 510 av. J.C. l'empire perse s'est efforcé de dominer les transports maritimes entre l'Inde du nord et l'Egypte, lorsque le roi Darius a armé une flotte pour une expédition destinée à trouver une route entre la civilisation de l'Indus et d'Egypte. Cette flotte parvint à Orzino, en Egypte, après un voyage de deux ans et demi (2).

Durant la période de domination par l'empire perse, on note des relations entre l'Inde et le Golfe Arabe d'une part et la Mer Rouge d'autre part. Toutefois *"les arabes continuaient de dominer le commerce et les transports dans la région surtout avec l'Inde"* (3).

La conquête d'Alexandre Le Grand a marqué une évolution considérable dans les transports dans la région composée par l'Irak, la Syrie, le Liban, la Palestine et l'Egypte. Ce qui nous intéresse c'est avant tout l'effet de cette conquête sur le changement dynamique de la vie économique. Ce changement s'est reflété dans la

(1) Carl Rathaud, *Die Weihrauchstrasse in Arabien*, p. 275-289 cité par Nicola Ziada - idem - p. 81, ainsi que Adolf Grohman - *Arabien* - Munich 1963, p. 132

(2) Herodotus IV 44 ainsi que Jwad Ali - idem - vol. 7 - p. 267

(3) Adolf Grohman - idem - Munich 1903, p. 138

construction de nouvelles villes et l'exploration de nouveaux lieux qui entraînaient eux-mêmes la découverte de nouvelles routes maritimes.

Un exemple intéressant, celui de la réexploration de la route entre l'Indus et l'estuaire du Tigre et de l'Euphrate. La flotte d'Alexandre était dirigée par un des meilleurs commandants : Nearchus. Il se trouvait sur l'Indus et l'armée d'Alexandre marchait parallèlement en direction de la Perse. Il reçut l'ordre de rejoindre Alexandre à Babylone et de reconnaître la route, les endroits où les navires pouvaient aborder, se ravitailler, où l'on pouvait faire du commerce. C'est en 321 av. J.C. que la flotte quitta le port d'Alexandrie (près de Karachi) et vogua en passant par le Golfe d'Oman, Ras Musandam, Harmozi. Ils arrivèrent à Charax dans la région arabe de la Perse qui s'appelait Al Ahwase (Arabistan). " *Le voyage de Nearchus dura 146 jours du port d'Alexandrie jusqu'à Charax*" (1).

Ce voyage se limitait en réalité à explorer la rive orientale du Golfe Arabe et du Golfe d'Oman. Il atteignit son objectif en découvrant les lieux favorables à la construction des ports qui furent réalisés non seulement sous Alexandre mais également, plus tard, par les états dominant la région.

En ce qui concerne la rive occidentale du Golfe Arabe, elle fut explorée par trois flottes de navires "phéniciens qui ont été envoyés du Liban en pièces détachées et montés en Irak sur l'Euphrate dans le port de Thapascus" (2) au nord de l'actuelle ville de Bagdad et acheminés vers le Golfe sur des petits bateaux.

(1) Nicola Ziada - L'évolution des transports dans le Golfe Arabe et la Mer Rouge - Journal of the Gulf and Arabian Peninsula - studies vol. 1 - no 4, 1975, p. 72

(2) Nicola Ziada - idem - p. 72.

La première flotte "celle d'Archias arrivé à Tylos (Bahrain actuel)" (1). La deuxième, celle d'Androsthènes aborda un port près d'Abu Dabi et enfin la troisième flotte, commandée par Hieron, devait parvenir à Héropolis (Suez). Mais, d'après l'historien A. Wilson, elle n'aurait pas dépassé Makata (Ras Musandam) et Arrien ne précise pas jusqu'où il serait arrivé.

En ce qui concerne la création des ports, Alexandre a donné son nom à plusieurs villes de la rive orientale du Golfe. Les historiens ont des opinions divergentes quant à l'origine de ces villes et ainsi nous ne sommes pas sûrs que le port d'Alexandria, à côté de Karachi, fut bien fondé par lui, de même que les villes de l'île d'Ikaros. Cependant nous sommes certains qu'il a construit Charax, ainsi que le port d'Apologus (ex Alexandrie) situé à côté de l'actuelle ville de Basra (2).

Nous pouvons ainsi voir quatre effets importants dus à la conquête d'Alexandre Le Grand.

1) L'exploration du Golfe Arabe et du Golfe d'Oman comme nous le montre la carte no 5.

2) La construction de nouveaux ports sur les rives du Golfe.

3) L'utilisation de nouveaux navires : plus solides et plus grands dans le Golfe, autrement dit évolution des moyens de transport maritimes.

4) Elargissement de l'utilisation d'un système monétaire pour les échanges commerciaux.

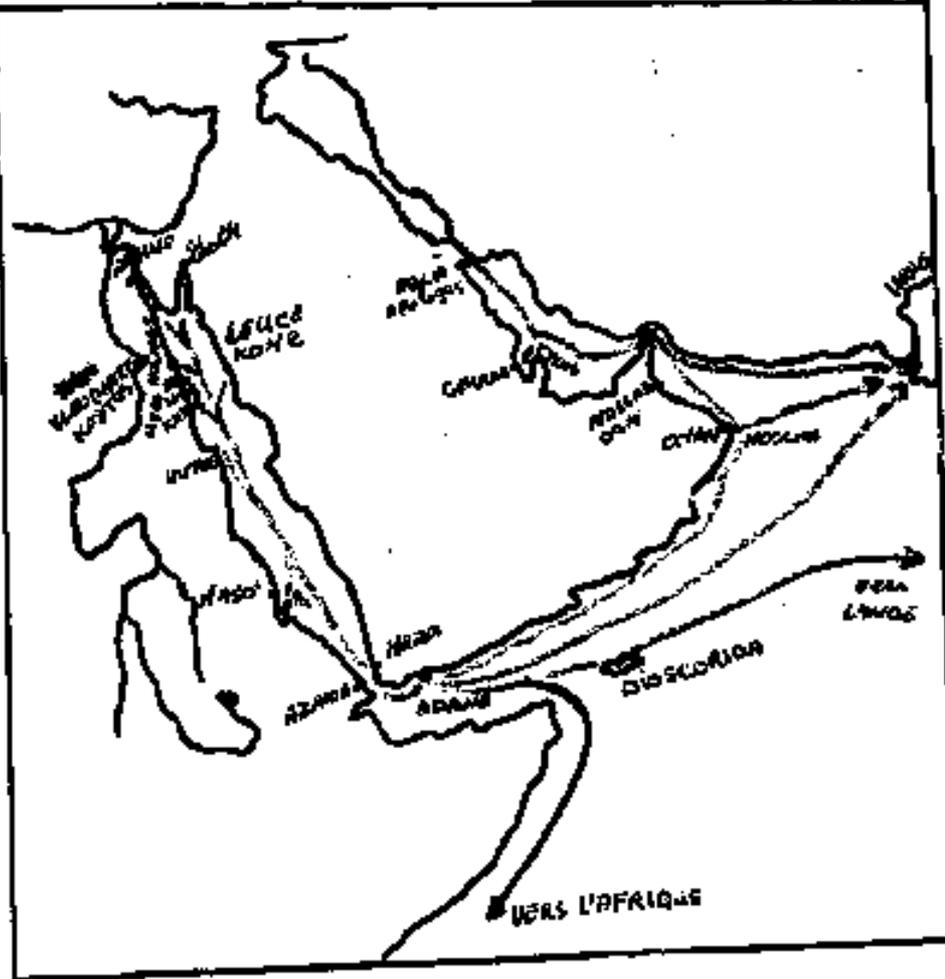
(1) Jwad Ali - L'histoire des arabes - vol. 2, p. 9

(2) Jwad Ali - idem - p. 14

CARTE No 5

Les transports maritimes de l'empire grec dans la région.

-  Transports historiquement prouvés.
-  Transports possibles mais pas prouvés.



Nous remarquons, en ce qui concerne la Mer Rouge, qu'il y eut la même volonté de réaliser les mêmes choses puisque l'ordre avait été donné à une flotte d'explorer cette mer.

Mais, à la mort d'Alexandre, en 323 av. J.C., les choses changèrent : l'unité politique qu'il avait réalisée se trouva dissoute et scindée en deux parties : les Séleucides en Iran, Irak, Syrie, Jordanie et Palestine au début et en Iran et Irak par la suite et les Ptolémées qui occupèrent l'Egypte (1).

Nous ne nous intéresserons pas à l'histoire des guerres mais aux événements qui se rapportent directement à notre étude surtout en ce qui concerne l'exploration des rives orientales. Il me semble qu'il est naturel que les Ptolémées jouèrent un rôle important dans les transports maritimes. Cela vient d'une part de la position de l'Egypte, point de liaison entre la Méditerranée et la Mer Rouge, et d'autre part du fait que la Mer Rouge n'avait pas encore été explorée comme le Golfe Persique l'avait été par Alexandre.

Le troisième siècle connut trois Ptolémées qui s'intéressèrent aux transports maritimes : Ptolémée I (323-285), Ptolémée II (285-246) Ptolémée III (246-221).

Le premier était l'un des commandants d'Alexandre pendant la conquête de l'Orient. Il parvint avec lui jusqu'à l'embouchure de l'Indus. Il était au courant de l'aventure de Nearchus et pensait qu'il était possible de trouver une route pour les transports entre l'embouchure du fleuve du Gange et les ports d'Egypte (2).

(1) Jwad Ali - L'histoire des arabes, ainsi que Arrian Anabasis, op. cit. vol. 2

(2) Nicola Ziada - L'évolution des transports maritimes, in Journal of the Gulf - p. 74.

La réalisation de cette longue liaison fut l'objectif de ces trois Ptolémées en ce qui concerne les transports maritimes. Ce projet nécessita tout d'abord la construction et l'élargissement des ports existants : tel fut le cas d'Arsino pour l'élargissement, et des ports de la Mer Rouge (1) pour la construction, du port de Maius Hopmus (Abou Sh'Ara) et de l'actuelle ville d'Adouly. Ainsi, il y eut "Sur le Nil, des villes constituées pour faciliter les relations entre les ports et la Mer Rouge et le fleuve du Nil" (2).

Quant à l'exploration, les voyages d'Ariston depuis Suez jusqu'à l'Inde étaient connus du fait qu'ils avaient pour but de réaliser une liaison directe entre l'Egypte et l'Inde. Ptolémée II, lui-même, a encouragé les grecs à constituer une ampélone (colonie) près des côtes du Yémen (3).

Un projet très important fut mis en oeuvre sur l'ordre de Ptolémée II : la liaison, par un canal, de la Méditerranée et de la Mer Rouge. En 269 av. J.C. le canal fut achevé reliant le Nil au port d'Arsino (4).

(1) William Vincent - The periplus of the Erythrean sea part the second - London - 1805

(2) Nicola Ziada - idem -

(3) Jwad Ali - idem - p. 23.

(4) Montgomery - idem - p. 72.

Nous pouvons donc résumer ces événements de la façon suivante :

1) L'exploration des îles de la Mer Rouge.

2) La sécurité des transports dans la Mer Rouge surtout avec le pays de Saaba grâce à l'existence de ports égyptiens sur les rivages proches de ce pays.

3) La possibilité d'exploration au-delà de Bab el Mandeb principalement en direction de l'Afrique et de la Somalie par la pointe de Gardafui (Ras Azir).

Ce sont là des résultats limités et *"toutes ces réalisations n'ont pas permis aux Ptolémées d'Égypte d'avoir des relations directes avec l'Inde, les arabes continuaient à dominer les transports avec l'Inde"* (1).

Durant le deuxième siècle avant J.C. la situation politique intérieure de l'Égypte se dégrada, ne favorisant pas les Ptolémées, mais ce fut sans grandes répercussions sur les transports. Un facteur très important et favorable aux transports fut la fluctuation de la demande des produits de l'Orient pour Rome et les pays occidentaux. Les rapports directs avec l'Inde étaient bloqués par les égyptiens et les arabes (2).

(1) Arrien - idem - ainsi que Strabon, Oliver Thompson - idem - Carl Rathjeus - Die Weihrauchstrasse in Arabien.

(2) Oliver Thompson - History of Ancient Geography - New-York 1969, p. 176 ainsi que Strabon, p. 98

A l'aube du premier siècle avant J.C. et malgré la faiblesse politique de l'Égypte, les marins grecs envoyés d'Égypte par Ptolémée XI sont arrivés jusqu'à Socotora où ils ont fondé une communauté grecque. (1)

Cependant, à la fin de ce siècle, deux régions seulement n'avaient pas encore été pénétrées par les égyptiens : les rives de l'Afrique au sud de Gardafui et le Golfe Arabe. La première à cause des petits états éthiopiens et arabes et la seconde du fait de l'empire perse (2)

A la fin de cette période les routes des transports maritimes se sont prolongées dans les directions indiquées sur la carte no 3.

Dès la deuxième moitié du premier siècle de l'ère chrétienne des événements historiques très importants influencèrent les transports maritimes dans cette région : la décadence de la civilisation grecque suivit de l'ascension de l'empire romain qui occupait directement l'Égypte et la rive est de la Méditerranée (Liban) et indirectement la région de Al Shams (Syrie, Liban intérieur, Palestine et Jordanie) et une grande partie du nord de la côte orientale de la Mer Rouge.

Ceci provoqua d'une part une immense centralisation du pouvoir ayant les bassins et la capacité de développer les moyens de transport et de choisir les routes les plus courtes et d'autre part l'augmentation de la demande de produits de luxe pour Rome : encens, pierres précieuses, soieries, ivoire, etc... produits venus de l'Orient.

(1) N. Zide El Sifari - Les voyages des arabes - Beyrouth - 1974 - p. 75.

(2) Nicola Ziyada - idem - p. 76.

En ce qui concerne l'Orient nous remarquons que la Chine a commencé à élargir son marché de la soie et des autres produits en général, en préférant les transports par la mer aux transports par caravanes. Ceci car l'empire de Perthe, en occupant à l'époque la surface entre l'Afghanistan actuel et l'Euphrate, constituait un obstacle pour les caravanes en provenance de la Chine, surtout lorsque ces deux empires étaient en guerre, ce qui arrivait fréquemment. La Chine fut donc contrainte d'utiliser les transports maritimes qui existaient déjà entre la Chine et l'Inde et entre l'Inde et le Moyen-Orient et Rome. (1)

Cependant à partir de cette époque la situation des arabes se détériora. La guerre entre l'empire romain et l'empire de Perthe avait souvent comme champ de bataille le nord de la Péninsule Arabe ce qui perturbait la paix, laquelle favorisait les relations et l'élargissement des transports (2).

Chacun des empires s'efforçait d'occuper la plus grande surface des rives de la Péninsule. Le résultat concret et réel fut l'occupation de la partie nord du Golfe Arabe par l'empire de Perthe et la démolition du port d'Aden par Rome. Il ne restait plus que l'état de Saba (Yémen), l'état d'Himyar et l'état d'Hadramout qui furent incapables de dominer les transports maritimes comme auparavant (3).

De plus, les arabes perdirent un important secret pour la navigation entre les rives de la Mer Rouge et les rives indiennes : il s'agit de la façon d'utiliser les moussons. Car, les mers de ces régions "sont soumises à l'action des moussons qui soufflent entre l'Afrique Orientale et l'Inde du nord-ouest. De novembre à mars la mousson souffle régulièrement du nord-est avec un maximum en janvier. De la fin avril au début octobre, c'est la mousson du sud-ouest qui

(1) Olmstead - History of the Persian Empire - p. 508

(2) Noldeck - Der Araber und Perser - Leiden 1879

(3) J. Pirenne - Le royaume Sud Arabe de Qataban et sa datation - Louvain 1941.

domine (1). Hypalus, un marin grec, découvrit ce secret vers les années 70 du premier siècle après J.C.

L'activité maritime des arabes pendant toute la période où ils ont dominé les transports maritimes dans la région ne fut guère accompagnée d'une évolution des moyens de transport, surtout en ce qui concerne les navires par rapport à ceux des grecs et des romains (2).

C'est pourquoi nous voyons le rôle des arabes dans les transports maritimes diminuer depuis la conquête d'Alexandre. Cette regression se poursuivit jusqu'au début de l'Islam.

En ce qui concerne les transports maritimes eux-mêmes nous notons, depuis l'aventure d'Hypalus, un développement considérable au niveau de la découverte des nouvelles voies et au niveau de la construction des grands navires et de plusieurs ports.

Il était possible à un grand navire possédant une voile carrée d'arriver jusqu'au Golfe de Cambay et jusqu'aux rives de Malabar ou au sud de l'Inde, là où s'effectuaient les liaisons avec les transports de la Chine.

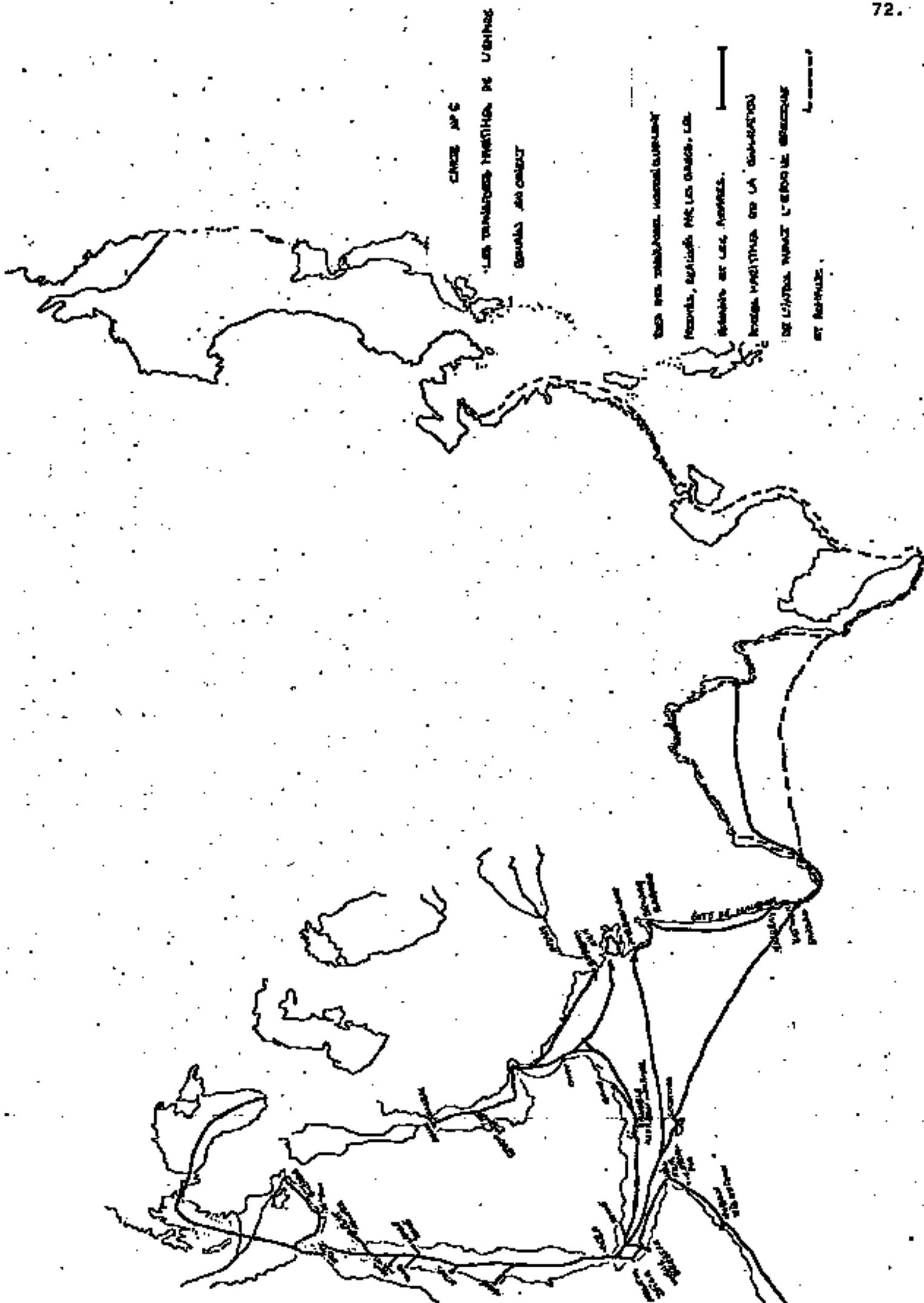
A la fin du deuxième siècle après J.C., un livre important, écrit par un inconnu, "Periplus of the Erythrean" nous informe sur les transports maritimes et nous nous appuyerons sur son contenu pour établir la carte no 6 représentant les transports maritimes (3).

Nous voyons que les transports maritimes à la fin du deuxième siècle commencent à suivre à peu de chose près les routes utilisées à l'heure actuelle.

(1) R.H. Kiernan - L'exploration de l'Arabie - Editions Payot, Paris - 1938 - p. 17

(2) Jwad Ali - L'histoire des arabes - idem -

(3) The periplus of the Erythrean sea travel and trade in the Indian Ocean by a merchant of the first century, translated from the Greek and annotated by Wilfred H. Schoff, New-York 1912.



CIRQUE 1975

LES TRANSPORTS MARITIMES DE L'EST DES ETATS UNIS

LES LIGNES MARITIMES DE LA GULF-COAST

LES LIGNES MARITIMES DE L'EST DES ETATS UNIS

LES LIGNES MARITIMES DE LA GULF-COAST

LES LIGNES MARITIMES DE L'EST DES ETATS UNIS

LES LIGNES MARITIMES DE LA GULF-COAST

LES LIGNES MARITIMES DE L'EST DES ETATS UNIS

La fin de ce siècle voit également la fin du rôle joué par les arabes dans les transports par mer. Cette décadence se poursuivra jusqu'à l'ascension de l'Islam.

IV. LES TRANSPORTS DANS LA MEDITERRANEE

L'homme a sans doute existé dans la région méditerranéenne depuis les temps préhistoriques. Les conditions climatiques, les richesses naturelles que cette région possédait en faisait l'endroit idéal pour l'habitation de l'homme (1).

On trouve trace depuis 200 mille ans d'une population de groupe entre la vallée de la Jordanie au sud et Ras Chamara, au nord du Liban qui sont des territoires parallèles aux rives orientales de la Méditerranée (2). Cependant, nous ne pouvons pas nous intéresser à cette longue histoire de façon précise dans notre étude, surtout à cette période, car les nombreuses recherches qui ont été faites ne nous donnent pas d'indications sur "l'utilisation" de la Méditerranée dans le domaine des transports.

Pour la première fois et dès 3000 av. J.C. un groupe humain important a émigré de la Péninsule Arabe vers le nord et une partie de ce peuple a habité où se trouve l'actuel Liban : ce sont les cananéens (3).

- (1) Charles Combier - Aperçu sur les climats de la Syrie et du Liban - Beirut 1945
- (2) G. Zimoffen - La Phénicie avant les Phéniciens - Beirut 1900, voir aussi Dorothy A.E. Garrod and D.N.A. Bate - The stone age of Mount Carmel - vol. 1 - Oxford 1937, F. Hitti - L'histoire du Liban - Dar Al-Thakafa - Beirut 1972, René Mouterde - Le Nahr Al-Kalb - Beirut 1932.
- (3) George A- Smith - Historical geography of the holy lands - New-York 1904 - p. 4, 5 et 296, voir aussi Claude R. Conder - Syrian stone - Lore - London 1896 - p. 2 et 3, Montgomery - Arabia and the Bible - Philadelphia 1934 , George E. Post - Flora of Syria, Palestine and Sinaï - Beirut 1932.

A partir de cette époque, la Méditerranée était utilisée autant pour le transport que pour la chasse. C'est grâce à ce peuple et au commerce qu'il développa avec l'Occident que l'évolution des transports maritimes dans la Méditerranée a joué un rôle très important dans l'activité économique de l'Antiquité. Il nous suffit de savoir que le nom par lequel fut connu ce peuple chez les grecs vient du commerce : *"Les grecs ont appelés les commerçants cananéens qui viennent chez eux pour faire le commerce, les phéniciens, en relation avec le mot phœnix"*. Ce nom de phénicien est devenu synonyme de cananéen à partir de 1200 av. J.C. (1).

A cette occasion, il est utile de rappeler que l'historien classique considère les phéniciens comme des émigrants du Golfe Arabe (le Golfe Persique chez les historiens classiques) (2). Strabon a trouvé dans ce golfe deux îles qui avaient pour nom Sur et Iruad (3).

Plusieurs facteurs furent déterminants dans l'orientation de ce peuple vers l'activité des transports maritimes. Ces facteurs par ailleurs ont aidé ce groupe à devenir maître de la Méditerranée pendant la période comprise entre l'Antiquité et l'Islam :

1) L'origine de ce peuple était Dalmun. Aussi, l'activité des transports maritimes constituait un processus historique, économique, social et culturel par rapport à leurs origines.

(1) F. Hitti - idem - p. 83

(2) Hérodoteus - History BKVII, CH. 89 - In Arnold J. Toynbee - Greek historical thoughts - London 1924.

(3) Strabon - The geography of Strabon - Translated by Hamilton - London 1912 - BK.XVI, CH. III, sec. 4.

2) La région possède le meilleur bois destiné à la construction des navires.

3) Cette région possède également une position stratégique favorable au commerce.

4) La pêche était une activité économique très importante pour les peuples préhistoriques de cette région. Le processus de l'interaction des cananéens avec les peuples précédents a provoqué l'augmentation de l'importance de cette activité pour laquelle le développement des navires était indispensable.

5) Les conflits entre les petits états situés sur la rive (la structure sociale dominante dans cette région était "l'état dans la ville") ont rendu nécessaire le développement permanent des flottes.

6) L'ensemble de la région est relativement protégée par la chaîne de montagne orientale (Anti-Liban) en comparaison du désert syrien qui constituait le champ de bataille. Cette stabilité relative a favorisé le développement des moyens de transport maritimes.

7) Le produit principal de cette région, le bois de cèdre et de sapin, était un produit indispensable aux deux centres civilisés : l'Egypte et la Mésopotamie. Ainsi depuis les temps les plus reculés, cette région était mentionnée soit directement, soit indirectement par les deux centres de civilisation de l'époque (1).

A cette époque l'Egypte a joué un rôle primordial dans les transports maritimes avec la Phénicie surtout en ce qui concerne les premières voies maritimes entre elle et le Liban. Ainsi nous

(1) Pour ce sujet voir - James H. Breasted - Ancient record of Egypt - vol. - Chicago 1906, sec, 146 ainsi que George A. Barton - The royal inscription of sumer and akked - New Haven 1929, p. 99.

savons que les premières voies maritimes qui existèrent dans la partie orientale de la Méditerranée peuvent être indiquées d'après les relations qui existaient entre la vallée du Nil et la rive de la Phénicie.

LA PHENICIE ET L'EGYPTE

La fondateur de la IXème dynastie égyptienne mentionne dans un texte un voyage maritime effectué au Liban vers 2650 av. J.C. Il nous indique qu'il a porté avec lui 40 bateaux chargés de bois de cèdre et de sapin et qu'il a construit lui-même des bateaux en bois de sapin (1).

La relation entre ce que l'on appelle Basse Egypte et la première ville phénicienne, Byblos, remonte à la première dynastie, avant l'union avec la Haute Egypte. Dans les textes égyptiens le nom qui désignait Byblos, à cette époque, était Kupna. Les recherches archéologiques nous montrent que les importations faites par l'Egypte depuis cette région ne concernaient pas seulement le bois de sapin mais aussi des marchandises de luxe, du vin, de l'huile d'olives de la colle, etc.. En revanche, Kupna importait d'Egypte de l'or et d'autres métaux, du papyrus pour l'écriture, etc.. (2).

Ces relations atteignirent un stade remarquable entre les années 2700 à 2200 av. J.C., à tel point que les navires égyptiens qui effectuaient les transports entre l'Egypte et Byblos prirent le

(1) James H. Breasted - *idem* - p. 146

(2) Pierre Montet - *Byblos et l'Egypte* - vol. 1 - Paris 1928, p. 9, 70 et 226, voir aussi W.F. Albright - *The role of the canaanites in the history of civilization* - Menasha 1942 - p. 25, G. Steindorff and C. Seele - *When Egypt ruled the east* - Chicago 1942 - p. 21.

nom de la ville (Annanite : Byblos ou Kupna (selon le texte égyptien). Par ailleurs on trouve un temple égyptien à Byblos, ce qui implique qu'il y avait peut-être une communauté de marchands égyptiens à Byblos (1). De plus, on remarque certaines interactions culturelles et sociales et une certaine influence de la civilisation égyptienne de cette époque sur la classe dirigeante de Byblos (2).

Le commerce pratiqué par Byblos ne se limitait pas aux relations avec l'Égypte. On pense qu'une voie maritime existait peut-être avec Chypre et probablement avec la Crète. Ainsi nous constatons l'influence de l'Égypte sur le développement des voies maritimes dans la Méditerranée.

La relation amicale entre les princes de Byblos et les rois égyptiens impliquait un état de paix qui favorisait le développement économique en général et le développement du commerce en particulier. Les phéniciens exploitaient l'autorité que l'Égypte avait sur cette région pour favoriser l'expansion maritime.

Ainsi, à la fin de cette époque, nous voyons que deux villes phéniciennes commencent à avoir leur place dans l'histoire commerciale de cette région. Il s'agit de Tyr, au sud du Liban, et d'Ougarit située au nord du Liban. Tyr commença à pratiquer le commerce d'une part par voie maritime avec l'Égypte et Chypre et d'autre part par voie terrestre avec l'Égypte et les régions intérieures à l'est (3). Quant à Ougarit, elle commença à pratiquer

(1) Montet - Byblos et l'Égypte - idem - p. 9

(2) S.P.K. Glanville - The legacy of Egypt - Oxford p. 6 cité dans L'histoire du Liban - F. Hitti - Beirut 1972, p. 85

(3) Pierre Serryn et René Blaselle - Nouvel Atlas historique - Editions Bordas 1972, p.7.





منحوتة آشورية عليها صور سفن فينيقية تنقل كتلا خشبية (من نقوش خرساباد)
(القرن الثامن ل.م.)

FIGURE 3

Relief assyrien représentant des bateaux phéniciens transportant du bois (VIII^{ème} siècle av. J.C.)

(Tiré de Ahmed Sousset)

le commerce avec l'Égypte et Chypre (1). De plus il y avait quelques petites villes situées sur la rive orientale de la Méditerranée qui pratiquaient avec l'Égypte une activité commerciale, mais de façon moins importante.

Grâce à ces données historiques, nous pouvons tracer les voies maritimes les plus anciennes de la côte orientale de la Méditerranée (voir carte no 7).

Entre les années 1902 et 1628, l'époque du Moyen Empire égyptien, et essentiellement pendant la domination de la XIIIème dynastie, nous constatons un changement dans la nature de la relation entre l'Égypte et les États situés sur la rive libanaise. L'Égypte adopte à cette époque la politique de l'expansion directe surtout avec les régions orientales de la Méditerranée en pratiquant une certaine domination sur la région (2). Cependant cette domination n'était pas un obstacle au développement des transports maritimes des phéniciens, elle provoqua plutôt l'effet contraire car les phéniciens ont exploité l'autorité de l'Égypte pour réaliser une autre sorte d'expansion : l'expansion commerciale.

Cependant nous ne pouvons pas indiquer de façon précise l'influence qu'a eu cette expansion commerciale sur le développement des transports car cette influence n'a pas duré très longtemps. L'empire égyptien "fut atteint au début du XVIIIème siècle par l'invasion Hyksos" (3).

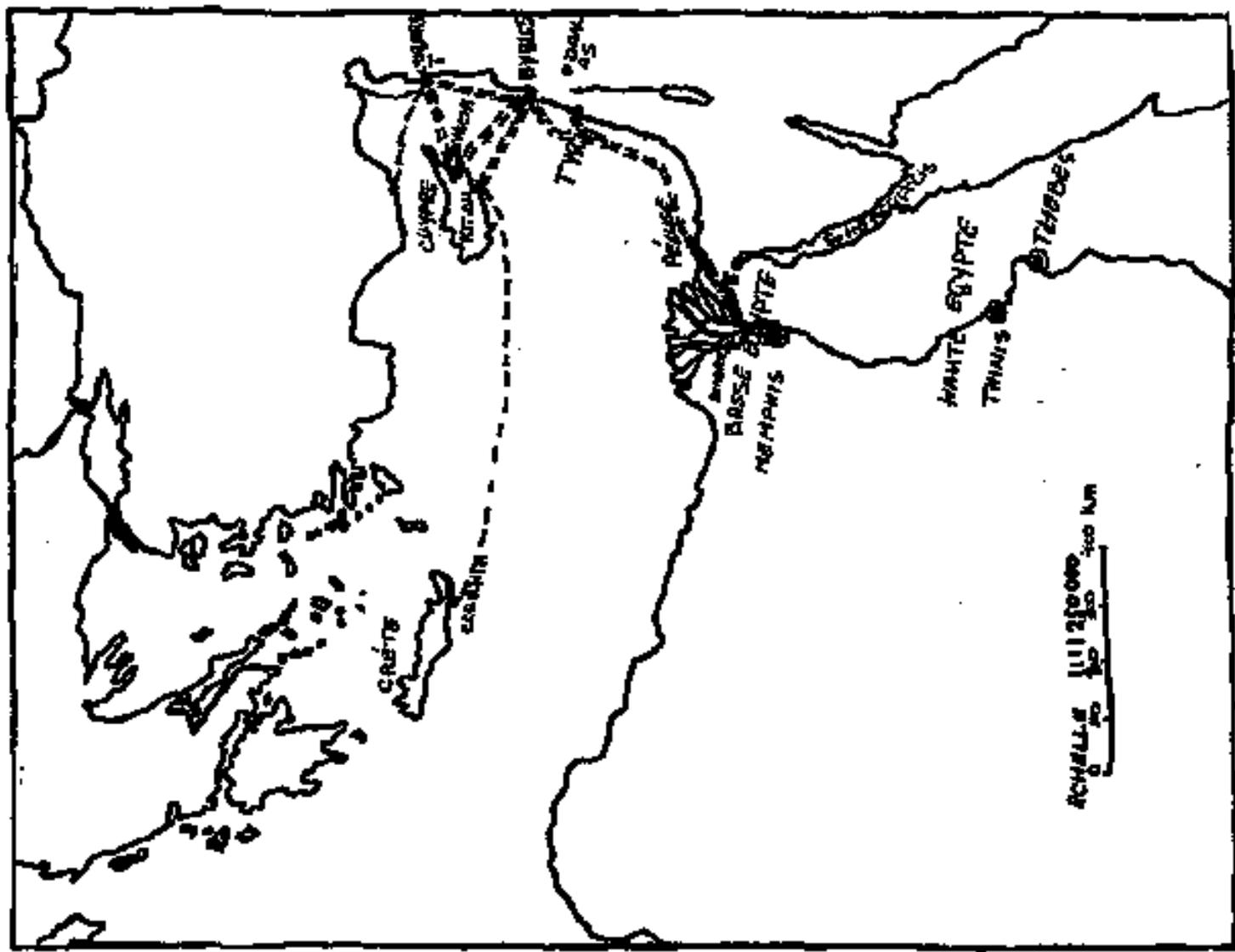
(1) Jean-Philippe Lévy - L'Économie antique - Éditions Que sais-je ? - Presses universitaires de France - Paris 1969 - p. 18

(2) James B. Pritchard - Ancient near eastern texts - Princeton 1950 - p. 19, voir aussi George Haddad - Beirut, Byblus and Mt Lebanon - Beirut 1952 - p. 44 et James H. Beasted - Ancient records of Egypt - Chicago 1906 -

(3) Pierre Serryn et René Blasselle - Nouvel Atlas - idem - p. 7.

CARTE NO 7

- === voies maritimes prouvées
- voies maritimes probables



L'Hyksos est un nom qui, dans la langue égyptienne, signifie "Le seigneur ou le dominateur des pays étrangers". Il désigne également "Le roi des bergers" (1). Les Hyksos ont dominé la région par la force militaire pendant un siècle et demi. Ils ont développé la domestication du cheval dans la région et ils ont utilisé l'acier et le fer dans l'industrie des armes. Par ces deux "facteurs militaires", les chevaux et les armes en fer, ils ont réalisé leurs victoires sur les états précédents. De ce fait, il n'est pas difficile de s'imaginer que la classe dominante de l'empire hyksos était une aristocratie militaire qui a remplacé l'aristocratie cananéenne, laquelle était basée sur le commerce en constituant une économie qui s'appuyait sur le commerce lointain. Il en résulte quelque chose qui touche directement notre sujet : les transports.

Il est possible que la domination des hyksos ait bloqué les échanges et le commerce du fait que la classe dirigeante était militaire et que la victoire des hyksos a diminué le rôle qu'avaient les cananéens dans la vie économique. Ainsi, il est logique de dire qu'une telle domination a provoqué une halte dans le développement des transports maritimes, halte qui prit fin vers 1570 av. J.C.

À partir de 1570, la guerre de libération contre les hyksos a commencé en Egypte grâce à un des princes de Thèbes, le fondateur de la XVIIIème dynastie. L'Egypte ne s'est pas contentée cette fois de la libération de la Vallée du Nil, elle a fait davantage en pratiquant une nouvelle politique. Elle a occupé la région voisine jusqu'au nord du Liban. Plusieurs ports situés sur la rive libanaise furent totalement démolis par les armées égyptiennes, surtout entre les années 1490-1436. Le système tributaire que les égyptiens avaient établi sur les villes qui n'avaient pas été démolies était très dur.

(1) P. K. Hitti - L'histoire du Liban - idem - p. 90

Il était très difficile, dans une telle situation, que les phéniciens réalisent des progrès considérables dans le domaine des transports.

Les conflits qui eurent lieu entre les différents groupes et les différents états de cette région caractérisèrent la période suivante. A peine la domination égyptienne fut-elle établie que des royaumes et des états surgirent à l'orient pour arrêter l'expansion égyptienne vers ces régions et pour reprendre la région de la Syrie, de la Palestine et du Liban. C'est durant cette période que le royaume de Mitanni, l'empire hittite, les amorites et d'autres groupes ont divisé la domination qui existait dans cette région en pratiquant une guerre entre eux.

Ces conflits se reflétèrent sur la situation économique de la Phénicie en stoppant la progression des transports dans la Méditerranée.

Jusqu'à la fin du II^{ème} millénaire et au commencement du I^{er} millénaire av. J.C. une sorte d'indépendance règne sur les états situés en Phénicie (1).

(1) James B. Prichard - Ancient near eastern texts - Princeton 1950 - p. 239, voir aussi Cyrus H. Gordon - Introduction to old testament time - Ventnor 1953, à partir de la page 70, René Dussaud - Topographie historique de la Syrie antique et médiévale - Paris 1927, à partir de la page 102, A.T. Clay - Amurru, The home of the northern semites - Philadelphia 1909, James H. Breasted - Ancient records of Egypt - idem - vol. II, sec. 436, 462, 492 - vol. III, sec. 91, 94, 114 - vol. IV, sec. 569, 577 et 580.

L'INDEPENDANCE DE LA PHENICIE ET L'EVOLUTION DES TRANSPORTS DANS
LA MEDITERRANEE

La situation politique des régions qui se trouvaient autour de la Phénicie leur permit d'être indépendantes durant près de 3 siècles, entre 1200 et 900 av. J.C. Les rapports de force n'étaient pas favorables à la domination d'un seul royaume ou d'un seul empire. L'empire égyptien au sud-ouest et l'empire hittite à l'est étaient en décadence alors que les assyriens n'avaient pas encore atteint leur pleine expansion. Cette situation a donné aux phéniciens l'occasion d'établir et d'affermir leur indépendance.

Ainsi plusieurs états indépendants furent créés sur la rive orientale de la Méditerranée. Chaque état se trouvait sous l'égide d'un cadi ou d'un roi assisté d'un conseil. Le conseil représentait la classe dominante. Il était composé d'aristocrates, de commerçants, de financiers, de grands capitaines et de marins (1).

Bien que l'indépendance de chaque état était influencée par sa situation géographique (les montagnes et les vallées constituaient une barrière naturelle contre la concentration du pouvoir) et sa situation religieuse (chaque ville possédait son dieu), nous trouvons au niveau politique une sorte d'unité rassemblant les états sous l'égide d'une ville telle que Ougarit à la fin du XVIème siècle av. J.C., Byblos au XIVème siècle av. J.C., Sidon au XIIème siècle ou Tyr au XIème siècle (2).

Deux facteurs subjectifs existant dans la composition de chacun

(1) Diodorus Siculus - History - BK XVI, ch. 45, sec 1 - cité par
F. Hitti - L'histoire du Liban - idem - p. 114

(2) F. Hitti - idem - p. 115

de ces états favorisèrent l'évolution des transports chez les phéniciens :

1) La classe dominante dans chaque état se composait de grands commerçants et financiers et des grands capitaines et marins. Les intérêts de ces deux groupes résidaient dans l'expansion des transports.

2) La rivalité entre les villes pour être "leadership" provoquait une rivalité dans le domaine des transports : chaque ville commençait à chercher de nouvelles voies grâce auxquelles elle pratiquait d'une part le monopole du transport et d'autre part le monopole du commerce.

A cette époque Sidon et Tyr devinrent les ports les plus importants. Toutefois Sidon a pratiqué avant Tyr l'activité du transport sur une plus grande échelle (1).

Le port de Sidon se compose de deux parties : le port intérieur où Sidon se présente sous la forme d'un triangle, son sommet étant dirigé vers la mer et sa base vers l'intérieur. La deuxième partie est formée d'îles qui protègent la rive contre les vagues pendant les tempêtes : c'est le port externe. Il y avait depuis l'Antiquité un pont artificiel qui reliait ces deux parties. L'on sait également que les grands bateaux étrangers débarquaient dans le port externe, le port interne étant réservé aux bateaux sidoniens (2).

La ville de Tyr présente presque les mêmes caractéristiques. Elle a la forme d'un triangle dont la base est tournée vers l'intérieur et protégée par une île longue de 1 mille et large de 3/4 de mille. Cette ville possédait deux ports indépendants l'un de

(1) Frederick C. Eiselen - Sidon : A study of oriental history - New-York 1907 - p. 16

(2) Poidebard et Lauffray - Sidon : Aménagements antiques du port de Saïda - Beirut 1951 - p. 84, voir aussi G. Francis Hill, Catalogue of the Greek coins of Phoenicia - London 1910

l'autre : le port de Saïda (Sidon) au nord et le port d'Égypte au sud (1).

Sidon avait une position de leadership bien avant qu'elle soit indépendante. Sa place, par rapport aux autres villes, était remarquable aussi bien dans le domaine politique que dans le domaine du commerce et des transports. Elle se considérait comme "la mère de Tyr". Elle était également la fondatrice de deux colonies : Citrure (Xition) sur l'île de Chypre et Hippo en Afrique du Nord.

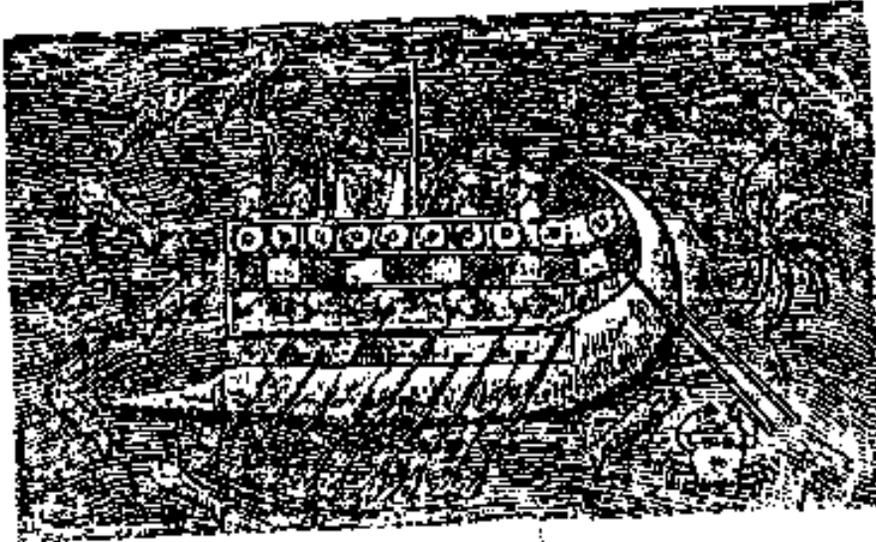
Lorsque débute cette période, Sidon avait une position de leadership par rapport aux autres villes de Phénicie y compris Byblos, l'île d'Arvad et Ougarit. De ce fait Sidon a "joué le rôle le plus important dans le commerce lointain. Elle a monopolisé à cet égard le commerce du cuivre et des esclaves" (2), alors que le commerce pratiqué par les phéniciens concernait quatre marchandises qui sont parmi les plus importantes : le bois, le blé, l'huile d'olives et le vin. Deux denrées étaient produites par la Palestine : ce sont le blé et l'huile d'olives. Sidon recevait les marchandises de luxe telles que les parfums ou l'encens par la piste de caravanes qui la reliait avec le sud de la Péninsule Arabe. Plus tard, Sidon introduisit des marchandises de sa fabrication : les outils, les métaux et les étoffes. Ainsi, Sidon a joué un certain rôle dans l'évolution du commerce lointain entre l'Occident et l'Orient (3).

Le fait que Sidon se considérait comme la fondatrice de deux colonies nous permet d'avoir une idée sur le rôle qu'elle joua dans le développement des transports.

(1) A. Poidebard - Un grand port disparu : Tyr - Beirut 1939 - p.6

(2) Théodor Mommsen - The history of Rome - translated - William R. Ockson - New-York 1895 - vol. II - p. 132

(3) Theophrastus - Die historia plantarum - BK III, ch. 12, sec. 3, BK IX, ch. 2, sec. 3.



سفنينة فينيقية تجارية أو حربية نقشت على جدار قصر سنحاريب في نينوى
يرجع تاريخها إلى حوالي سنة ٧٠٠ ق.م.

FIGURE 4

Bateaux phéniciens commerciaux ou militaires.
Relief se trouvant sur les murs du Château Royal
de Ninive (VI^{ème} siècle av. J.C.)

(Tiré de Ahmed Sousset)

La colonisation d'un lieu nécessite une voie de transport bien organisée et de plus la reconnaissance de Sidon comme fondatrice de ces deux colonies implique qu'elles furent fondées sous son autorité. La création d'une ville nécessite le transport de marchandises indispensables à la construction de cette ville ce qui indique l'importance que pouvaient avoir les matériaux de transport utilisés pour transporter ces marchandises.

Il est certain que "l'utilisation" qui était faite de ces colonies, loin de la métropole, ne se limitait pas au niveau même de celles-ci et il est vraisemblable qu'elles servaient de base pour développer l'expansion vers l'ouest. Ceci sous-entend un prolongement des voies maritimes vers l'ouest et depuis les colonies vers la métropole.

Cependant Sidon n'a pas conservé son rôle car, à partir de 1170 avant J.C., les palestiniens ont démoli la ville et brûlé sa flotte. C'est pourquoi on peut constater la progression du développement de Tyr, laquelle Tyr devint la ville la plus importante par rapport aux autres villes phéniciennes. Le roi Hiram comprit très bien deux choses : que l'expansion était indispensable au développement de sa ville et de son royaume, y compris pour la constitution de nouvelles colonies, mais que ce n'était pas suffisant pour conserver son royaume (l'expérience de Sidon l'ayant frappé). Un deuxième facteur était nécessaire : la sécurité de sa ville. Il a essentiellement développé ce deuxième élément jusqu'à ce que Tyr devienne le port le plus puissant et le plus sûr (1).

(1) G. Conteneau - La civilisation phénicienne - Paris 1949 - p. 316.

Plus tard, nous constatons l'application du premier principe des phéniciens : l'expansion et la constitution des colonies. Ainsi, Tyr a fondé "sa fille" la plus célèbre : Carthage qui a continué de pratiquer l'expansion vers l'ouest même après la diminution du rôle de sa fondatrice, Tyr, et ce à la fin du XIII^{ème} siècle.

Par rapport à ces données historiques, nous pouvons tracer l'évolution des transports à cette époque sur la carte no 8.

Ce que réalisèrent les phéniciens à cette époque semble incroyable, aussi nous paraît-il nécessaire d'étudier la méthode qu'ils utilisèrent pour atteindre une telle expansion. Trois éléments capitaux assurèrent leur succès dans ce domaine. Ce sont :

1) Les progrès de la navigation

L'évolution du commerce maritime et l'expansion des transports maritimes nécessitèrent le progrès de la navigation en s'appuyant sur des bases scientifiques solides. C'est ce que firent les phéniciens avant de réaliser leur expansion maritime dans le domaine commercial et dans le domaine des transports.

Tout d'abord, ils découvrirent l'étoile polaire. Ils connurent l'importance de cette étoile dans la détermination des quatre points cardinaux et grâce à cette découverte, ils ont déterminé les chemins et les voies maritimes que prirent leurs bateaux (2).

(1) F. Hitti - L'histoire du Liban - idem - p. 146

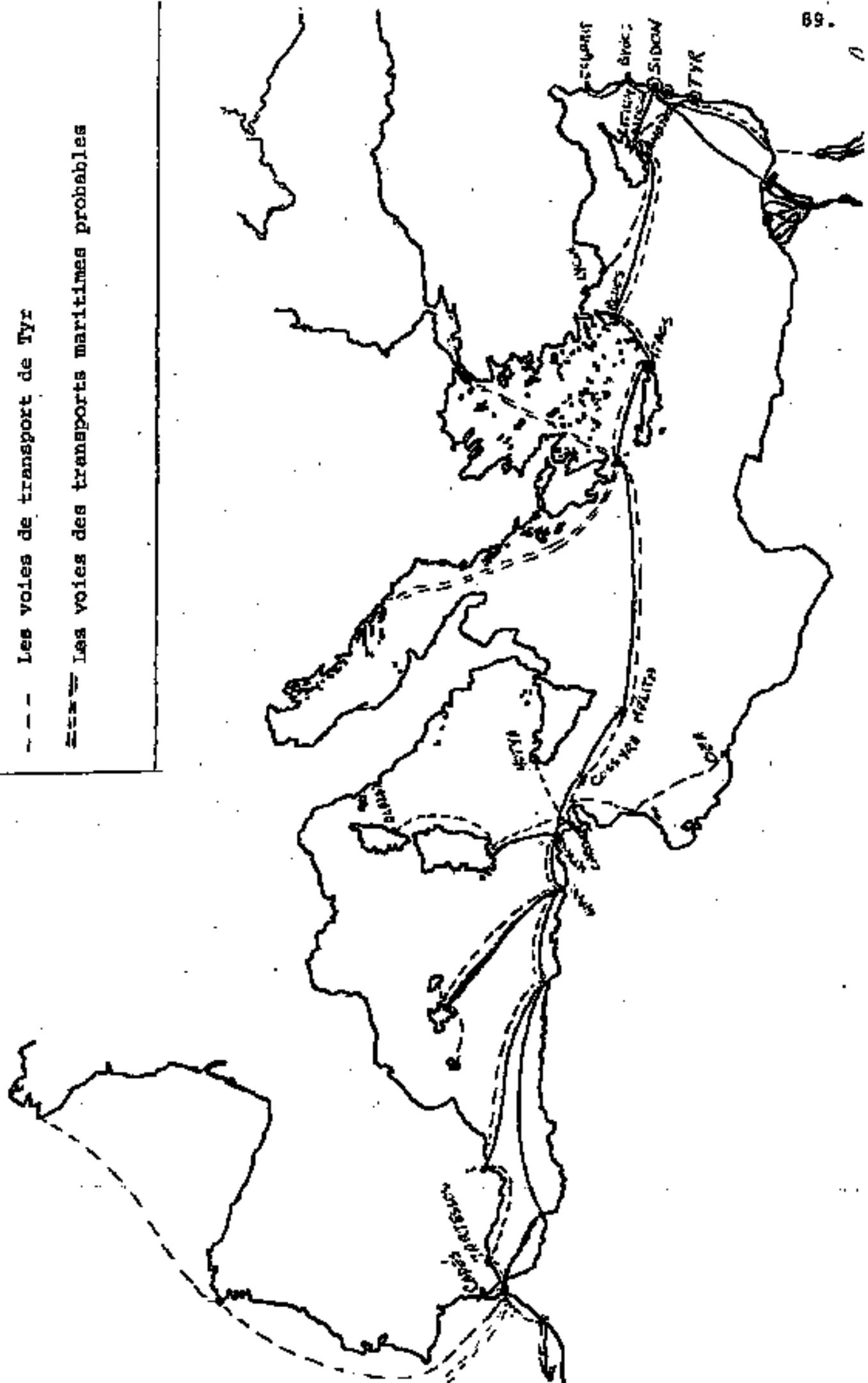
(2) F. Hitti - idem - p. 136, voir aussi C. Autran - Phéniciens - Paris 1920, Albert Dietrich - Phönizische Ortnamen in Spanien - Leipzig 1936.

CARTE No 8

— Les voies de transport de Sidon

- - - Les voies de transport de Tyr

==> Les voies des transports maritimes probables



Les phéniciens utilisèrent également une technique particulière dans la construction des bateaux : pendant la période la plus évoluée, la forme des bateaux était celle d'un croissant, large au milieu, pointu en avant et en arrière avec une seule voile carrée. Plus tard, certaines améliorations techniques furent introduites : l'avant des bateaux devint plus haut avec un bec (rame) afin d'améliorer la vitesse et la sécurité. Le milieu était toujours large pour augmenter la résistance aux vagues. Au lieu d'un seul étage, les nouveaux bateaux comportaient deux étages. Les rames augmentèrent d'environ 16 à 20% la vitesse (voir figures 3 et 4).

Ainsi, grâce à tous les progrès qu'ils apportèrent à la navigation, les phéniciens dominèrent le commerce dans la Méditerranée (1).

2) Le monopole des voies de transport et du commerce

Les phéniciens gardaient secrètes toutes les voies de transport maritimes (soit les marins ou l'état lui-même). Un conte de Strabon nous montre à quel point les phéniciens conservaient le secret de leurs voies maritimes. Ce conte peut se résumer ainsi : un bateau phénicien naviguait vers les îles de Scilly. Un bateau romain le suivait afin de découvrir le chemin qu'il empruntait. Lorsque le marin phénicien sentit qu'il était suivi, il dirigea son bateau vers le rivage où il fut démolé par les pierres du bord de mer. Ainsi le marin phénicien préféra sacrifier son bateau plutôt que de révéler la voie qu'il empruntait. Strabon indique que le marin fut indemnisé par son gouvernement pour toutes les pertes qu'il subies (2).

(1) F. Hitti - idem - p. 136

(2) Strabon - The geography of Strabon - Translated by Hamilton - London 1912 - BK. III, ch. 5, sect. II.

Il en était ainsi pour le monopole du commerce de sorte que les grecs ne connaissaient pas, jusqu'à la conquête d'Alexandre Le Grand, l'origine de l'encens et des parfums (1). L'immense profit qui résulta de ce monopole des transports et du commerce permit aux phéniciens d'en réinvestir une partie pour réaliser l'expansion des transports et du commerce et l'importance de ce profit devint une excuse pour prendre le risque de naviguer plus loin encore afin d'augmenter ce profit.

3) La fondation des colonies

Les phéniciens fondèrent des colonies dans toutes les régions de la Méditerranée en utilisant de façon constante une méthode tout-à-fait particulière. Ils constituaient des communautés de commerçants et non des communautés de militaires. De ce fait, ils pénétraient dans le nouveau territoire sans provoquer de choc chez les peuples de ces colonies. Ce n'était pas une idéologie politique ou religieuse qui s'associait, c'était des commerçants (chaque ville d'origine avait son dieu, mais ce qui réunissait tous ces peuples c'était le commerce). Ainsi, quelques groupes de commerçants phéniciens constituaient une communauté et quelques communautés une colonie.

Les colonies ont joué un rôle considérable dans l'expansion des phéniciens dans la Méditerranée. Il y avait d'une part une relation tributaire entre les colonies et la ville d'origine (cette relation tributaire permit l'évolution des techniques de navigation en augmentant l'assurance et les dédommagements apportés aux marins en cas de perte de leur bateau au cours de leurs voyages) et d'autre part, ces colonies étaient utilisées comme point de départ pour une nouvelle expansion et pour constituer de nouvelles colonies. Ainsi il se trouva que quelques colonies devinrent plus importantes que leur

(1) F. Hitti - idem - p. 145

ville d'origine. Tel fut le cas de Carthage. A partir du VIIème siècle Tyr perdit son importance ainsi que son indépendance. C'est Carthage qui prit sa place et devint la capitale d'un empire s'étendant de la Libye jusqu'au Maroc actuel et qui comprenait des colonies situées dans la Méditerranée ainsi que des colonies en France, en Espagne, etc ... (1).

La fondation des colonies atteignit son paroxysme entre le Xème et le VIIIème siècle av. J.C. La réussite exceptionnelle de la fondation des colonies n'a pu arriver à ce niveau que grâce à l'émigration ancienne des sémites qui débuta au IXème millénaire av. J.C., vers le nord de l'Afrique (2).

-
- (1) R.S. Smith - Carthage and the carthaginians - cité par Ahmed Soussat - Les arabes et les juifs dans l'histoire - Ministère de l'information d'Irak - Bagdad 1972 - p. 21
- (2) Iben Khaldon - Kitab Al Ibar wa diwane al mebtada wa al Haber Cair 1284 - vol. 6, p. 93 et 94, voir aussi Procopius of Cesarea - History of the wars - BK IV, ch. 10, sect. 13-20, Al-Idrissi - Sifete al Maqrbe - Liden 1864 - p. 57

LA DECADENCE DE LA PHENICIE

A la fin du VIII^{ème} siècle et au commencement du VII^{ème} siècle av. J.C., Tyr a commencé à vivre l'époque de sa décadence. La décadence de Tyr était un indice de la décadence de la Phénicie, du fait de l'absence de structure politique et du manque d'indépendance des états de la région. Il s'agissait davantage d'une décadence politique qu'économique. Trois facteurs importants provoquèrent cette décadence.

Nous pouvons les résumer ainsi :

1) De l'Orient, les assyriens s'efforçaient d'occuper les pistes de caravanes entre l'Irak et la Méditerranée. Leur expansion visait à conquérir la rive orientale de la Méditerranée en occupant les états phéniciens. Bien que la première tentative qui eut lieu en 1094 av. J.C. échoua (1), les assyriens continuèrent à essayer d'occuper la Phénicie. Ainsi l'histoire nous montre d'autres tentatives entre 883-859, 858-824, 727-722, jusqu'en 701 av. J.C., lorsque les armées de Sargon II vainquirent les armées égyptiennes qui soutenaient les états de la rive orientale de la Méditerranée. Dans cette bataille Tyr et Sidon devinrent des colonies assyriennes et en 675 av. J.C. les assyriens démolirent totalement la ville de Tyr (2).

2) De l'Occident, la Phénicie se trouvait devant une grande rivale qui a réussi à posséder non seulement des voies maritimes dans la Méditerranée, en anéantissant le monopole phénicien des transports, mais aussi de constituer des colonies qui s'étendaient

(1) Daniel D. Luckenbill - Ancient records of Assyria and Babylonia - vol. I - Chicago 1926 - sect. 302

(2) Daniel D. Luckenbill - idem - vol. II, sect. 309, voir aussi Pritchard - idem - p. 276

jusqu'au nord de l'Afrique : ce sont les grecs (1).

3) La division intérieure. Un des facteurs qui provoqua la décadence de la Phénicie est la division politico-économique entre les états qui étaient arrivés non seulement jusqu'au manque d'entraide contre l'ennemi, mais également jusqu'au point de soutenir l'ennemi pour occuper un autre état. Nous voyons ainsi que la division a amené Sidon, Tyr terrestre et Aka à prendre position contre Tyr maritime en aidant matériellement les assyriens contre cette dernière (2).

De cette époque, jusqu'à l'occupation romaine en passant par l'occupation des perses et des grecs, ces trois facteurs jouèrent le rôle le plus important dans la décadence statique de la Phénicie.

Cependant au niveau des activités économiques et sociales, les phéniciens continuaient d'être des gens très actifs dans le domaine du commerce et des transports dans la Méditerranée. Ils continuèrent de découvrir de nouvelles voies maritimes malgré la décadence politique de leur état. A cette époque, les phéniciens utilisèrent leurs colonies telle que Carthage et coopérèrent avec d'autres états, tels que celui d'Egypte.

Carthage considérait la Mer Méditerranée comme un lac carthaginois de sorte que les romains n'avaient même pas *"le droit d'y laver leurs mains sans son autorisation"* [1].

(1) H.R. Hall - The ancient history of the near east - New-York 1935 p. 523, voir aussi Autran - Phéniciens - idem - p. 5, George F. Hill - Catalogue of the Greek coins of Phoenicia - London 1910, M. Rostovseff - The social and economic history of the hellenistic world - Oxford 1941.

(2) F. Hitti - idem - p. 176.

Lorsque Carthage décida de découvrir de nouvelles voies maritimes elle tint très vite le même rôle que Sidon et Tyr avaient joué jadis. Le voyage de l'amiral carthaginois Hannon qui en 600 av. J.C. essaya de faire le tour de l'Afrique par la côte ouest est un exemple frappant de la continuité de l'activité phénicienne ayant pour but la découverte de nouvelles voies maritimes (1).

Mais l'anéantissement de Carthage fut plus tragique que celui de Tyr, sa fondatrice. Les romains n'étaient pas pleinement satisfaits par la conquête de Carthage, en 146 av. J.C., aussi ils firent brûler la ville, laquelle après 17 jours d'incendie, fut pour ainsi dire réduite à néant.

Les phéniciens utilisèrent une autre méthode pour développer la coopération avec les autres états ou la réalisation de leur activité économique sous l'égide des états non phéniciens. L'expansion assyrienne nécessitait la connaissance géographique des régions conquises laquelle obligeait les assyriens à rechercher l'aide des phéniciens dans ce domaine.

Ainsi les phéniciens ont coopéré avec les assyriens en réalisant une sorte d'indépendance politique qui leur procura une certaine forme d'autonomie. L'autorité, dans les villes phéniciennes, appartenait à des phéniciens comme nous le prouve l'existence du roi phénicien de Tyr après la conquête du roi assyrien Asserhadoun. Le roi de Tyr reçut de Asserhadoun, en remerciement de son aide, une grande partie de la rive palestienne (3).

(1) Ahmed Sousset - Les arabes et les juifs dans l'histoire - idem - p. 25, voir aussi Jean Philippe Lévy - L'économie antique - idem - p. 20

(2) Ahmed Sousset - idem - p. 25

La même méthode fut également utilisée plus tard par les phéniciens durant l'occupation perse (1).

Par ailleurs ils coopérèrent afin d'obtenir certains privilèges économiques, surtout dans les domaines du commerce et des transports, de sorte que la plupart des affaires commerciales réalisées dans les frontières de l'empire assyrien étaient entre les mains des phéniciens (2).

Une autre forme de coopération relative aux phéniciens se trouvant hors de Phénicie existait, telle celle des phéniciens d'Egypte. Un exemple frappant de cette coopération nous est donné par la protection que le Pharaon Nécho, en 600 av. J.C., apporta aux phéniciens qui désiraient contourner l'Afrique en naviguant par la Mer Rouge vers le sud et arriver en Egypte par la Méditerranée (3).

Cette politique reflète bien la coïncidence des intérêts de la classe commerçante qui dirigeait la Phénicie et des classes commerçantes des autres pays. C'est pourquoi nous pouvons dire que la Phénicie a connu à cette époque une décadence politique en perdant son indépendance, mais au niveau économique elle a continué son activité.

La conquête d'Alexandre Le Grand qui commença en 334 av. J.C. et qui se termina en 323 av. J.C., avec la mort d'Alexandre, créa un immense empire qui englobait les trois continents. Cette création eut une influence sur les transports et le commerce comme nous l'avons déjà vu, mais à cette époque la Phénicie dut faire face à une décadence

(1) F. Hitti - idem - p. 185

(2) Ahmed Sousset - idem - p. 25

(3) Hérodoteus - The history of Herodotus - Translated by George Rawlinson - London 1920 - BK IV, ch. 42, voir aussi J.P. Lévy - L'économie antique - idem - p. 20, Ahmed Sousset - idem - p. 24, F. Hitti - idem - p. 138

plus ou moins économique du fait de la concurrence des bateaux grecs et plus tard romains. Il ne faut pas oublier qu'Alexandria a brûlé et démolit Tyr qui était considérée, avant l'arrivée d'Alexandre, comme "la reine de la mer".

Suite à la mort d'Alexandre et à la division politique de son empire ainsi qu'à la guerre qui eut lieu entre ses successeurs, la Phénicie, comme les arabes de la Péninsule, perdit la place dominante qu'elle avait dans le domaine des transports et du commerce.

Cependant nous n'ignorons pas les progrès qui furent réalisés dans les domaines des transports dans la Méditerranée et des transports terrestres jusqu'à cette époque et ensuite jusqu'à l'Islam.